

102-93-1329  
MOTC-IOT-101-PEB013

# 東部自行車路網示範計畫之整合評估

著者：蘇振維、鄭嘉盈、高錫鉦、黃志清、田珍綺、羅濟倫

交通部運輸研究所

中華民國 102 年 4 月



國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

東部自行車路網示範計畫之整合評估 / 蘇振維等  
著. -- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民  
102.04

面 ; 公分

ISBN 978-986-03-6674-7(平裝)

1. 公路管理 2. 地理資訊系統

557

102007547

東部自行車路網示範計畫之整合評估

著 者：蘇振維等

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw) (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 102 年 4 月

印 刷 者：連江印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 100 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：420 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010200786

ISBN：978-986-03-6674-7 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

## 交通部運輸研究所合作研究/共同研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：東部自行車路網示範計畫之整合評估			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-03-6674-7（平裝）	政府出版品統一編號 1010200786	運輸研究所出版品編號 102-93-1329	計畫編號 101-PEB013
本所主辦單位：運輸計畫組 主管：蘇振維 計畫主持人：蘇振維 研究人員：鄭嘉盈 聯絡電話：(02)23486808 傳真號碼：(02)25450428	合作研究單位：易緯工程顧問股份有限公司 計畫主持人：高錫鉦 研究人員：黃志清、田珍綺、羅濟倫 地址：105 臺北市民權東路 3 段 124-1 號 8 樓 聯絡電話：02-2718-1761		研究期間 自 101 年 03 月 至 101 年 12 月
關鍵詞：自行車道、永續運輸、東部自行車路網、節能減碳			
摘要： <p style="margin-top: 10px;">為能繼續創造自行車友善騎乘的永續運輸環境，交通部從自行車路網構建及整合觀光行銷兩方面切入，由「打造自行車遊憩島」短期階段目標，進而到「打造自行車生活島」中期階段目標，最後完成打造「自行車島」的節能減碳長期目標。</p> <p>交通部「東部自行車路網示範計畫」自98年起至101年完成東部自行車路網建設、兩鐵無縫運輸及自行車全程服務，共計完成1,203.6公里的自行車路網、台鐵11處自行車補給站之設置、兩鐵共乘服務及自行車資訊網站之建置，成果豐碩。本案係配合檢視98-101年所有經典路線的施作成果，提出改善建議並進行經典示範區的自行車旅次特性問卷調查及使用效益分析。此外，對「東部自行車路網示範計畫」執行4年之成果提出示範計畫整體執行成效評估報告，同時以旅遊書的形式呈現東部自行車路網示範計畫4年來建設推動之成果，並提供國人進行東部自行車旅遊之參考。</p>			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
102 年 4 月	522	420 元	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 月 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：1.本研究之結論與建議不代表交通部之意見。 2.本研究係使用公路總局經費辦理。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS  
INSTITUTE OF TRANSPORTATION  
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: An Intergrated Evaluation of the Bicycle Lane Network System Plan in the Eastern Region of Taiwan.			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-03-6674-7(pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010200786	IOT SERIAL NUMBER 102-93-1329	PROJECT NUMBER 101-PEB013
DIVISION: Planning Division DIVISION DIRECTOR: Cheng-Wei Su PRINCIPAL INVESTIGATOR: Cheng-Wei Su PROJECT STAFF: Chia-Ying Cheng PHONE: 886-2-23486808 FAX: 886-2-23450428			PROJECT PERIOD FROM March 2012 TO December 2012
RESEARCH AGENCY: Everest Engineering Consultants, Inc PRINCIPAL INVESTIGATOR: HSi-Cheng Kao PROJECT STAFF: Chih-Ching Huang 、 Jen-Chi Tien ADDRESS: 8F, No. 124-1, Ming-Chuan E. Road, Taipei, Taiwan, R.O.C PHONE: 886-2-27181761			
KEY WORDS: bike lane, sustainable transportation, the bicycle lane network of eastern Taiwan, energy conservation and carbon reduction.			
ABSTRACT:  To continue the creation of sustained transportation environment for bikers, the Ministry of Transportation and Communications (MOTC) has endeavored to promote short, medium, and long term goals based on the establishment of biking networks and the integration of tourism marketing. These goals include short-term goal of “creating a bicycle leisure island,” the medium-term goal of “creating a bicycle lifestyle island,” and ultimately the long-term goal of “creating an energy-conserving and carbon-reducing bicycle island.”  The “Bicycle Network Demonstration Project for Eastern Taiwan” of the MOTC has been initiated since 2009, completing 3 major achievements in 2012, specifically, completing the bicycle networks, the bicycle/railway transfer facilities, and the full bicycle touring service. In addition, a total of 1,203.6 kilometers of bicycle lane, 11 bicyclist touring depots, bicycle/railway tour service, and bicycle tour information website were implemented. This study is on a serial basis. All classical bicycle tour routes and facilities implemented during 2009 through 2012 will be inspected. A questionnaire survey concerning bicycle trip characteristics will be distributed and a measure of effectiveness will be conducted and analyzed. A final report including further suggestions of bicycle infrastructures in Eastern Taiwan will also be submitted and published.			
DATE OF PUBLICATION Aprl 2013	NUMBER OF PAGES 522	PRICE 420	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
1. The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications. 2. The budget of this research project is contributed by Directorate General of Highways, M.O.T.C			

# 目錄

第一章 緒論 .....	1-1
1.1 計畫緣起 .....	1-1
1.2 計畫目標 .....	1-2
1.3 計畫範圍 .....	1-2
1.4 工作內容與流程 .....	1-4
第二章 基本背景與特性分析 .....	2-1
2.1 東部地區觀光資源及自行車服務設施現況分析 .....	2-1
2.2 東部地區運輸系統現況分析 .....	2-32
2.2.1 公路系統現況分析 .....	2-32
2.2.2 鐵路系統現況分析 .....	2-34
2.2.3 大眾運輸系統現況分析 .....	2-34
2.3 東部地區自行車路網發展現況分析 .....	2-37
2.4 東部地區自行車旅次特性調查分析 .....	2-46
2.4.1 自行車旅次使用特性分析 .....	2-46
2.4.2 自行車旅次使用效益分析 .....	2-130
第三章 經典示範路線檢視及改善建議 .....	3-1
3.1 經典示範路線建置狀況分析 .....	3-1
3.1.1 98-100 年經典示範路線建置狀況分析 .....	3-1
3.1.2 101 年經典示範路線延伸規劃 .....	3-16
3.1.3 檢視項目 .....	3-20
3.2 經典示範路網檢視與改善建議 .....	3-22
3.2.1 東北角地區經典示範路網檢視與改善建議 .....	3-22
3.2.2 宜蘭地區經典示範路網檢視與改善建議 .....	3-25
3.2.3 花蓮地區經典示範路網檢視與改善建議 .....	3-40
3.2.4 臺東地區經典示範路網檢視與改善建議 .....	3-67
3.3 98-101 年經典示範路線自行車使用道路型式分析 .....	3-88
3.3.1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析 .....	3-92
3.3.2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析 .....	3-96
3.3.3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析 .....	3-106
3.3.4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析 .....	3-125
3.4 經典示範區行程整合服務調整規劃 .....	3-139

3.4.1 東北角地區經典示範區行程整合服務調整規劃 .....	3-139
3.4.2 宜蘭地區經典示範區行程整合服務調整規劃 .....	3-142
3.4.3 花蓮地區經典示範區行程整合服務調整規劃 .....	3-147
3.4.4 臺東地區經典示範區行程整合服務調整規劃 .....	3-157
第四章「東部自行車路網示範計畫」總結報告 .....	4-1
4.1 前言 .....	4-1
4.1.1 計畫緣起 .....	4-1
4.1.2 計畫範圍與未來環境預測 .....	4-1
4.1.3 問題評析 .....	4-3
4.1.4 計畫目標 .....	4-4
4.2 計畫核定內容與歷次修訂原因 .....	4-5
4.2.1 第三版計畫核定內容 .....	4-5
4.2.2 計畫歷次修訂原因說明 .....	4-15
4.3 計畫執行情形 .....	4-18
4.3.1 重點工作項目 .....	4-18
4.3.2 經費編列及分年支用情形 .....	4-24
4.4 重要成果與效益分析 .....	4-28
4.4.1 重要成果 .....	4-28
4.4.2 執行效益分析 .....	4-48
4.5 後續維運計畫及經費來源 .....	4-49
4.6 旅遊書成果說明 .....	4-50
第五章「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」調整建議 .....	5-1
5.1「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」已屬現有規範內容彙整 .....	5-1
5.1.1 國內現有自行車相關法規規範 .....	5-1
5.1.2 自行車道規劃設計參考手冊已屬現有規範內容彙整 .....	5-5
5.2 交通工程佈設參考範例調整 .....	5-20
第六章 結論與建議 .....	6-1
6.1 結論 .....	6-1
6.2 建議 .....	6-3
附錄 1 期初工作會意見辦理情形答覆	
附錄 2 期中報告審查意見辦理情形答覆	
附錄 3 期末報告審查意見辦理情形答覆	
附錄 4 期末簡報	

# 圖 目 錄

圖 1.3-1 計畫空間範圍 .....	1-3
圖 1.4-1 計畫工作內容與作業流程 .....	1-5
圖 2.1-1 東北角觀光資源及自行車服務設施分布圖 .....	2-4
圖 2.1-2 宜蘭地區觀光資源及自行車服務設施分布圖 .....	2-9
圖 2.1-3 花蓮光復以北地區觀光資源及自行車服務設施分布圖 .....	2-21
圖 2.1-4 花蓮光復以南地區觀光資源及自行車服務設施分布圖 .....	2-22
圖 2.1-5 臺東地區觀光資源及自行車服務設施分布圖 .....	2-31
圖 2.2-1 計畫範圍內路段服務水準分佈圖 .....	2-33
圖 2.2-2 鐵路系統現況路網圖 .....	2-34
圖 2.3-1 福隆東北角地區現有自行車路線分佈圖 .....	2-38
圖 2.3-2 宜蘭地區現有自行車路線分佈圖 .....	2-40
圖 2.3-3 花蓮光復以北地區現有自行車路線分佈圖 .....	2-42
圖 2.3-4 花蓮光復以南地區現有自行車路線分佈圖 .....	2-43
圖 2.3-5 臺東地區現有自行車路線分佈圖 .....	2-45
圖 3.1-1 福隆東北角地區 98-100 年自行車經典路線圖 .....	3-2
圖 3.1-2 宜蘭地區 98-100 年自行車經典路線圖 .....	3-4
圖 3.1-3 花蓮光復以北地區 98-100 年自行車經典路線圖 .....	3-7
圖 3.1-4 花蓮光復以南地區 98-100 年自行車經典路線圖 .....	3-11
圖 3.1-5 臺東地區 98-100 年自行車經典路線圖 .....	3-14
圖 3.1-6 花蓮光復以北地區 101 年自行車經典路線圖 .....	3-17
圖 3.1-7 花蓮光復以南地區 101 年自行車經典路線圖 .....	3-18
圖 3.1-8 臺東地區 101 年自行車經典路線圖 .....	3-19
圖 3.2-1 舊草嶺自行車道路網線現況改善建議圖 .....	3-23
圖 3.2-2 龍門鹽寮自行車道路網現況改善建議圖 .....	3-23
圖 3.2-3 冬山河自行車道左岸、冬山河自行車道右岸路網現況改善建議圖 .....	3-26
圖 3.2-4 宜蘭濱海自行車道（台 2～烏石港遊客中心段）改善建議圖現況 .....	3-28
圖 3.2-5 宜蘭濱海自行車道（永鎮廟）現況改善建議圖 .....	3-28
圖 3.2-6 宜蘭濱海自行車道（竹安漁民活動中心～外澳車站段）現況改善建議圖 .....	3-29
圖 3.2-7 蘭陽溪南岸自行車道現況改善建議圖 .....	3-29
圖 3.2-8 雙園自行車道（蘭陽大橋～羅東運動公園）現況改善建議圖 .....	3-30
圖 3.2-9 羅東溪南岸自行車道（羅東運動公園～鼻仔頭橋）現況改善建議圖 .....	3-31
圖 3.2-10 梅花湖自行車道現況改善建議圖 .....	3-32
圖 3.2-11 新水自行車道路網現況改善建議圖 .....	3-34
圖 3.2-12 新城溪自行車道現況改善建議圖 .....	3-34

圖 3.2-13 冬山鐵路高架橋下自行車道現況改善建議圖 .....	3-35
圖 3.2-14 台 2 線拓寬現況改善建議圖 .....	3-36
圖 3.2-15 兩潭北延線路網現況改善建議圖 .....	3-41
圖 3.2-16 兩潭自行車道（德燕廣場～四八高地）現況改善建議圖 .....	3-42
圖 3.2-17 兩潭自行車道（四八高地～南濱公園）現況改善建議圖 .....	3-43
圖 3.2-18 兩潭自行車道（南濱公園～鯉魚潭）現況改善建議圖 .....	3-43
圖 3.2-19 兩潭自行車道（南濱公園～鯉魚潭）現況改善建議圖 .....	3-44
圖 3.2-20 兩潭自行車道（鯉魚潭～壽豐車站）現況改善建議圖 .....	3-44
圖 3.2-21 鯉魚潭自行車道現況改善建議圖 .....	3-45
圖 3.2-22 太魯閣自行車道現況改善建議圖 .....	3-46
圖 3.2-23 吉安自行車道現況改善建議圖 .....	3-48
圖 3.2-24 兩鐵自行車道現況改善建議圖 .....	3-49
圖 3.2-25 瑞穗自行車道（溫泉區）現況改善建議圖 .....	3-50
圖 3.2-26 瑞穗自行車道（櫻花道）現況改善建議圖 .....	3-51
圖 3.2-27 玉富自行車道現況改善建議圖 .....	3-51
圖 3.2-28 羅山自行車道現況改善建議圖 .....	3-52
圖 3.2-29 瑞穗長濱自行車路線（長虹橋前後路段）現況改善建議圖 .....	3-53
圖 3.2-30 瑞穗長濱自行車路線（長虹橋～台 30 線）現況改善建議圖 .....	3-54
圖 3.2-31 鳳林林田山自行車道現況改善建議圖 .....	3-55
圖 3.2-32 省道台 8 線現況改善建議圖 .....	3-55
圖 3.2-33 台 11 線自行車路線現況改善建議圖 .....	3-57
圖 3.2-34 縣道 193 自行車路線（吉安～月眉路段）現況改善建議圖 .....	3-57
圖 3.2-35 縣道 193 自行車路線（月眉～鳳林火車站段）現況改善建議圖 .....	3-58
圖 3.2-36 縣道 193 線自行車路線（鳳林～自強外役監路段）現況改善建議圖 .....	3-59
圖 3.2-37 縣道 193 自行車路線（自強外役監～瑞穗路段）現況改善建議圖 .....	3-59
圖 3.2-38 縣道 193 線自行車路線（瑞穗-玉里段）現況改善建議圖 .....	3-60
圖 3.2-39 台 9 線自行車路線（鳳林車站-光復車站）現況改善建議圖 .....	3-61
圖 3.2-40 關山自行車道現況改善建議圖 .....	3-67
圖 3.2-41 大坡池自行車道現況改善建議圖 .....	3-68
圖 3.2-42 大坡池新增環線現況改善建議圖 .....	3-69
圖 3.2-43 台 9 線自行車路線（台 30-池上車站）現況改善建議圖 .....	3-69
圖 3.2-44 省道台 9 線（池上-鹿野）現況改善建議圖 .....	3-70
圖 3.2-45 龍田自行車道現況改善建議圖 .....	3-71
圖 3.2-46 鄉道東 33 挑戰路線現況改善建議圖 .....	3-72
圖 3.2-47 臺東山海鐵馬道現況改善建議圖 .....	3-73
圖 3.2-48 省道台 11 線（台 30 線-馬亨亨大道）現況改善建議圖 .....	3-74

圖 3.2-49 東河泰源自行車道現況改善建議圖 .....	3-75
圖 3.2-50 三仙台自行車道現況改善建議圖（一） .....	3-76
圖 3.2-51 三仙台自行車道現況改善建議圖（二） .....	3-76
圖 3.2-52 池上關山聯絡道現況改善建議圖 .....	3-77
圖 3.2-53 八噃噃自行車道現況改善建議圖 .....	3-78
圖 3.2-54 武陵綠色隧道現況改善建議圖 .....	3-79
圖 3.2-55 鹿野臺東聯絡道現況改善建議圖（一） .....	3-80
圖 3.2-56 鹿野臺東聯絡道現況改善建議圖（二） .....	3-80
圖 3.2-57 省道台 9 線（山海鐵馬道-知本車站）現況改善建議圖 .....	3-81
圖 3.2-58 省道台 11 線（中華橋-知本車站）現況改善建議圖 .....	3-82
圖 3.2-59 知本溫泉自行車路線現況改善建議圖（一） .....	3-83
圖 3.2-60 知本溫泉自行車路線現況改善建議圖（二） .....	3-83
圖 3.4-1 東北角地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃圖 .....	3-141
圖 3.4-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃圖 .....	3-145
圖 3.4-3 宜蘭地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖 .....	3-146
圖 3.4-4 花蓮地區(光復以北)自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖 .....	3-151
圖 3.4-5 花蓮地區(光復以南)自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖 .....	3-152
圖 3.4-6 花蓮地區(光復以北)自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖 .....	3-155
圖 3.4-7 花蓮地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖 .....	3-156
圖 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖(一) .....	3-161
圖 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖(二) .....	3-162
圖 3.4-9 臺東地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖 .....	3-164
圖 3.4-10 花東地區自行車道經典示範路網四日遊行程規劃圖 .....	3-166
圖 4.1-1 計畫範圍圖 .....	4-2
圖 4.2-1 自行車遊憩路線與公共運輸系統整合示意圖 .....	4-6
圖 4.2-2 地方性 13 條自行車道示意圖 .....	4-7
圖 4.2-3 東部 6 個環狀區域路網示意圖 .....	4-8
圖 4.2-4 新北市福城環狀區域路網(約 20KM)示意圖 .....	4-8
圖 4.2-5 東部地區宜蘭縣頭澳環狀區域路網(約 70KM)示意圖 .....	4-9
圖 4.2-6 東部地區花蓮縣花濱環狀區域路網(約 70KM)示意圖 .....	4-10
圖 4.2-7 東部地區花蓮縣臺東縣光長環狀區域路網(約 128KM)示意圖 .....	4-11
圖 4.2-8 東部地區花蓮縣臺東縣玉東環狀區域路網(約 135KM)示意圖 .....	4-12
圖 4.2-9 東部地區臺東縣東富環狀區域路網(約 144KM)示意圖 .....	4-13
圖 4.2-10 東部地區運動競技型自行車路網(約 1,162KM)示意圖 .....	4-14
圖 4.2-11 自行車遊憩路網服務資訊圖資 .....	4-15
圖 4.3-1 自行車導航系統 .....	4-20



圖 4.3-2 公車附掛自行車.....	4-21
圖 4.3-3 火車搭載自行車.....	4-22
圖 4.4-1 台 9 線 259k+000 自行車與機車共用 .....	4-28
圖 4.4-2 自行車專用道木棧橋車道 .....	4-28
圖 4.4-3 台 9 線 356K+938-362K+945.5 水溝蓋板設置及路側安全防護設施改善 .....	4-29
圖 4.4-4 台 2 線舊草嶺環狀線自行車專用道圖 .....	4-29
圖 5.2-1 共用車道銜接共用車之穿越路口型式 (Type10~11) .....	5-20
圖 5.2-2 自行車專用車道設置於人行道之穿越路口型式 (Type3~5) .....	5-21
圖 5.2-3 自行車專用車道設置於人行道與自行車專用車道設置於道路之穿越路口型式 (Type3~5 與 Type6~9) ..	5-21
圖 5.2-4 自行車專用車道設置於道路之穿越路口型式 (Type6~9) .....	5-22
圖 5.2-5 自行車專用車道設置於人行道與共用車道之穿越路口型式 (Type3~5 與 Type10~11) ..	5-22
圖 5.2-6 自行車專用車道設置於道路與共用車道之穿越路口型式 (Type6~9 與 Type10~11) ..	5-23
圖 5.2-7 Type3~5 穿越圓環路口型式 .....	5-23

## 表 目 錄

表 2.2-1 東部幹線客運人數統計彙整表 .....	2-36
表 2.4-1 各調查點問卷份數及派駐人數彙整表 .....	2-47
表 2.4-2 自行車旅次使用特性問卷調查表 .....	2-48
表 2.4-3 各自行車道使用運具統計表 .....	2-53
表 2.4-4 各自行車道使用自行車之來源統計表 .....	2-65
表 2.4-5 各自行車道使用目的統計表 .....	2-68
表 2.4-6 受訪者基本資料彙整表 .....	2-118
表 2.4-7 經典路線自行車交通量調查調查站一覽表 .....	2-130
表 2.4-8 東部各經典路線自行車交通量統計彙整表 .....	2-131
表 2.4-9 臺灣地區機動車輛能源使用成本表 .....	2-137
表 2.4-10 NO <sub>x</sub> 及 SO <sub>x</sub> 單位延車公里排放量及單位成本表 .....	2-137
表 2.4-11 東部地區公路系統運具使用比例分析 .....	2-137
表 2.4-12 東部地區 101 年自行車能源節省效益分析表 .....	2-138
表 2.4-13 東部地區 101 年自行車有害氣體及 CO <sub>2</sub> 節省效益分析表 .....	2-138
表 2.4-14 東部地區 98、99、100 年全區遊客人次表 .....	2-139
表 3.1-1 福隆東北角地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-2
表 3.1-2 宜蘭地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-3
表 3.1-3 花蓮光復以北地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-6
表 3.1-4 花蓮光復以南地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-10
表 3.1-5 臺東地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-13
表 3.1-6 花蓮地區 101 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-16
表 3.1-7 臺東地區 101 年自行車經典路線資訊彙整表 .....	3-19
表 3.1-8 自行車道經典示範路線安全性、連續性及服務設施完善性檢視表 .....	3-21
表 3.2-1 東北角地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 .....	3-24
表 3.2-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 .....	3-37
表 3.2-3 花蓮地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 .....	3-62
表 3.2-4 台東地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 .....	3-84
表 3.3-1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/3).....	3-93
表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/8).....	3-98
表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/15).....	3-110
表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/11).....	3-128
表 3.4-1 東北角地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃表 .....	3-140
表 3.4-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃表 .....	3-144
表 3.4-3 宜蘭地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表 .....	3-144

表 3.4-4 花蓮地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表.....	3-150
表 3.4-5 花蓮地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃表(1/2).....	3-153
表 3.4-6 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表(1/2).....	3-159
表 3.4-7 臺東地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃表 .....	3-163
表 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網四日遊行程規劃表 .....	3-165
表 4.2-1 自行車活動類型分類 .....	4-5
表 4.3-1 東部地區自行車服務據點設施分佈表 .....	4-23
表 4.3-2 總經費分年經費表 .....	4-25
表 4.3-3 觀光局分年經費表 .....	4-25
表 4.3-4 臺灣鐵路管理局所需經費表 .....	4-26
表 4.3-5 公路總局所需經費表 .....	4-26
表 4.3-6 運輸研究所所需經費表 .....	4-27
表 4.4-1 99 年~101 年自行車旅次增加的效益分析 .....	4-49
表 5.1-1 「道路交通標誌標線號誌設置規則」章節內容 .....	5-1
表 5.1-2 「市區道路及附屬工程設計規範」章節內容 .....	5-2
表 5.1-3 「公路路線設計規範」章節內容 .....	5-3
表 5.1-4 「交通工程手冊」章節內容 .....	5-4
表 5.1-5 各類型自行車道淨寬度一覽表 .....	5-7

# 第一章 緒論

## 1.1 計畫緣起

近幾年來，為因應地球暖化與世界性能源危機，「環境永續」、「永續運輸」成為目前推動各項政策最主要議題之一。為維持環境永續，解除地球暖化與世界性能源危機，「節能」、「減碳」便成為目前最熱門的話題，因此帶動自行車運動的發展。臺灣自行車的設計生產一直佔世界自行車製造業的龍頭，因此被譽為自行車之生產王國，但是在自行車交通運輸方面卻遠遠落後於許多國家。

過去臺灣在自行車運輸政策上一直鼓勵推動休閒產業上的應用，在許多知名自行車道往往遇假日時人滿為患。民國 98 年~101 年本所推動進行「東部地區自行車路網系統規劃技術服務」之研究計畫，該計畫係以東部 4 縣市為研究範圍，包含路網規劃、整合服務及增值服務系統建置、自行車道系統規劃設計規範研擬及自行車安全騎乘手冊等四部分。該計畫希望以東部休閒產業結合自行車運輸與鐵路運輸進行轉乘接駁，達到推廣慢遊東臺灣的計畫，進而希望將騎乘自行車的運輸經驗推廣至臺灣西部縣市，推動臺灣成為真正的自行車島（自行車運輸島）目標，實現真正節能、減碳的永續運輸政策。

依據交通部刻正辦理「振興經濟方案--配合節能減碳東部自行車路網示範計畫」案中編列 7.91 億元，分 4 年於東部地區（福隆至臺東），完成 13 條(154 公里)的地方自行車路線，另利用臺 2 線、臺 9 線、臺 11 線、縣道 193 線(共 360 公里)規劃調整斷面形成 6 個地區環狀區域自行車路網，提供 2 輪環島壯遊自行車路網串聯使用。為使東部自行車路網示範計畫順利推動提供優質遊程服務，已於 98 年 5 月起推動自行車路網規劃、設計規格規範、資訊輔導及 5 處經典示範區之自行車全程服務規劃等技術服務等作業，並因應「國際能源危機及減碳的必要性」，擬藉由「東部地區自行車路網系統規劃技術服務」規劃之執行，設置東部自行車路網，作為「串聯」或「接駁」相關風景區、遊憩、生態據點及文化園區之「基礎」。為能繼續前瞻、積極且務實的創造自行車友善騎乘環境，各級中央部會皆有自行車相關計畫積極推動中。而交通部主要從自行車路網構建及整合觀光行銷兩方面切入，由「打造自行車遊憩島」短期階段目標，進而到「打造自行車生活島」中期階段目標，最後完成「自行車島」的長期階段目標。為達成「打造自行車遊憩島」短期階段目標，交通部選定由東部出發再逐漸推展至西部以完成「自行車島」的最終目標。

「振興經濟方案--配合節能減碳東部自行車路網示範計畫」已於 98 年 5 月起至 100 年 10 月完成東部自行車路網規劃、設計規格規範、資訊輔導及 5 處經典示範區之自行車全程服務規劃等技術服務等作業，100 年完成資訊平台之建置改版外，另完成第三版自行車系統規劃設計參考手冊之綜合整併。101 年繼續檢視 98-100 年所有經典路線的施作成果及後續管理維護，提出改善建議，並進行問卷調查，最後完成東部自行車路網示範計畫之總結

報告。鑑於上述的基本思維，本所特擬委託辦理「東部自行車路網示範計畫之整合評估」案（以下稱本計畫）執行，期藉由本計畫的推動，作為後續交通部各相關單位及各級政府進行「自行車道」之設置與發展的決策參考或相關施政的依循。

## 1.2 計畫目標

依據研究主題與重點說明，本計畫主要目標與成果包括如下：

### 1.計畫目標

- (1) 結合東部地區豐富天然遊憩資源，檢視 98~100 年之東部自行車路網示範地區建置工程。藉由自行車與鐵路、公路客運系統之搭配，創造出新興的產業發展及人文的旅遊型態，進一步運用觀光旅遊行銷推廣，將此多元的自行車遊憩模式推向國際。
- (2) 檢視自行車道規劃設計參考手冊(第三版)內容，並視需要協助本所修正「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」內容，以提供各單位執行自行車道規劃設計與自行車道陸主管機關審查計畫之參考，並可提供自行車道路執行機關作為施工之依據。
- (3) 重新檢視並視需要調整 98-100 年經典示範區之自行車全程整合服務，包括提供「以自行車民眾的需求為出發，不論是希望租賃或自備自行車，以火車、客運、自行開車或全程騎自行車者，均能全程順暢並掌握資訊」之軟硬體設施，推展節能減碳綠色運輸服務。
- (4) 協助本所完成東部自行車路網示範計畫總結報告之撰寫，並可提供自行車道路主管機關（如行政院體委會、內政部營建署、交通部路政司、公路總局、觀光局及本所或各縣市政府）推動自行車道建設計畫時之參考。

### 2.計畫預期成果

- (1) 完成 98-100 年東部地區自行車經典路線檢視並提出改善建議。
- (2) 完成 98-100 各經典路現之旅次特性調查並提出使用效益分析。
- (3) 完成東部自行車路網示範計畫總結報告之撰寫。
- (4) 調整並完成 98-100 年經典示範區之自行車全程服務規劃。
- (5) 進行研究成果發表至少 1 篇。

## 1.3 計畫範圍

### 1.功能範圍

在自行車道之功能範圍方面，本計畫主要考量「運輸」及「遊憩」功能之自行車道路網的研究規劃。

### 2.空間範圍

- (1) 以東部地區為對象(花東縱谷與海岸為主，並涵蓋東北角與宜蘭海岸)。
- (2) 北起新北市之貢寮鄉之福隆地區，沿臺2線南下，銜接臺9線與臺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臺9線無法提供服務外，由花蓮縣新城以南包括縱向臺9線、臺11線至臺東縣卑南與橫向臺11甲線、臺30線、臺23線、縣道193線與縣道197線所涵蓋之地區，如圖1.3-1所示。

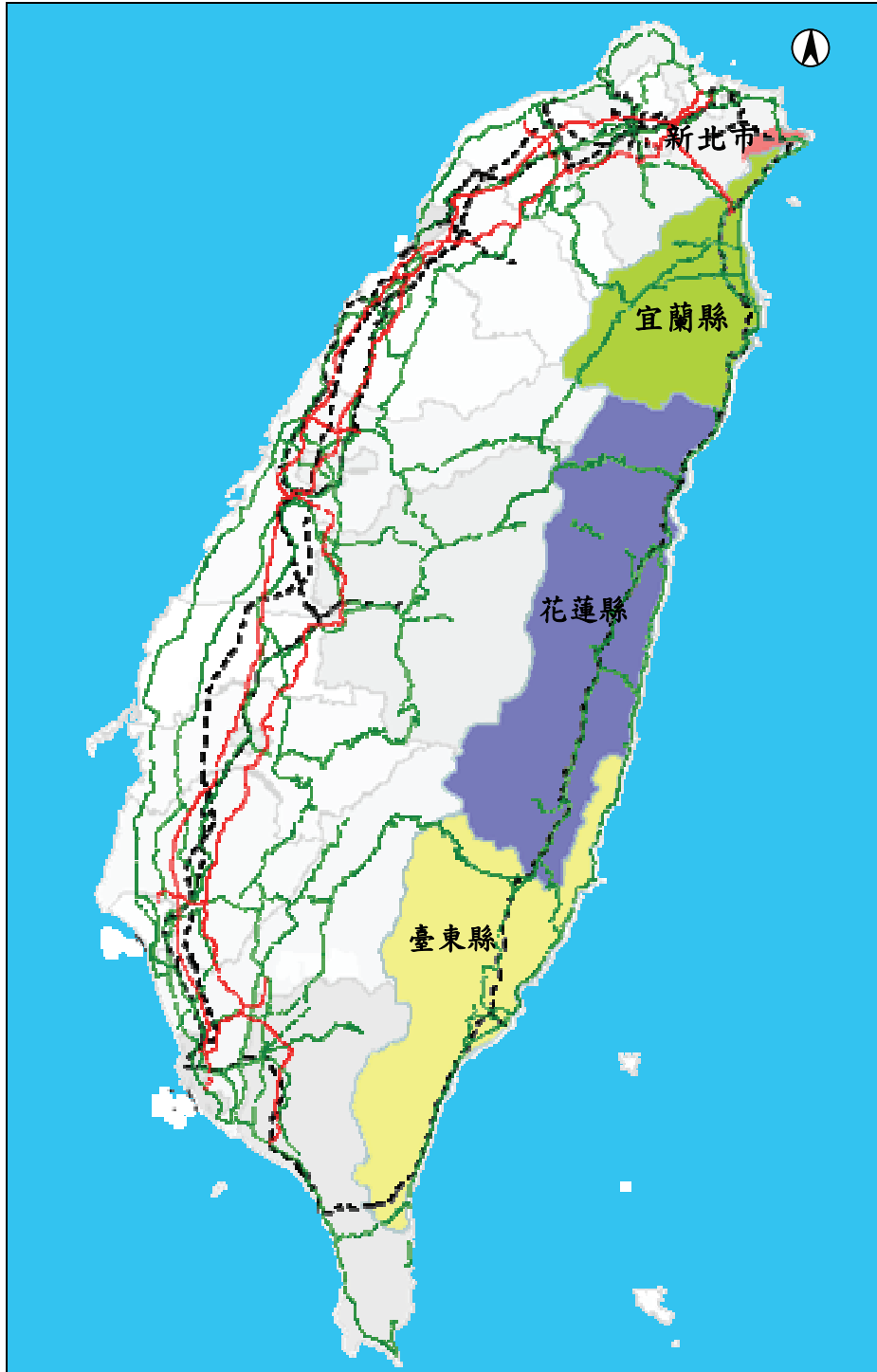


圖 1.3-1 計畫空間範圍

## 1.4 工作內容與流程

本計畫之工作內容的要求主要包括有：98-100 年已完成自行車經典路線之檢視並提出改善建議、98-100 各經典路線之自行車旅次特性調查及使用效益分析、東部自行車路網示範計畫總結報告之撰寫、調整並視需求協助本所修改「自行車道規劃設計參考手冊第三版（100 年完成之版本）」、調整 98-100 年經典示範區之自行車全程整合服務等五大項主要工作內容，本公司乃據以擬定系統化及程序性之作業流程，詳如圖 1.4-1 所示，大抵可將本計畫的工作項目概分為下列五大項，茲簡要列述如下：

- 1.完成振興經濟方案於 98-100 年已完成自行車經典路線之檢視並提出改善建議
  - (1) 完成 98-100 年已完成之東部自行車經典路線之檢視。
  - (2) 針對 98-100 年已建置好之東部自行車經典路線提出改善建議。
- 2.完成 98-100 各經典路線之自行車旅次特性調查並提出使用效益分析
  - (1) 分區分路線進行調查。
  - (2) 完成自行車旅次特性調查及效益分析。
- 3.東部自行車路網示範計畫總結報告之撰寫
  - (1) 協助本所蒐集東部自行車路網示範計畫各小組成員之成果。
  - (2) 協助本所完成東部自行車路網示範計畫總結報告之撰寫。
- 4.調整並視需求協助本所修改「自行車道規劃設計參考手冊第三版（100 年完成之版本）」
- 5.調整 98-100 年經典示範區之自行車全程整合服務
  - (1) 重新檢視並調整 98-100 年經典示範區之自行車全程服務規劃：所謂全程服務意指包括行前資訊的取得、交通工具的選擇、到達目的後的運具接駁、自行車租賃、目的地之旅遊往返行程之規劃（例如景點遊程、食宿規劃等）。
  - (2) 辦理期初、期中、期末專家座談會與審查會。
  - (3) 進行研究成果發表至少 1 篇。

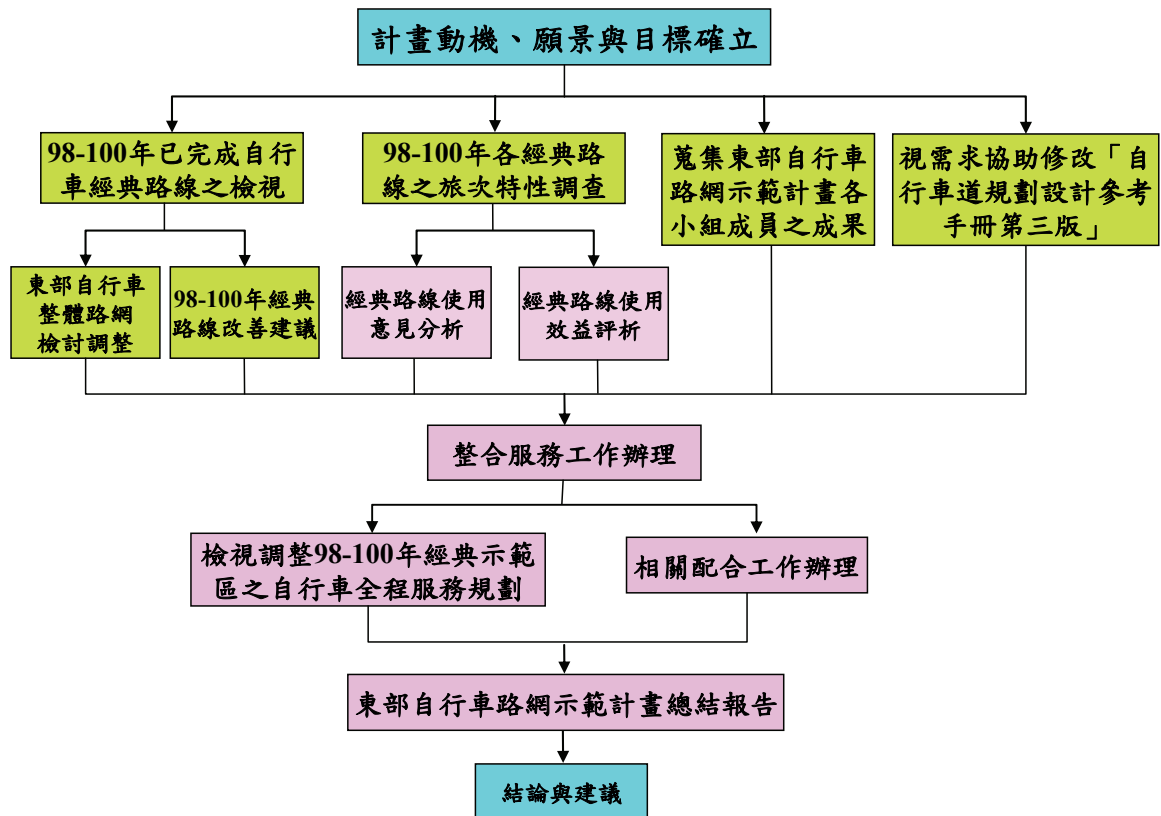


圖 1.4-1 計畫工作內容與作業流程





## 第二章 基本背景與特性分析

### 2.1 東部地區觀光資源及自行車服務設施現況分析

臺灣東部擁有風光明媚的海岸、縱谷與峽谷等地形，純淨又不受汙染，是臺灣的後花園，且豐富多元的觀光旅遊資源，不論是原民文化、自然景觀、農田風光或是慢遊趣味，東部地區絕對具有足夠的觀光魅力。東部觀光結合目前最熱門的慢遊、樂活、養生、文化等主題，亦符合現代人追求返璞歸真的訴求，同時響應綠色與環保，特別將臺灣在國際知名的自行車產業，包裝成臺灣特有旅遊產品，並提供良好的自行車路網與觀光資源結合，將東部地區打造成新興的國際旅遊勝地，在競爭激烈的國際觀光環境中，突顯臺灣特色。其東部地區觀光資源及自行車服務設施現況分析如下：

#### 1. 東北角觀光資源及自行車服務設施現況(詳圖 2.1-1)

##### (1) 鹽寮海濱公園

鹽寮是東北角海岸風景區四大濱海公園之一，位於北濱公路澳底往福隆途中，佔地約為 80 公頃，擁有綿延 3 公里的金色沙灘；沙灘上常見到魔鬼蟹挖來藏身的一個個小洞，是玩沙、雕沙最理想的場所，在此舉辦過多次的國際性沙雕競賽。鹽寮海濱公園為古式中國庭園建築，區內公共設施齊備，設有海濱遊憩區、戲水池、景觀平台、步道、公廁、更衣室、咖啡座、自行車道、自行車停放區等。



##### (2) 龍門露營區

龍門位於雙溪河的南側，佔地面積約 72 公頃(含水域)，這裡早期原為草木不生的採砂場，在管理處重新規劃後，成為一處綠意盎然的河濱生態公園，也是目前臺灣最完善舒適的露營場地，營區內可提供住宿、餐飲、日用品等服務，還設置射擊電動靶場、露天觀景平台、自行車專用道、水上活動區及划船水陸休閒區等，遊客可體驗各式獨木舟課程及悠遊雙溪河等多樣化的遊憩活動，體驗重回大自然懷抱的樂趣。



##### (3) 福隆海水浴場

福隆海水浴場位於雙溪河的出海口，是一個天然的淺灘海水浴場；雙溪河在此入海，形成內河、外海的雙重景觀，彎月型拱橋連結兩處，內河河面寬廣、水流平穩，適合從事風帆、獨木舟、拖曳傘等活動，外海的海水浴場寬約 60 公尺，長約 3000 公尺，可從事游泳、戲水、灘地活動衝浪、



帆船、獨木舟、風浪板、趴板衝浪等水域活動，區內並提供旅社區、露營區、游泳區、餐飲服務。

#### (4)東北角暨宜蘭管理處及福隆遊客中心

位於福隆海水浴場入口處，緊鄰福隆海水浴場旁的紅瓦白牆建築，就是東北角暨宜蘭管理處及福隆遊客中心的所在。福隆遊客中心的建築物分為 1、2 樓，設有簡報室、遊憩活動展示區、海漂流木雕刻創作展示區與服務台，主要提供東北角海岸的自然生態、人文史蹟、旅遊景點等各種資訊的展示及解說。另外，管理處更貼心的為遊客在福隆停車場旁設計人性化公廁提供服務。



#### (5)福隆車站

位於臺灣新北市貢寮鄉福隆村，為臺灣鐵路管理局宜蘭線的鐵路車站。本站初創於民國 9 年，當時站房為日式建築，隨著社會的日益繁榮進步，本站於民國 53 年擴充改建成現今之站房、貨場等。本站以海灘及月台便當著名，所處位置正是臺灣著名東北角風景區的旅遊休憩據點之一，並提供遊客賣店、旅遊諮詢服務區、公廁等服務設施。



#### (6)福隆東興宮

一出福隆車站往指標前進可以先至東興宮，福隆東興宮是當地最大的廟宇，宮內有提供廁所，宮前有一個很大的廣場可供許多的車輛停放，往宮前的護欄可以一覽福隆海灘，宮前也有沙灘可以免費玩水。



#### (7)吉次茂七郎紀念碑

草嶺隧道的總監造是吉次茂七郎，大正 12 年一月時，吉次茂七郎不幸得到黑水熱發病不幸去世，得年三十四歲，日本政府感念吉次茂七郎為草嶺隧道辛苦的付出奉獻自己的生命，特地在草嶺隧道完工之日立了一座紀念碑，紀念碑旁設有涼亭、休憩座椅和自行車停放區。



#### (8)舊草嶺隧道

全長 2,167 公尺，從福隆通往石城，隧道於民國 13 年貫通，後因單線行車不敷使用，於民國 75 年另建新草嶺隧道，舊隧道遂封閉閒置近 20 年。東北角暨宜蘭風管處歷經多年的努力，將舊草嶺隧道規畫為結合歷史、文化、觀光的「鐵馬隧道」，拆除磚塊，並在 97 年假日一度開放，讓遊客體驗它的原始風貌，以





自行車騎一趟隧道所須的時間是 15 至 20 分鐘，步行則須 30 分鐘以上。舊草嶺隧道以鐵道博物館概念設計，隧道內的車道地面仿造鐵路軌道形式，勾劃出鐵路意象，照明燈具使用具有復古味道的油燈燈罩，同時利用隧道的避難洞口營造火車行駛音效，裝置廢棄鐵道文物。騎著單車穿越舊草嶺隧道，在隧道火車音效下，宛如騎在涼涼的鐵支路隧道內，感覺復古又有趣，隧道南北口有廣場、公共電話、公廁、停車場及自行車停放區等服務設施。

#### (9) 卯澳社區

卯澳社區為漁村聚落位於東北角的三貂角附近，是風景區內少數保存完整傳統風貌的小漁村，漁村內有盤根錯節的百年老榕、先民就地取材的石砌老屋是卯澳別具特色的人文景觀。漁村內有個卯澳植物園，在濱海公路旁就可以看見它的入口處，是一個有茅草製成的屋頂、底下是石塊堆疊起的階梯、地板和休憩坐台的復古式涼亭，園區內設置著藥用植物區、水生植物區等。



#### (10) 三貂角燈塔

坐落在臺灣最東的岬角上的三貂角燈塔，是太平洋區的重要指標，有「臺灣的眼睛」之稱，由馬崗附近的岔路循指標而上，即可到達；三貂角燈塔有著白色外觀，燈塔內設有展覽室展示與燈塔有關之裝備與資訊，是北部地區唯一開放提供民眾參觀的燈塔。



#### (11) 菜菜磯釣場

過了三貂角之後，海岸線一眼望去幾乎都是海蝕平台、單斜脊的海蝕岩岸，大片的海蝕平台接連而成的潮間帶，孕育著豐富藻類和浮游生物，成為螃蟹、寄居蟹、牡蠣、螺類等海濱生物充足的營養來源，也使得菜菜和石城這一帶的海蝕平台成為國際級磯釣場地。每年管理處都會在此舉辦全國性的磯釣比賽，吸引各地的好手來此共襄盛舉。



#### (12) 石城景觀區

位在新北市與宜蘭縣的縣界上，濱海公路 117.5 公里處，為濱海公路自臺北進入宜蘭的第一個遊客服務區，距離草嶺古道出口及石城聚落約 300 公尺。主要空間分為汽車停車場、主體建築、浮雕展示廣場等三區。主體建築為利用海岸高差地形所建的二層樓建



物，上層連接停車場，為販賣店及旅客休憩、觀賞海上景觀空間；下層則鄰近海岸線，為公共廁所使用；浮雕展示廣場設置有關宜蘭開墾事蹟的浮雕壁畫及宜蘭地圖模型。

### (13)石城漁港

石城漁港位於台 2 線約 118 公里處，利用海岸突出岩礁與陸地間炸挖岩盤闢建而成。泊地 4,800 平方公尺，水深 2.5 公尺，南防波堤 92 公尺，防潮堤 26 公尺，碼頭 259 公尺，改建碼頭 82.5 公尺，有曳船道、道路、照明等設施。

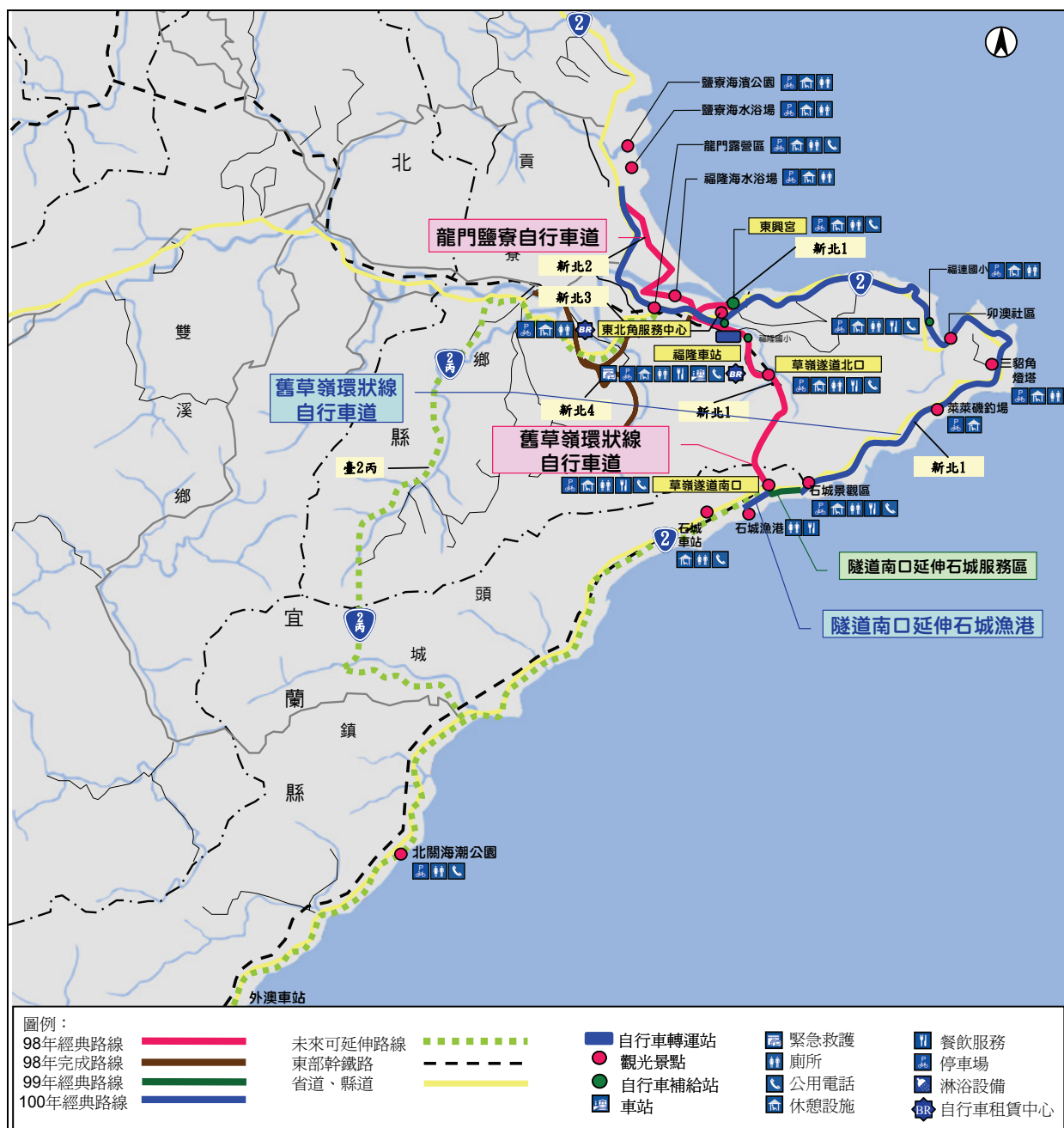


圖 2.1-1 東北角觀光資源及自行車服務設施分布圖

## 2. 宜蘭地區觀光資源及自行車服務設施現況(詳圖 2.1-2)

### (1) 外澳車站

位於宜蘭外澳地區，建於 1920 年 12 月，站房為民國 59 年改建，於 1980 年由三等車站降為招呼站(無售票人員)。外澳車站緊鄰台 2 線濱海公路旁，越過馬路後，來到外澳海濱沙灘，可於太平洋畔戲水、漫步。提供休憩服務。



### (2) 外澳服務區

位於烏石港與外澳之間，又被稱為「港澳海灘」或「港澳沙灘」，在外澳的濱海公路兩旁，隨處可見租售冲浪板及冲浪教學的店家，從濱海路上遠看衝浪客在此衝浪。提供廁所、餐廳、沖洗區、休憩區等服務設施。



### (3) 烏石港遊客中心

烏石港遊客中心於 2003 年初落成，2003 年 3 月啟用，提供遊客旅遊賞鯨、登龜山島等諮詢服務；一樓為遊客登島、搭船櫃台服務區，二樓為龜山島意象人文簡介及多媒體放映室。烏石港「龜山朝日」或「賞鯨登島」為著名之夏季海上活動。中心設有多媒體展示觀光資訊、停車場、服務台、販賣區、公共電話、公共廁所、休憩空間等設施。



### (4) 頭城車站

位於宜蘭縣頭城鎮，為臺灣鐵路管理局宜蘭線的鐵路車站。日治時期大正九年四月二十五日，礁溪頭圍間通車營業，光復後 1948 年 6 月 16 日改稱頭城站。初為木造站房，1962 年波密拉颱風後，改為鋼筋混凝土站房。1984 年擴建為複線。車站周邊有餐飲業，站室設有候車室、公共電話、廁所等設施。



### (5) 蘭陽博物館

位於宜蘭縣頭城鎮，於 2010 年 8 月正式開館。其外部建築景觀採單面山造型的斜屋頂為主體風格，館內設有展示中心、教育資源中心、蘭陽市集等區，並以保存、典藏、研究及展示等方式將其一一呈現，充分地展現出宜蘭當地多元獨特、豐富生動的人文風情





與自然生態。提供到此參訪的遊客或是民眾們能夠更進一步地了解宜蘭當地的風俗民情。

#### (6)頭城濱海遊憩區

位於外澳海岸線「東北角暨宜蘭海岸國家風景區」之中繼點，正對龜山島擁一片濕地沙灘，可供遊客散步賞景。東北角管理處在附近海邊修築步道，外澳沙灘旁有店家提供衝浪教學，海邊多家民宿等提供海岸咖啡座，附近山頂上還有飛行傘基地，成為新的休閒去處。



#### (7)竹安溪口賞鳥

位於宜蘭竹安，為著名的水鳥棲息地，有大批小水鴨、尖尾鴨、琵琶鴨、白鷺絲水鳥等，海鷗偶而也點綴其中。附近設有餐廳、廁所、公共電話及休憩涼亭等設施。



#### (8)大福海濱遊憩區

位於壯圍鄉大福地區，東邊是宜蘭海岸線、西邊是台2省道、北與頭城鎮為界、南與聯勤試炮場為鄰，再結合周邊的遊憩據點及活動場所。沿海風景秀麗，從大福海濱遊憩區到東港濱海公園，綿延三公里的自行車道及起自蘭陽溪口的東港濱海公園，終點在壯圍過嶺村的集安宮，全程約6.5公里的東港濱海自行車專用道。設有停車場、餐廳、公共電話、廁所等設施。

#### (9)永鎮濱海遊憩區

入口位在壯圍鄉濱海公路永鎮廟旁小巷內，濱海遊憩區內設有3公里的自行車道，連接大福海濱遊憩區到東港濱海公園及木棧道、涼亭等休憩設施。可以從事海邊戲水、休憩、騎乘自行車等。設有停車場、廁所、沖水區、涼亭休憩等設施。



#### (10)宜蘭河濱公園

位於宜蘭河畔，設有自行車道及各項運動場地，結合休閒與運動為一體，並有許多大型活動在此舉辦，包括端午龍舟競賽、宜蘭城水燈會等等。提供廁所、公共電話、休憩涼亭等設施。



#### (11)宜蘭車站

位於宜蘭縣宜蘭市，1919 年 3 月 24 日設立，為一等站。近東門夜市及友愛百貨。車站週邊提供餐廳、廁所、公共電話及休憩設施。



#### (12)東門夜市

「東門觀光夜市」舊名「三角公園夜市」，位於宜蘭市東港陸橋下，緊鄰宜蘭車站，交通便利，因而成為蘭陽地區人氣最旺的夜市，還擁有「蘭陽平原夜明珠」的稱號。



#### (13)宜蘭運動公園

位於台 9 省道旁，宜蘭縣立運動公園集休閒與運動於一身，是第一座將臺灣地區運動設施公園化者。而公園沒有圍牆的人性化設計，民眾可以從任何一處進出。設有停車場、廁所、公共電話及休憩設施等。



#### (14)蘭陽溪口水鳥保護區

於宜蘭公館附近的蘭陽溪口，河口由蘭陽溪、冬山河、宜蘭河沖積而成，是臺灣東部海岸線上最重要的水鳥遷徙據點，也是國際級賞鳥點。每年十月到翌年四月是賞鳥季節，常可見到如黑面琵鷺、白額雁、灰雁、灰鶴、黑鵲、鵪鶉、小白鷺、花嘴鴨、小水鴨、尖尾鴨等稀有鳥類。國際自然資源保育聯盟(IUCN)亞洲濕地調查所也列其為「臺灣十二大濕地之一」。1984 年，行政院公告為自然保護區，全部面積約 206 公頃。周邊設有餐廳、公共廁所、休憩涼亭等設施。



#### (15)東港濱海公園

位於宜蘭河、冬山河、蘭陽溪支出海口沖積地，東港濱海公園榕樹茂盛，淤積的沙丘形成沼澤區常有水鳥在此棲息。公園內設置自行車道、眺望平台、休憩涼亭、廁所等設施。



#### (16)傳藝中心

國立傳統藝術中心座落於冬山河下游風景區內，面積共二十四公頃，隔著冬山河與親水公園相望，景色宜人。國立傳統藝術中心推動全國性的民俗技藝活動、傳





統戲曲展演等，呈現各地藝文傳統風貌，使其各擅其場，建立臺灣文化的代表精神。設有餐廳、廁所、住宿、藝術街、休憩涼亭、親水設施、停車場等。

#### (17)冬山河親水公園

位於宜蘭冬山河畔，1994 年 6 月 13 日親水公園落成。主要以冬山河的河水、地下水、自來水，三種水體注入於親水公園裡的划船區、涉水區、戲水區。主體結合體能、運動、休閒、趣味、親子、健康等多元又人性化的設計。提供包含遊客服務中心、餐飲中心、親子戲水區、停車場等設施。



#### (18)羅東車站

位於宜蘭縣羅東鎮，1919 年 3 月 24 日設站，1985 年 10 月 24 日宮殿式站房落成啟用。羅東車站為宜蘭線的主要車站，目前為二等站。近羅東夜市、中山公園、羅東運動公園。設有公共電話、廁所，周邊設有餐廳及停車場。



#### (19)羅東運動公園

羅東運動公園占地 47 公頃，於 1986 年規畫興建，結合運動與休憩，提供居民運動、親水等活動之優良去處。此區服務設施有解說、管理站、販賣部、公廁、公共電話、停車場、步道。



#### (20)冬山車站

位於宜蘭縣冬山鄉，為冬山鄉主要車站，為配合台鐵宜蘭線高架化工程與冬山河森林公園開發，冬山站與周邊鐵路路段進行高架化改建工程，新站體以「綠色隧道」作為設計主題，融入當地舊名「冬瓜山」地方特色採用瓜棚造型的外觀，是臺灣第一個以休閒觀光為目的所改建的鐵路車站，新站 2008 年 4 月 1 日完工，為東部幹線第一個高架車站。週邊有餐飲業，站區提供公共電話、廁所等設施。



#### (21)梅花湖

梅花湖為一天然蓄水池，湖面約 20 公頃，三面環山，湖形狀似一朵五瓣花，而東岸湖中有一座吊橋，銜接環湖公路及湖心的浮島，佇立島上可俯瞰整個湖面，景觀迥異，在山的另一邊有一座山中湖，稱為「小埤」。此區服務設施有解說、遊客服務中心、公廁、停車場、步道。



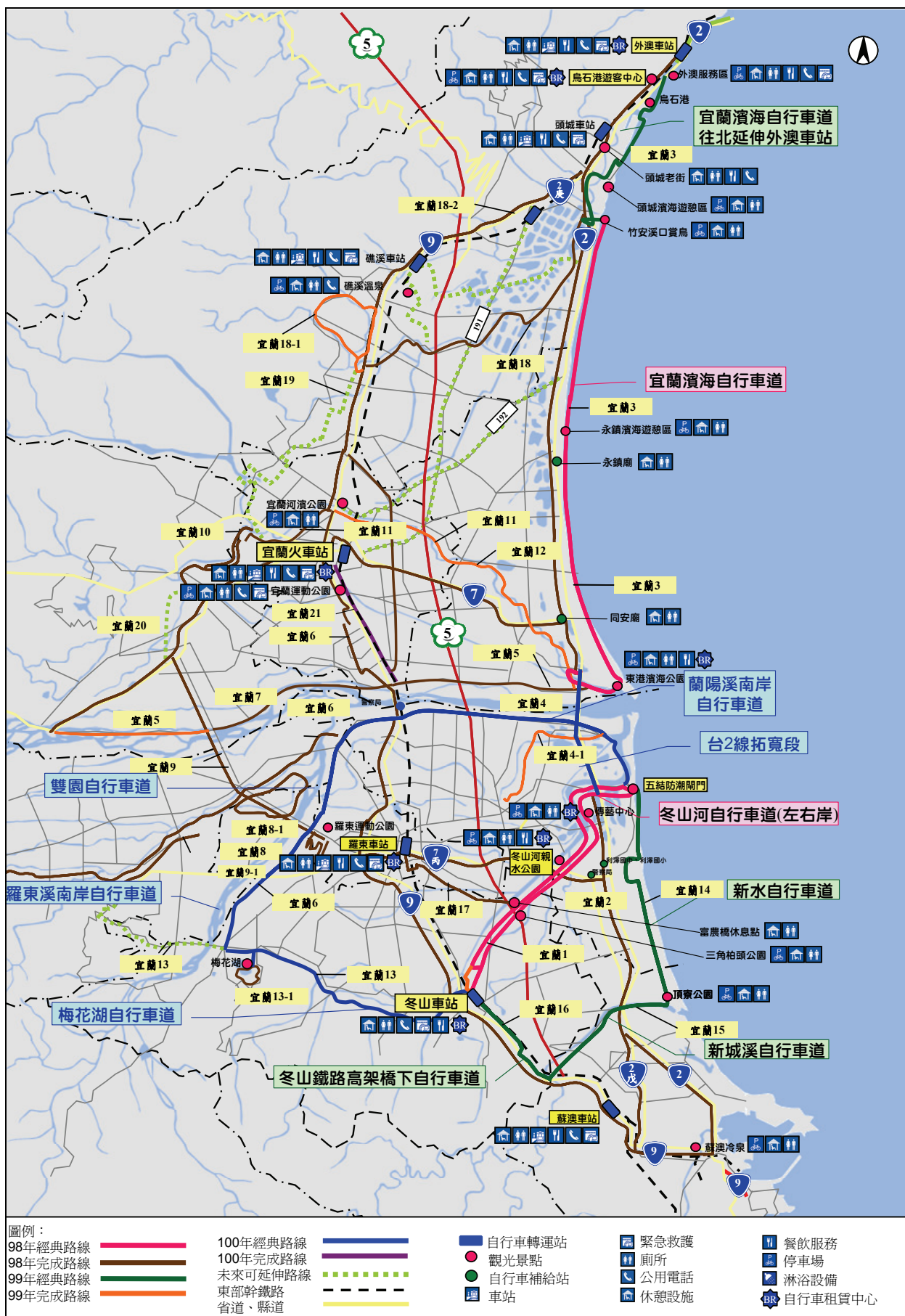


圖 2.1-2 宜蘭地區觀光資源及自行車服務設施分布圖



### 3.花蓮地區觀光資源及自行車服務設施現況(詳圖 2.1-3、2.1-4)

#### (1)太魯閣國家公園遊客中心

可由台 8 線沿指標至太魯閣國家公園遊客中心，太魯閣峽谷，泛指中橫公路從太魯閣至天祥這段將近 20 公里的峽谷路段。以峭壁、斷崖、峽谷、連綿曲折的山洞隧道、幾近垂直的 U 型大理岩層和溪流等風光聞名。由東段太魯閣牌樓入口處一路西行，峽谷愈來愈窄，燕子口到慈母橋這段為太魯閣的精華區，公路不是鑿洞穿行，就是由岩壁成「匚」型路段，車輛行駛其間令人有「一線天」的感覺。服務內容有在地導覽、地質生態、文化藝術、山林步道、太魯閣旅、部落體驗、廁所、公共電話、產品販售、餐飲。



#### (2)長春祠

位於太魯閣國家公園區內，距離太魯閣口 2.3 公里處，為奉祀當年闢建台 8 線中橫公路施工過程中，不幸因公殉職的 212 位榮民靈位。由於中橫公路工程艱鉅，時有傷亡，當時臺灣省公路局為告慰英靈，於是在 1958 年，擇定公路對岸的湧泉水瀑上方築祠。服務設施有解說、餐飲、公廁、停車場、步道、展示館。



#### (3)燕子口

燕子口為太魯閣峽谷的一段峭壁，公路右側的岩壁上高掛著許多小洞，因石灰岩受溪流的長期侵蝕，較鬆軟的岩層逐漸形成洞穴，早年因常有雨燕、洋燕在空中成群覓食，形成百燕鳴谷的奇景，因而博得燕子口的美名，隨著中橫的開通，人車聲影響下燕子稀少，如今偶爾還有幾隻穿梭在附近。而燕子口、錐麓斷崖、九曲洞一帶的塊狀大理石岩最為壯觀，而底下立霧溪峽谷深峻，氣勢萬千。



#### (4)九曲洞

九曲洞步道為人車分道設施，車行隧道，人行步道為舊有公路，全長 1.9 公里，步行時間約 30 分鐘，沿途可欣賞大理岩峽谷、溪流、斷層、岩生植物生態及觀察上升氣流現象。此步道是太魯閣峽谷精華路段之一，亦是進行峽谷自然生態之旅的最佳路線，適合全家親子共遊。此路段設有景觀道路、解說牌、停車場等設施。



#### (5)合流露營區

立霧溪與荖西溪匯流之地，故名為合流。兩條美麗溪流交會的秀麗景致，讓這裡榮登為昔日的『花蓮八景』之一。營區設置了十一座的木造露天帳台及野炊架，同時備有停車場、洗手間，供露營遊客使用。



#### (6)綠水遊憩區

位在台 8 線(中橫公路)171 公里至 173 公里之間，東接太魯閣、花蓮；西連天祥、大禹嶺；地質，岩性屬天祥層，以石英雲母片岩及千板岩為主，但有少部份地質含有少量大理岩或石英大理岩；除外，遊憩區內的動物、植物生態都非常豐富，尤其是鳥類及蝶類最為可觀。區內包含慈母橋、青蛙石、合流露營區、綠水合流步道、綠水地質景觀展示館等景點。區內設有綠水管理站、停車場、洗手間。



#### (7)天祥遊客中心

天祥位於中橫公路東段，約距太魯閣 19 公里處，是太魯閣峽谷中段的重點服務區、中橫公路東段之一大轉運站，生活機能齊備。民國 81 年原成立「綠水管理站」，後於民國 98 年 3 月底辦公室遷移至新建天祥遊客中心，更名為「天祥管理站」，負責自中橫公路慈母橋起至新白楊沿線各項遊憩設施、環境維護與管理，以及解說諮詢服務等各項業務。服務設施有解說、管理站、販賣部、公廁、公共電話、停車場、步道、展示館。



#### (8)鳳凰林綠色隧道

台 9 線蘇花公路亞泥花蓮廠前有一條美麗的鳳凰林隧道，從亞泥花蓮廠門口一直延伸到秀林鄉富世村可樂部落，長 1 公里餘，道路兩旁種有 450 棵鳳凰木。濃密的綠蔭如同一條綠色隧道，飄盪的風，搖曳著翠綠，彷彿森林；那屬於花蓮人的共同記憶，儼然也已成爲進入花蓮的新地標。鳳凰木屬陽性樹種，原產於非洲的馬拉加西，1897 年才首度從馬拉加西引進，現全島各地都有種植，每當鳳凰花開之際，花開似火，遊客只要從太魯閣口方向進入花蓮，經過亞泥鳳凰林隧道，一定會被這條綠色長廊所吸引，不只是進入新城鄉的門戶，也是花蓮的觀光大道。





#### (9)新城車站

位於蘇澳新站南方 62.8 公里，距太魯閣國家公園 3 公里，花蓮市 17 公里；為二等站。地處太魯閣國家公園東側入口處，西倚中央山脈，東鄰太平洋，太魯閣峽谷馳名遐邇，每年吸引上百萬觀光遊客。服務內容有售票房、行李房、貨物房、公廁、公共電話，特殊服務項目有協助老人、孕婦及殘障人士進出站。配合太管處春節交通管制、峽谷音樂節等活動，提供接駁轉運服務。



#### (10)德燕濱海公園

海濱植物園區，園中有二條步道，一條通往防風林，是自導式解說步道，可以輕鬆了解防風林的特色。另一條則是臨著海灘走，繼續欣賞海邊風景。步道的盡頭是觀景樓，登上高樓，可以將七星潭與漁場的美景一覽無遺。



#### (11)七星潭遊客中心

位於新城鄉七星街 32 號新落成的遊客中心，為二樓式建築，一樓為遊客服務台，提供旅遊諮詢、交通諮詢、數位公共設施及商品販售等服務；二樓除不定期藝文展演外，更提供有簡易護理服務、文化展示及解說服務等，並有露天觀景台可遠眺太平洋，該中心同時提供七星潭海灣及社區導覽服務，為造訪七星潭遊客提供一休憩與知性的場所，並有自行車租賃服務。



#### (12)七星柴魚博物館

位處七星潭社區中。係將七星柴魚工場停產後的廠房，以博物館的嶄新風貌，重塑製作柴魚的風景寫照，拾回早年漁村生活的風貌。它是一個承襲日本製魚技藝與在台生根發展的海洋故事，讓更多民眾了解外來文化與本土東岸漁業結合的美好成果，已成為當地文化的特色之一。此館服務設施有解說、販賣部、公廁、停車場、展示館等。



#### (13)七星潭石雕公園

七星潭風景區位在花蓮縣新城鄉，是花蓮縣唯一的縣級風景區，此地以自行車道為旅遊動線，途經南



濱公園、花蓮港、四八高地到七星潭風景區，長達二十一公里，有著各項硬體設施，在七星潭，白天可以看著海峽優美的弧形海灣，也可以遠眺清水斷崖，夜晚觀賞新城與崇德地區的燈火點點最頂級的視覺饗宴。花縣政府更興建了石雕園區、賞星廣場、觀日樓、兒童遊樂場等休憩設施，在漁場附近還有海生態的解說牌，也利用防風林區闢建海濱植物園區，動植物生態非常豐富。

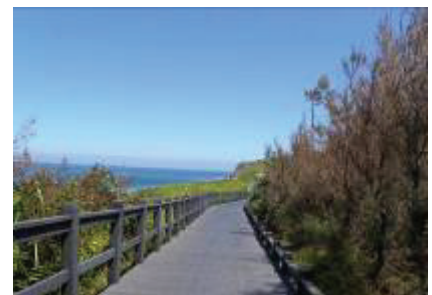
#### (14)花蓮機場

花蓮機場，位於花蓮縣新城鄉，在花蓮市中心北方，其正式操作單位為交通部民用航空局花蓮航空站，同時也是國防部位於花蓮的軍用機場。服務內容有公廁、公共電話、自動提款機金融服務、服務台、餐飲、商店、國立歷史博物館、人壽保險櫃檯、租車櫃檯、旅客及員工停車場、鐵馬休憩站（自行車打氣專用區）、行李處理、航空公司地勤辦公室、機房、旅客出、入境(國際、國內線)空間、辦公室空間、會議、展示、中央監控室空間。



#### (15)四八高地

四八高地，位在奇萊鼻上，因為標高 48 公尺而得名。這裡是眺望七星潭月灣形海岸最好的地點。居高臨下，眺望整個七星潭，天氣好的時候，甚至可以看到蘇花公路上的清水斷崖。



#### (16)奇萊鼻燈塔

沿花蓮港北邊海岸北行，不久即可望見一座突出海岸的鼻岬，鼻岬上站立著一座隱約可見的燈塔。鼻岬標高四十八公尺，舊名為「米崙鼻」、「美崙鼻」，討海人稱它「標尾」，正式名稱為「奇萊鼻」。奇萊鼻燈塔旁邊有自行車專用道。



#### (17)花蓮漁港休閒碼頭

位在花蓮國際港北側。由於提升保育觀念，保護鯨豚生長環境，鼓勵漁民改變漁業方式，以觀光休閒漁業經營，並協助賞鯨業者，朝向休閒賞鯨的經營形態，花東海域以抹香鯨、偽虎鯨、花紋海豚及弗氏海豚等都是最常出現的鯨豚，4 月至 6 月為最高峰期。漁市每天都有新鮮漁貨上岸，亦有多家餐廳提供海鮮美食及代客料理服務。港區內的硬體設施包括碼頭停泊站、生態展示館、解說室、鯨





豚救援站、上岸碼頭、候船室、遊客航前解說室、觀景台、農漁特產展售室、原住民手工藝品展售室、露天咖啡座及停車場等，供旅客各類動靜態的活動。

#### (18)花蓮車站

北迴線與花東線之接軌站，地處花蓮市西北隅，花蓮地區受自然環境限制，對外交通仍以鐵路為主，車站提供安全便利的運輸品質服務，同時與地方觀光相結合。服務內容有停車空間、完善的無障礙設施、親子廁所、哺(集)乳室、旅客飲水、服務台、行李房。



#### (19)江口紀念公園

位於花蓮石雕博物館旁的文復路，往東直行到底後右轉約八公尺處，即可看見左方的公園入口階梯。紀念公園中，雖無童戲設施，但其單車步道與慢步走道，為觀光遊客及當地居民所常遊憩之地。政府於其上設一觀景平台，可於平台上遠眺太平洋、花蓮港及其船隻。可望其碑石，懷舊昔人之功；坐於椅上，賞觀風光旖旎的公園景觀。



#### (20)曙光廣場

北濱公園北端為曙光廣場可近觀舊鐵道改建而成的曙光橋七星潭濱海自行車道，從德燕廣場開始，沿著海岸一路往南騎，經過奇萊鼻燈塔、花蓮休憩碼頭，可以到達最南端的曙光廣場。



#### (21)北濱公園

北濱公園位於花蓮市區東北角，介於花蓮港和美崙溪之間，往南可以通向南濱公園，往北則可到達七星潭，是兩大景點的分界點，所佔的範圍十分廣闊。整個北濱公園，有琳瑯滿目的藝術品陳列、遊戲設施外，還設有觀景台及涼椅。



#### (22)布拉旦休憩區

布拉旦部落的樣貌，因地勢而有高低層次，沿村斜坡而上，部落一小徑分三層，第一層面對三棧南溪，街邊的雜貨店，有著悠閒的生活情調；第二層為三棧公墓所在；第三層景觀開闊，可遠眺大海。部落內的雕刻裝飾及木雕作品，呈現出布拉旦部落的原住民特



色，同時傳達了太魯閣族豪邁的風格。

#### (23)南濱公園

位於花蓮市，南濱公園為花蓮看山看海最好的去處。公園劃分有椰子園、露營區、騎馬俱樂部、兒童遊樂場、海上遊樂渡假中心及民俗村等，偏重人工娛樂設施。從中山橋旁的北濱公園起，沿著舊臨海鐵道邊之海堤，一直到南濱公園，也是散步、看海、戲水、撿奇石的熱門路線。南濱公園規劃一條沿著海岸闢建自行車專用道，以南濱公園為起點，北沿舊港口支線至北濱公園，再沿舊鐵道至花蓮港北側管制站，全長共四公里。



#### (24)花蓮遊客服務中心

東部海岸國家風景區最北端的服務據點，座落於花蓮縣壽豐鄉台 11 線公路，視野遼闊是遠眺太平洋的絕佳點。內部設有介紹全區自然、人文資源及東部海岸沿線旅遊據點的展示室及多媒體簡報室，遊客在遊覽本區前，可以在此諮詢相關的旅遊資訊。往北可到海岸山脈北界的嶺頂岬，一覽花蓮溪與太平洋交會，所激起的「洄瀾」美景。



#### (25)鯉魚潭(遊客服務中心)

遊客服務中心提供旅遊諮詢服務之外，這裡幅員遼闊停車方便，可以盡情的在此處奔跑嬉戲。沿線有環潭公路、露營區、野餐區、廁所、自行車租賃及休憩設施，服務設施規劃的相當完備。



#### (26)壽豐車站

壽豐車站位於花蓮縣壽豐鄉，目前為三等站，各級列車多有停靠。

#### (27)光復車站

光復車站為花東鐵路各對號列車多有停靠之大站，光復市街也是以火車站為發展起點，中正路和中山路為最繁華的街區。光復車站已有九十年以上的歷史，目前光復車站已經翻修為樓房建築，不過附近還是有許多老舊的宿舍，尤其是日人嗜甜，糖廠設立後，更湧入許多就業人口，光復車站也一度熱鬧繁榮。



#### (28)鳳林車站

鳳林車站位於花蓮縣鳳林鎮，目前為三等站，除團體





觀光列車外，多數自強號及其他各級列車均停靠。

#### (29)萬榮車站

萬榮車站位於臺灣花蓮縣鳳林鎮，目前為三等站，僅停靠普快車、區間車和部份莒光號。



#### (30)馬太鞍濕地

芙登溪蜿蜒穿越其中的馬太鞍濕地，是世居光復的馬太鞍部落阿美族人的傳統生活區塊，千百年來這片生態豐饒的濕地供應了部落的生活所需，廣達十二公頃的面積，更是花蓮縣面積最大的生態濕地。深度遊覽馬太鞍濕地，最佳提案便是單車踩踏慢慢行，濕地區有規劃完善的單車路線，天開地闊、車輛稀少，踩踏板環遊生態濕地再是愜意不過。



#### (31)太巴塢部落

太巴塢位於光復鄉東側，隔著嘉農溪與馬太鞍部落為鄰。昔日因此地多螃蟹，故以阿美族與『螃蟹（即太巴塢）』命名。地方青年為了保存部落傳統的生活文化，於近年來積極推廣織布、籐編、歌謠吟唱、野外訓練、木雕等課程，並著手整理部落史料。因此在太巴塢國小、太巴塢文化館以及太巴塢阿美族文物展示室中，可以看到各項傳統技藝文物重現。



#### (32)瑞北鐵馬驛站

瑞北車站位於花蓮縣瑞穗鄉，因為鐵路高架化之故，再加上距離瑞穗車站僅有 3 公里，所以在民國 92 年裁撤。目前的車站站房大致維持良好，已改建為鐵馬驛站，提供廁所、休憩服務，周邊闢建為社區公園，幾座動物塑像被擺置在舊鐵道上，從遠方看起來就像長頸鹿在鐵路上漫步的感覺。



#### (33)瑞穗車站

位於花蓮縣瑞穗鄉，地處花東縱谷中區，目前為三等站，各級列車均停靠。站前有瑞穗鄉遊客服務中心、自行車租賃店。



#### (34)瑞穗溫泉

瑞穗黃金湯泉由日治時代便發展至今，早年常被拿來與日本天皇御湯的有馬溫泉相提並論，是臺灣少有的含鐵質碳酸鹽泉，由於其泉水接觸空氣氧化後會呈現美麗的金黃色，



因此被稱為黃金湯泉，如此優質的溫泉在透過石資中心協助進行產業升級及行銷推廣重新打開其產業的能見度，搭配瑞穗地區多樣化的觀光遊憩資源，使在地產業相互共榮並讓遊客們體驗到瑞穗豐富的旅程。

#### (35)瑞穗牧場

瑞穗牧場為花蓮縣瑞穗鄉酪農區，位於瑞穗噴灌區與紅葉溪畔，風光明媚，水源潔淨，空氣新鮮，草原豐富，具發展畜牧業潛力；所謂瑞穗牧場事實上是指瑞穗鄉所有牧場的統稱，瑞穗鄉為花蓮縣最大的乳牛養殖區，佔地 40 甲，共飼養了近 300 頭的荷蘭種乳牛，瑞穗牧場漸漸為觀光走向，因此設有遊客中心、露天咖啡座、自行車道等設施，瑞穗牧場規劃親子遊憩區、賞駝鳥區等設施。



#### (36)吉蒸牧場

位於花蓮縣瑞穗鄉，東管處瑞穗泛舟遊客中心附近；前面是瑞美村堤防，遙望泛舟起點的瑞穗大橋。牧場飼養的主要是荷蘭種乳牛，在乳牛區中，除可以親自動手餵牛，更可更進一步觀察乳牛的一舉一動。牧場設有停車場、餐廳、販賣部、休憩空間等設施。



#### (37)瑞穗泛舟遊客中心

此河段有數家泛舟業者進駐，遊客將車子停妥於此處停車場，由此出發，順流而下，沿途風光綺麗，秀姑巒溪高度落差約 65 公尺，途中大小激流 20 餘處，驚險刺激，其中以第 19 處激流最為刺激，泛舟中間點設有奇美休息站，可在此稍做休息，奇美以後的後半段主要以峽谷地形為主，遊客中心設有導覽、停車場、烤肉區、廁所。



#### (38)北迴歸線地標

花蓮縣濱海的北回歸線標誌位於豐濱鄉，台 11 省道旁，是花東公路上一個小型停駐站，大多遊客都會在此拍照留念。北回歸線標誌公園內設有一白色日晷造型的標誌，四週立有中國傳統觀察天象的四種代表動物，分別是蒼龍、白虎、朱雀及玄武，稱為「四象」。每一象均含有七個星宿，分別代表春夏秋冬四季的天象變化。另外在公園兩側的木製迴欄裡，設有許多跟天象、氣候、節氣、地球科學等相關的解說牌示，使得北回歸線標誌公園成為一處極富教育意義的遊憩據點。





#### (39)玉里車站

玉里車站位於花蓮縣玉里鎮，目前為一等站，各級列車均有停靠。站前有旅客服務中心，提供自行車出租、旅客諮詢等服務。



#### (40)安通鐵馬驛站

因安通溫泉的關係，設立於日治大正 13 年的安通驛，2007 年 3 月鐵路改道因素而結束了近 83 年的營運歲月。2009 年改建為安通鐵馬驛站，提供男女衛浴設備、販賣機、自行車租賃等，讓鐵馬騎士在此可以稍微休息。



#### (41)安通溫泉

坐落於花東縱谷間，離玉里市區約 8 公里，是目前此地唯一能提供完整住宿方案的地點。飯店附近無其它建物阻擋，因此從露天溫泉區放眼所及皆是鬱鬱青山，景色迷人，早晚各異，在此泡湯，別有一番山林野趣的深刻感受。



#### (42)東里舊站(車站)

舊東里站位於台 9 線 302 公里處，鄰近東里小鎮，但隨著臺東線鐵道截彎取直的計劃，在 2007 年 3 月 30 日東里站搬遷到舊東里站後方約 1 公里處，目前留有投幣式公用電話可供使用，鐵道旁有小涼亭及公園，但從東里車站月台往西邊山頭望去，周邊為一大片綠油油稻田景觀可供欣賞。



#### (43)石門遊憩區

在石梯坪北方、大奇山和貓公山山麓，有一處石門海灘，灘上有巨洞稱為石門洞，是一塊巨大海瀾沖擊岩壁，目前規劃為自然保護區。石門洞是一個天然的海蝕洞，四面皆有洞口，透過陽光照進洞裡的角度，長住於此的居民幾乎都可以依此說出非常標準的時間。石門洞沿岸是釣場，許多當地人常來釣魚或採拾海菜，也是阿美族傳說的所在。



#### (44)石梯坪遊憩區

石梯坪位於石梯漁港的東南側，於 1983 年經內政部劃定為花東沿海保護區內的自然保護區。東部海岸國家風景區設立之後，將此地劃設為石梯坪遊憩區。因海岸階

地平坦寬廣，故將區內主要通道臨海側規劃成露營區，並鋪設臨海步道通往各主要景點。石梯坪特殊的地質地形景點多分佈在沿海保護區、遊憩區內，以多層階梯狀的隆起岩海階而得名，上面佈滿壺穴、珊瑚礁。沿著石板步道，可深入觀察海蝕溝、海蝕崖、海蝕平台、隆起珊瑚礁地形地質景觀，此地也是潛水者及海釣著十分熱門的去處。



#### (45)六十石山

位於花東縱谷的花蓮縣富里鄉竹田村東側，屬於海岸山脈的山系。每年7、8月是金針花的盛產期，來到六十石山，彷彿置身在一片金黃色的花海之中。活動及設施有環山步道、花卉植物展示、公共電話、廁所、餐飲、特產、紀念品販賣、停車場。



#### (46)羅山遊憩區

花蓮縣富里鄉羅山村是位於海岸山脈旁的小農村，有鑒於這裡得天獨厚的地理環境、豐富的自然資源以及優美的景觀視野，花東縱谷國家風景管理處乃將此地規劃為「羅山遊憩區」。遊憩區內以「羅山瀑布」為主要景點，近年更增設「泥火山」與「大魚池」等景點。「羅山瀑布」分為兩層，第一層高達100公尺，第二層為50公尺，飛瀑直瀉而下，氣勢磅礴雄偉，天氣佳時還能看到美麗的彩虹；瀑布下方淺丘有幾座終年噴泥不斷的火山口，當地人稱為「鹽坪」，早期曾是附近居民燒水煮飯的燃料。設施有羅山遊客中心、免費露營場、公廁、淋浴室、集中炊事區。



#### (47)富里車站

座落於花蓮縣富里鄉富里村，為花蓮縣最南端鄉鎮，縣鄰臺東縣池上鄉，位於秀姑巒溪上游，水質清澈、空氣清晰、風景宜人。盛產稻米，商標為「富麗米」，享譽日本。服務內容有售票房、行李房、貨物房、公廁、公共電話、特殊服務項目有協助老人、孕婦及殘障人士進出站、託運及到達之交付。



#### (48) 蕃薯寮風景遊憩區

蕃薯寮位於花蓮縣壽豐鄉與豐濱鄉交界處，台 11 線省道 28 公里處 18 號橋旁。此地為通往豐濱之中途站，管理局委託造景公司於此設立休息區，有停車場、別緻木欄杆、整齊的花木、造型純樸可愛的瞭望台及公廁。休息區前方還有商店提供冷熱飲之服務。



#### (49) 芭崎遊憩區

花蓮縣豐濱鄉的芭崎休憩區位於台 11 線 31 公里處，因為在公路旁，因此成為遊客在行駛東部海岸公路時的臨時休憩站，絕佳的觀海景點。芭崎休憩區地理位置佳，東管處設一個瞭望台，可以一眼瞭望寬闊的太平洋美景，再加上四周種滿了各種遮蔭的樹木及鮮艷的花圃景觀，區內也提供休憩涼亭、座椅、廁所、停車場及餐飲服務，常常令過往的遊客流連忘返。





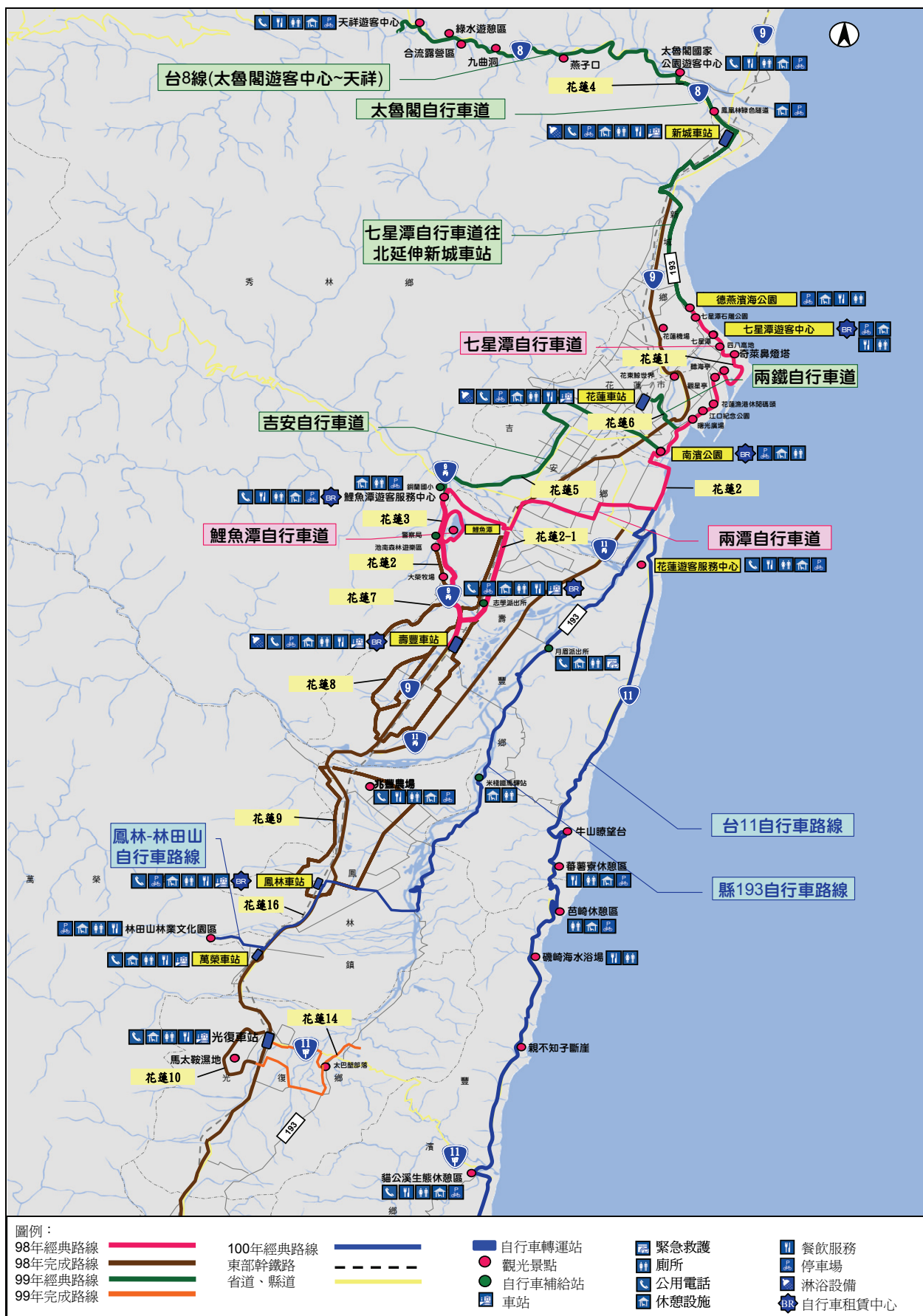


圖 2.1-3 花蓮光復以北地區觀光資源及自行車服務設施分布圖

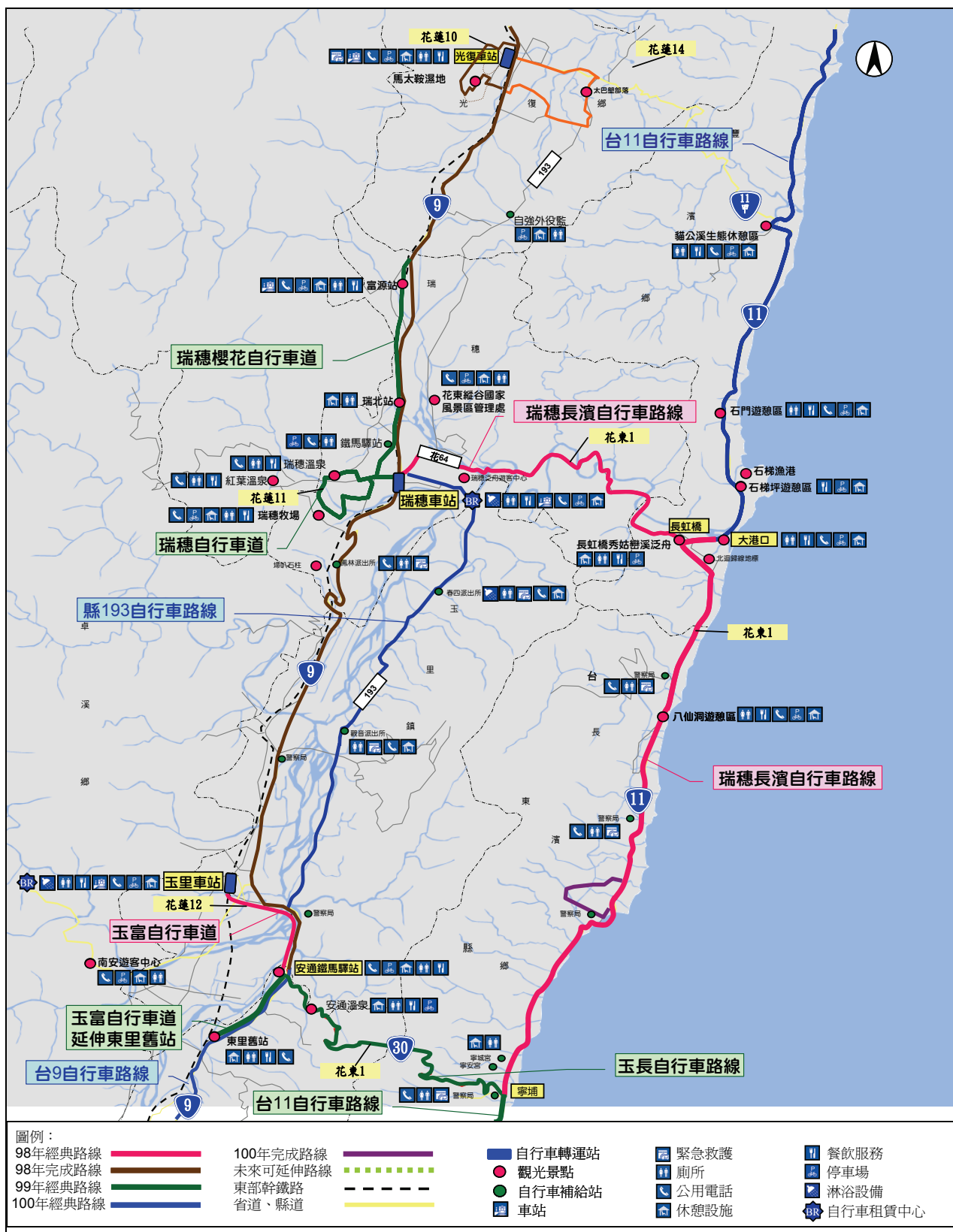


圖 2.1-4 花蓮光復以南地區觀光資源及自行車服務設施分布圖

#### 4.臺東地區觀光資源及自行車服務設施現況(詳圖 2.1-5)

##### (1)八仙洞遊憩區

八仙洞是長濱鄉最北的一個景點，也是長濱鄉一系列的海蝕洞之一。民眾可以沿著步道參觀十六個洞，走完全程需要有過人的體力，最高洞的視野非常好。服務中心展示相關的地形、考古、特色等，就算走不上最高點，也能如親身走一遭，感受到那種大自然的震撼力。



##### (2)池上車站

位於花蓮、臺東交界處的池上車站，池上車站屬於台鐵東部幹線上的三等站，站內建有島式月台一座，股道有 7 股線，台鐵各級列車均有停靠，提供民眾客貨運交通輸送。池上車站最大的特色，便是聞名全台的池上便當源自於此，搭火車暫停池上站時，在月台就可購買到業者以池上米烹煮的便當。服務內容有售票房、行李房、公廁、公共電話。



##### (3)池上大坡池

位於池上的大坡池，是縱谷中面積較大的湖沼濕地。在中央山脈與海岸山脈二大山系在此逼近形成峽谷，地形具變化可自大坡池東邊的山坡地眺望全貌，唯水域面積因泥沙淤積已日漸狹小，但縱管處目前正積極整理。大坡池由於腹地廣大，水邊鳥類眾多，可供賞鳥、生態研究、划船、賞景等活動。區內有自行車道、公廁、停車場。



##### (4)客家文化園區

園區主要以東部客家穿山渡海移民意象作為園區入口特色，建築造型則運用東部農村建築形式、迴廊及自然素材塑造符合東部映象之農村建築院落。園區配置規劃則以東部縱谷地區客家聚落之生活面、產業面、文化面等相關體驗活動為主軸，包含設置停車服務、入庄廣場、入庄服務區、養身百草區、技藝體驗區、點心庄、懷舊產業區、客家文化學苑、童玩遊樂區、鄉民農園區、狀元大道等區域。



##### (5)池上牧野休閒中心



位於花東縱谷，南臨新武呂溪，北接大坡池風景區，130 公頃的廣闊區域內，有遙望無垠的青青草原，悠然自得的牧場風光素有「小塞北」之稱。另外休閒中心還舉辦多種關於原野的活動，讓遊客能深切體驗田園之樂，如推草球、乘蓬車、放風箏、烤豬羊等，有別於都會叢林的原野感受。服務設施有停車場，服務中心、農特產展售、住宿、露營區、餐飲、公共段話、公廁、親子活動區、營火活動場、露營烤肉區、景觀休閒區等，無論放風箏、騎協力車、團康活動、漫步兜遊，均是最佳場所。



#### (6)關山親水公園

係運用空污防治費設立的全台第一座環保公園，位於關山車站後方新武呂溪畔，佔地大約是 32 公頃，也是臺灣第一個設立環鎮自行車道的鄉鎮，園內主要分區-動態園區(親水公園)以生動活潑的親水、戲水活動為主體，設有可供划船、釣魚的人工湖泊，以及戲水池、遊客中心、廁所、表演場等。



#### (7)關山車站

位於中央山脈與海岸山脈之間，為台鐵花東線南部重要車站之一，亦為南橫公路由臺東至台南間之起程點。由花蓮縣沿台 11 省道（花東公路）南下至關山鎮民權路口左轉約 70 公尺即可到達。設有自行車出租、停車場、售票房、行李房、公廁、公共電話。



#### (8)永安社區遊客中心

永安社區位於花東縱谷國家風景區內，社區主要農特產為鳳梨及福鹿茶，目前正積極推動社區營造工作，全力發展觀光產業，福鹿茶及飛行傘是永安兩大吸引觀光客的主力。這裡有優美的風景、純樸的人情，及全國總冠軍茶、國際飛行傘飛行場地。設有停車場、廁所、遊客諮詢服務。



#### (9)鹿野車站

位於臺東縣鹿野鄉，係花東縱谷南段，服務內容有售票房、行李房、公廁、公共電話。



#### (10)鹿野高台

位於臺東縣鹿野鄉的福鹿山休閒農莊內，由於休閒農莊周圍盡是疊疊起伏棋盤狀的農田，因此有著極為遼闊的視野。每年會有許多觀光客慕名而至於鹿野高台上體驗翱翔於空中的樂趣，或是露營野炊親近於大自然。福鹿山休閒農莊設有高台飛行傘起飛場、烤肉區、高眺亭等設施，讓到訪的遊客們可以到此賞景並享受多種的休閒體驗。



#### (11)初鹿牧場

位於臺東縣卑南鄉明峰村，面積大約 60 公頃，初鹿牧場處於高度約 200 至 390 公尺，初鹿牧場也是全國坡地集中牧場之最；初鹿牧場是民國 62 年成立，為國有臺灣土地銀行所經營；初鹿牧場位於高台地，坡度不大，排水良好，且氣候溫和，雨量豐沛，因此牧草生長旺盛，終年可供應青割牧草。設有停車場、廁所、販賣部、休憩空間。



#### (12)石雨傘遊憩區

位於成功鎮北方 10 公里的海岸(台 11 號省道 106 公里處)，由海岸延伸至海中的海岬，長達一公里左右，海岬有個不太為人所知的名字，叫做「石空鼻」，石空鼻上有一個很奇特的景觀叫做平衡岩，由一塊較細長的岩石，懸空向上，托住了一塊較大的岩石，所形成的一種特殊的平衡結構，看起來像把雨傘而稱石雨傘。設有停車場、廁所、景觀步道、休憩空間及服務中心。



#### (13)三仙台

位於臺東縣成功鎮東北方約 3 公里處，是由離岸小島和珊瑚礁海岸構成的特殊景觀區，也是東海岸最具知名度的風景點，三仙台島嶼面積約為 22 公頃、最高點海拔約 77 公尺，島上有三塊巨石，相傳古時鐵拐李、呂洞賓和何仙姑曾於島上停憩並留下三雙腳印故名三仙台，優美的海岸景色和晴朗的天氣構成一幅秀麗的圖畫。設有三仙台遊客服務中心、廁所、停車場、休憩空間。



#### (14)椰林秘徑

位於成功鎮自行車起點處有一整排的椰林，整條自行車道大致上都是，非常的壯觀。





#### (15)成功海濱公園

位於成功港口北方約 1 公里處，原是一個垃圾掩埋場，經鎮公所改建為公園。園內花木扶疏，綠草碧茵，海風徐拂，彷彿置身南國；此處亦是市區觀賞海景的好地點，各項設施俱全。來此可遠眺三仙台，視野遼闊令人心曠神怡，來此吹風聽海聲或享受逐浪之樂，為全家休閒好去處。設有服務台、廁所、展示空間、休憩空間、停車場。



#### (16)臺東縣自然史教育館

多海岸各種生態與生物的簡介，並備有造型高雅的座椅供閱覽書籍，在欣賞臺東海岸線上美麗風光的同時，如能了解其生態與環保意識，更是寓教於樂！現有館藏 475 種類的貝殼標本及多種礦石，尤以翁戎螺科最受矚目。設有服務台、廁所、展示空間、休憩空間。



#### (17)阿美族民俗中心

位於成功鎮信義里里新村，是東海岸唯一保存阿美族屋舍搭茅為頂、立竹為壁特色的地方，阿美族傳統建築的格局及用途，包括祭場、祭屋、家屋、眺望台及表演廣場等，與可容納 1000 位觀眾的戶外表演場。其遊客中心設有展覽室內介紹東海岸自然與人文景觀，多媒體簡報室定期播放精采的簡介影片，以及解說教育服務等，皆忠實地重現。設有停車場、廁所、服務台、公共電話。



#### (18)叭嗡嗡秘徑

為可避開台 11 線車流之自行車替代方案，因地勢低，非常臨近海岸，騎乘時可感受海濤洶湧的聲響；東側視野十分遼闊，可遠眺三仙台海峽。唯海拔高度低，若為颱風侵襲不宜進入。



#### (19)都歷遊客服務中心

位於臺東縣成功鎮都歷的「東部海岸國家風景區管理處」處本部，坐山面海，北望可見成功鎮和三仙台，南眺可見綠島，四周環境相當豐富而美麗，具有東部海岸的代表性，成為遊客必至的旅遊據點，特設置有遊客服務中心，透過圖片、模型和實物的展出，



生動呈現東海岸的動植物生態人文特色與遊憩活動，遊客透過影片欣賞，能充份享受東部海岸山水之美，設置可容納二百人的大型多媒體簡報室。設有停車場、廁所、服務台、公共電話。

#### (20)泰源幽谷

於東河鄉東河村北邊。從東河橋沿東富公路深入海岸山脈，即可看到有世外桃源之稱的「泰源幽谷」，周圍被三列山嶺所包圍，同時也是東海岸唯一的封閉式盆地地形。幽谷綿亙 4 公里遠，貫穿海岸山脈，群山環繞兩岸峭壁險峻，美景天成。村內有休閒農場、觀光果園、登仙橋等休閒設施，極富野趣。設有停車場、廁所、休憩空間。



#### (21)東河(肉包)

位於台 11 線旁的「東河肉包」是臺東有名的肉包店。提供側廁所、休憩。



#### (22)東河橋遊憩區

位在臺東縣東河鄉，橫跨馬武窟溪而連接成功鎮與東河鄉，溪流有俗稱帝王石的白色石灰岩巨石散布，與碧綠的溪水相映成趣。東河橋橫跨其上，其後方另有一座造型優美的舊東河老橋，因應地形設計成一半是拱型結構，另一半則是支架式的橋墩，巧妙地保留了溪中巨石景觀。特殊的造型與遠山近海及溪流的巨石相輝映。東河橋北端設有涼亭、停車場、公廁等設施。



#### (23)金樽遊憩區

位在臺東縣東河鄉，於金樽遊憩區旁的眺望台，眼前是壯麗的海景、及正在形成的連島沙洲，這個學術價值甚高的陸連島景觀，是目前臺灣的唯一景點。金樽港口以南有一段約二公里長的沙灘。這是一處擁有漁港、小海灣、離岸礁、綿長沙灘和海岸崖壁等諸多地景的風景點，因灣似酒杯，故取名為「金樽」。範圍包括金樽漁港、白沙灣海灘及金樽附近的山澗峽谷。設有停車場、賞景步道、餐飲、廁所、休憩空間。



#### (24)都蘭遺址(林場)

位於臺東縣東河鄉都蘭村西北方約一公里之平緩海階地上。為三級古蹟，距今約 3000 年前，屬於麒麟文化為巨石文化





之南緣，分成岩棺區、石壁區，主要文化特徵為多樣的巨石類型。東海岸風景特定區管理處現在正積極籌設「都蘭遺址公園」，有兼具保護文化資產及供國民知性旅遊去處雙重功效。設有停車場、廁所、餐飲、解說服務。

#### (25)月光小棧

位於台 11 線上之自行車道都蘭支線，長約 7 公里，坡度陡屬於挑戰型路線，途中有一古色古香月光小棧，為二層斜屋頂建築，前有小廣場可眺望太平洋海景，曾為舊時拍電影的場景，現經東海岸國家風景區管理整修後，委外經營休閒咖啡站，供遊客佇足賞景小憩的場所，將來可為自行車騎士的休憩補給站。



#### (26)水往上流

位於花東海岸公路舊道路，都蘭村的漁橋附近，由都蘭南行 1.8 公里，於公路右側即可望見。「水往上流」的現象發生在路旁的農田灌溉溝渠，潺潺水流順著水溝蜿蜒往高處流去，令人嘖嘖稱奇。漁橋兩旁的景物因傾斜度大於路面，故而造成水往上流錯覺，常引起許多好奇的遊客圍看。目前已由東部海岸風景特定區管理處接管，設有休憩中心、停車場，並立有石碑，勒文「奇觀」兩字，成為花東海岸公路一處新興旅遊地。



#### (27)加母子灣

加母子灣美景天成風景如畫，遠眺臺東視野遼闊，夕陽美景令人賞心悅目，海灣北側有美麗的珊瑚礁，珊瑚覆蓋海底礁石的比率高，蘊藏豐富的魚類及海膽等，吸引許多魚類棲息其間，海底世界相當可觀，以石珊瑚居多，藻類、貝類、大型底棲無脊動物和珊瑚礁魚類的種類和數量都很豐富，且因為風浪小，又是砂質底域，加上沒有受到污染，海水乾淨清澈，可以在淺海區浮潛欣賞多采多姿的海底世界，也適合划獨木舟等海上運動。



#### (28)伽路蘭遊憩區

位於臺東小野柳北方不遠，台 11 線旁，是個新建設好開放使用的海岸景點。特色是可以欣賞從小野柳、都蘭灣一直到都蘭鼻的海岸景觀，仰望臺東最迷人的都蘭山，還有最多的露天漂流木作品展覽。遊憩



區有大片的草坪、休憩涼亭、解說站(有洗手間)、觀景台，不但提供了海岸旅行的休息站，也是個很好的拍照景點，值得停下來花半小時走一走。

#### (29)小野柳

位於富岡碼頭北方的海域，以奇形怪狀的岩石著名，有如臺灣北部的野柳，故稱為「小野柳」。巨大的珊瑚礁群曲折迷離，岩上並有海榕生長，景觀十分特殊。在此聽濤、野營、玩水、捉魚皆很適合。地形因局部摺及理發達，經過互古風化、海蝕作用，形成單斜脊、豆腐岩、蕈狀石等各種奇岩怪石，宛如天然地理教室。



#### (30)卑南文化公園

座落於南王里文化公園路，佔地 18 公頃，68 年提升為臺灣地區三級古蹟，緊鄰的月形石柱區是國家一級古蹟。公園最大的特色是持續的進行考古發掘，一方面成立遺址保存館對外公開展示，達成學術研究、遺址保存、推廣教育多重功能。卑南遺址為全台規模最大，地下出土文物最豐富的遺址，也是東南亞地區最大的墓葬群遺址。主要內容為距今兩、三千年前，卑南新石器文化時期先民的墓葬區和住宅區；目前已挖出的石棺數目超過 400 具。設有遊客服務中心提供服務。



#### (31)富岡漁港

又名為伽藍漁港，即臺東港，位在卑南溪出海口以北，距臺東市區約 6 公里左右，不但是東部海岸重要的漁貨集散中心，更是往返綠島、蘭嶼交通的重要門戶。設有停車場、廁所、客候船室。



#### (32)琵琶湖公園

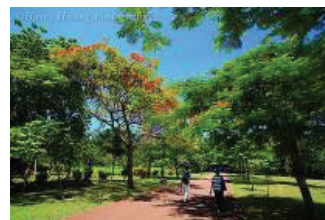
位於臺東縣臺東市中華大橋下、臺東森林公園(黑森林)內，因為湖面形狀類似琵琶故名琵琶湖，而形成原因是由卑南溪地下湧泉不斷冒出，加上出海口已經被沙嘴阻擋於是形成琵琶湖，因此也稱做『活水湖』，而常有鷺鷥來此棲息因此又稱做『鷺鷥湖』，是一個珍貴的河口海濱溼地，也有許多有臺灣原生的淡水魚類，湖濱設有枕木棧道及長達 1.7 公里的單車道，琵琶湖(活水湖)是研究生態、賞鳥、散步的好去處。



#### (33)臺東森林公園



「臺東森林公園」擁有大片面積廣大的木麻黃防風保安林地，又因為木麻黃顏色較深，由遠處望去相當黝黑，因此又有「黑森林」的別稱，臺東縣政府將這片"黑森林"與"海濱公園"的綠意串連在一起，規劃成為「臺東森林公園」。這片連串起來的休閒綠地，是臺東市區最大型的公園、鄰近一帶最完整的生態區，同時也是運動休閒的最佳場所，是臺東市遊玩最炙手可熱的遊憩景點。設置有林中步道、自行車道、休憩涼亭、遊客服務中心等設施。



#### (34)臺東車站

與花蓮車站一樣，廣播時使用華語、英語、台語、客語以及阿美語，為西部幹線車站所沒有的特色。目前為一等站，各級列車均有停靠。臺東線、南迴線和東部幹線的主要始發站和終點站。



#### (35)卑南大圳水利公園

於臺東卑南大圳取水口上方河階地的水利公園，占地約3公頃，環臺東市山海鐵馬道也經過此地，公園內有水車、木造涼亭、大草皮，夏日涼風習習、溪水淙淙，別具風情，已成為休閒觀光新景點。最特別的是在公園任何位置遠眺，臺東著名的景點小黃山及利吉惡地形盡收眼底，且從公園不同方位看出去都是一幅幅美麗的風景。



#### (36)利吉月世界

位於卑南鄉利吉村，地屬富源山，土壤為利吉層，由於長期雨水沖刷，草木不生，形成雨蝕溝滿布的獨特景象，為臺灣少見的美景。原是堆積在海底的泥層，因地殼板塊運動而被推擠出地表。這種地形質地軟弱，易被雨水沖刷，流蝕出無數小土溝，寸草不生，形成與高雄岡山月世界相同的地質風景區，是地質學者重視的東臺灣惡地層，在東45線上設有利吉惡地景觀台，提供休憩涼亭、停車場和解說牌。



#### (37)劍山、都巒山斷層

於卑南鄉東45線上，設有解說站和休憩亭；劍山像一把插天利的三角形「斷層造山」，位在都巒山火山群的最南端，新都巒山火山群向西北擠壓，整個火山噴發的岩層「都巒山層」就向上衝，形成「新都巒山層」。劍山就是都巒山斷層擠壓部分，上衝的擦痕依稀可辨。



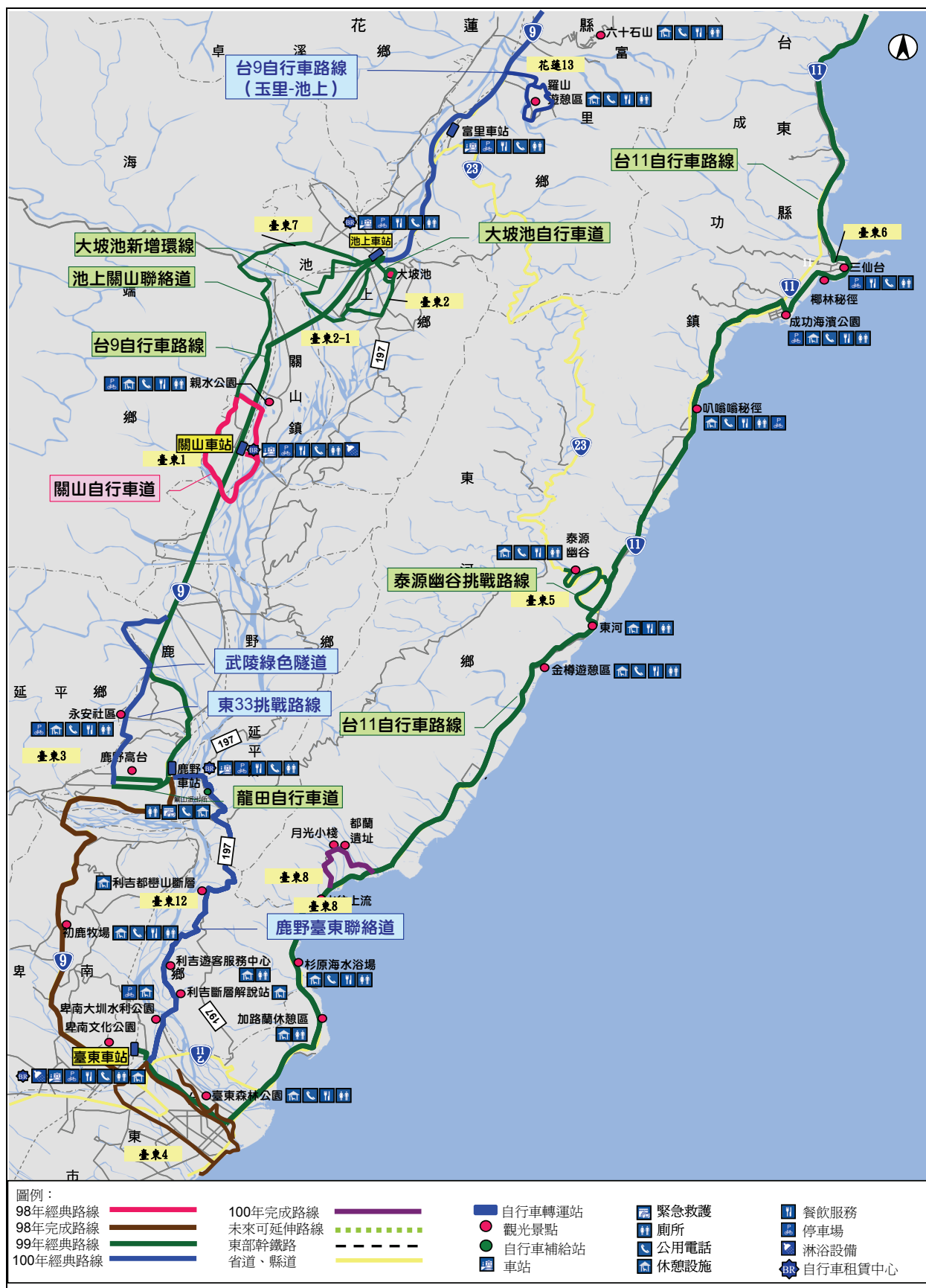


圖 2.1-5 臺東地區觀光資源及自行車服務設施分布圖



## 2.2 東部地區運輸系統現況分析

### 2.2.1 公路系統現況分析

與本計畫研究範圍相關的主要公路系統，於新北市、宜蘭、花蓮及臺東等縣境內，主要有省道台 2、台 9、台 11、台 30 及縣 193、縣 197 等，詳如圖 2.2-1 所示，茲簡要分析說明如下：

#### 1. 省道

##### (1) 台 2 線

屬於臺灣濱海公路系統之一環，為沿基隆北海岸地區所興建的道路，西起新北市淡水區關渡大橋，東迄宜蘭縣蘇澳鎮，總長 166.6 公里。其中，基隆至蘇澳路段為北部濱海公路，亦為臺北-宜蘭之間第三條交通走廊，也是國道五號全線通車之前北宜間僅有的兩處公路孔道之一，交通地位重要，又北部濱海公路通車帶動了東北角海岸的觀光市場，途經東北角海岸風景特定區，係為重要觀光路線。路寬約 15~24 公尺，為雙向 4 車道，部分路段為雙向 2 車道，為標線分隔路型，現況道路服務水準為 A~C 級。

##### (2) 台 9 線

係為縱貫臺灣東部的省道，北起臺北市忠孝東西路，南迄屏東縣枋山鄉楓港，全長 479.779 公里。其中，「北宜公路」、「蘇花公路」及「花東公路」縱貫整個東部路段，係為臺灣東部重要的公路之一。路寬約 10~30 公尺，為雙向 4 車道，部分路段為雙向 2 車道，為中央分隔路型，現況道路服務水準大多為 A~C 級，行經花蓮市區及初鹿~臺東路段，服務水準為 C~D 級。

##### (3) 台 11 線

係為縱貫臺灣東部花蓮-臺東的省道，北起花蓮縣花蓮市，南至臺東縣臺東市知本，全長 182.506 公里。路寬約 8~20 公尺，花蓮市區~水璉間路段為雙向 4 車道，其餘路段為雙向 2 車道，為標線分隔路型，現況道路服務水準為 A~C 級。

##### (4) 台 30 線

西起自花蓮縣卓溪鄉山風，東迄臺東縣長濱鄉寧埔，全長 36.256 公里。其中，台 30 線自玉里鎮玉里大橋至安通路段與台 9 線共線。另安通至臺東縣長濱鄉寧埔路段係為玉長公路，可銜接台 9 線與台 11 線。而玉長公路主要服務玉里地區，除可帶動玉里、長濱兩地的發展外，亦可串連玉山國家公園、花東縱谷及海岸風景區等景點。路寬約 14 公尺，為雙向 2 車道，為標線分隔路型，現況道路服務水準為 A~C 級。

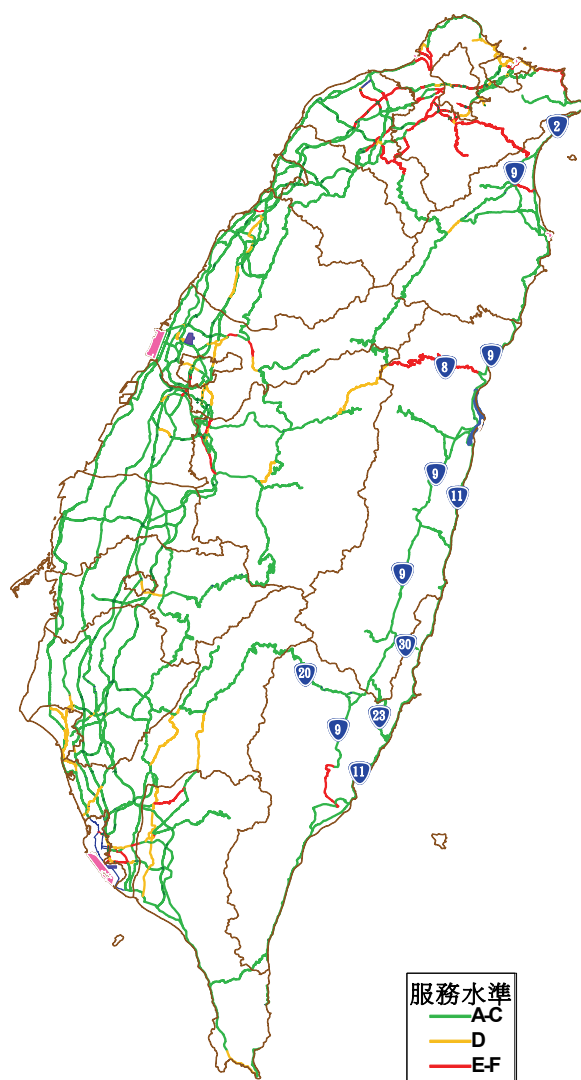
#### 2. 縣道

##### (1) 縣 193 線

北起花蓮縣新城鄉三棧，南至花蓮縣玉里鎮樂合，由原 193 縣道、195 縣道、195 甲縣道合併而成，全長共計 110.501 公里。係為三棧經美崙至花蓮市區之道路，沿海岸山脈西緣往南，則可連接瑞穗與玉里，途經七星潭、花蓮港、花蓮海洋公園及花東縱谷油菜花海等景點。路寬約 4~15 公尺，為雙向 2 車道，為標線分隔路型，現況道路服務水準為 A~C 級。

## (2)縣 197 線

北起自臺東縣池上鄉(與省道台 9 線相交)，迄於臺東市(與省道台 11 乙線相交)，全長共計 60.1 公里。縣道 197 線平行省道台 9 線，又名第二花東縱谷公路，沿海岸山脈西緣而行，沿途行經池上、關山、鹿野、延平、卑南與臺東市，大部分路段路寬約 5~6 公尺，單車道雙向行駛，部份路段為 8 公尺寬，為雙向 2 車道標線分隔路型，為沿線聚落之居民主要聯外道路，現況道路服務水準為 A~B 級。



註：資料來源：彙整自「交通部公路總局 100 年度交通量統計資料」。

圖 2.2-1 計畫範圍內路段服務水準分佈圖

## 2.2.2 鐵路系統現況分析

於本計畫研究範圍內，係以台鐵經營的傳統鐵路幹線為主，由宜蘭線（八堵-蘇澳）、北迴線（蘇澳新站-花蓮）、花東線（花蓮站-臺東）所構成之幹線為營運路線，全長約 321.3 公里，辦理客、貨運，詳如圖 2.2-2。

除花東線外，其餘皆為雙線運行與電氣化。此外，為加速東部經濟發展與縮短行車時間，鐵路改建工程局正進行「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」與「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」，以提升東部鐵路運輸速度、平衡東西部鐵路運輸落差、大幅縮短鐵路旅運時間、促進花東觀光旅遊發展、構築全島快速運輸骨幹及滿足未來東部地區快速運輸需求。

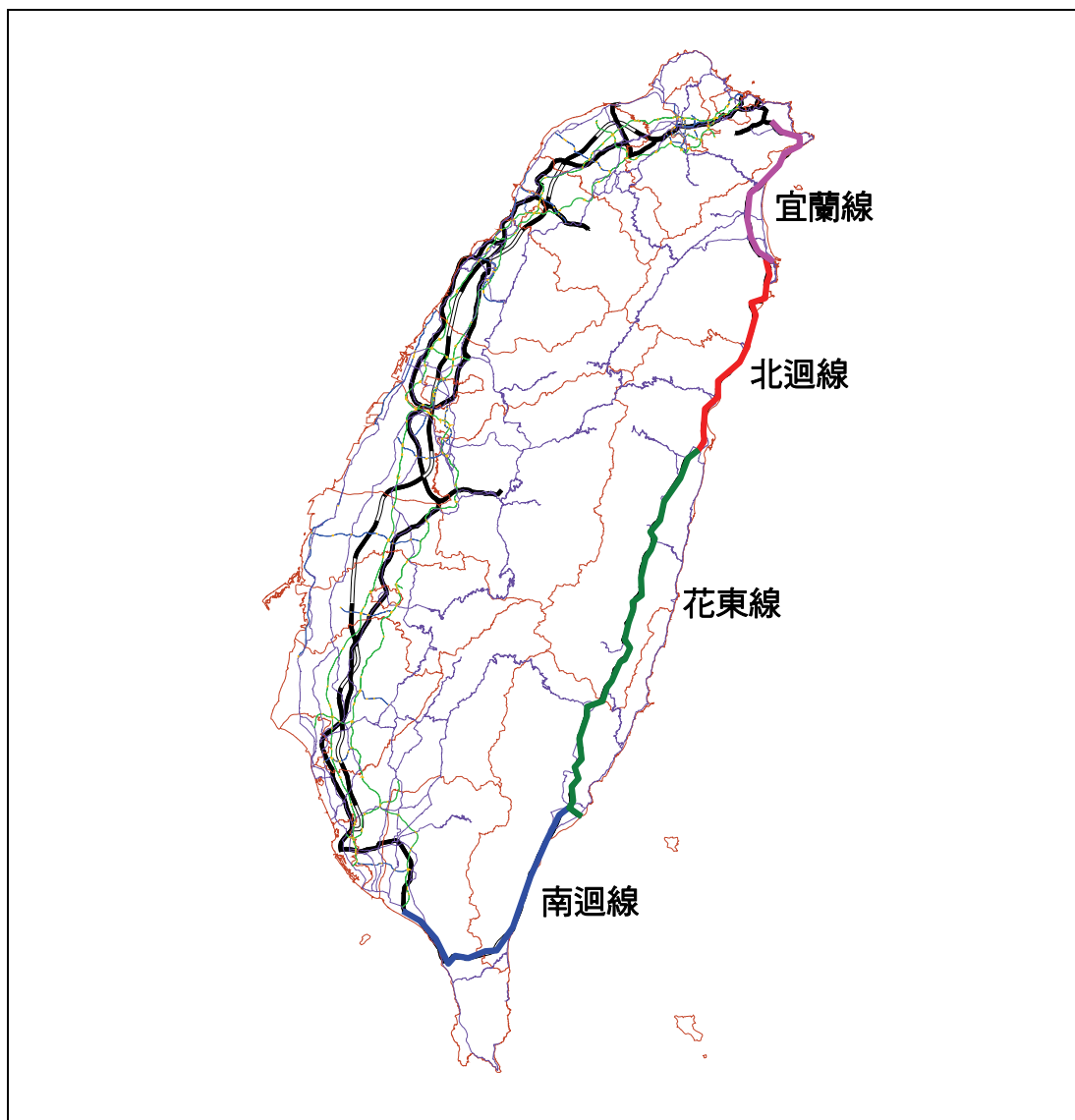


圖 2.2-2 鐵路系統現況路網圖

## 2.2.3 大眾運輸系統現況分析

### 1. 公路客運

目前宜蘭境內公路客運主要有國光客運、首都客運、噶瑪蘭客運、宜興客運等四家公司經營客運業務；花蓮境內客運以花蓮客運為主；臺東境內客運以國光客運、鼎東客運為主。分別敘述如下：

(1)國光汽車客運公司(宜蘭站)：

①長程客運係以聯絡臺北(濱海線)及偏遠山區如梨山、太平山，其中以臺北(濱海線)為主要服務路線。

②短程客運則為聯絡頭城-礁溪-宜蘭市-羅東鎮-冬山-南方澳，即沿台九線服務。

(2)首都客運公司：

①長程客運係以聯絡臺北(雪山隧道)為主要服務路線。

②短程客運則為聯絡宜蘭縣「溪南地區」為主要服務路線，分別有羅東後站-南方澳、羅東運動公園-傳藝中心、羅東後站-大吉及羅東-仁山植物園等 4 條路線。

(3)噶瑪蘭客運公司：係以長程客運服務為主，其路線為羅東-板橋(經雪山隧道)。

(4)宜興客運公司：主要服務較偏遠地區，路線以宜蘭市和羅東鎮為主要中心點，往鄰近鄉村延伸，提供縣內短程客運服務。

(5)花蓮客運公司：服務型態以市區公車、中程及長程客運為主，服務範圍主要以花蓮市為中心，包括北線(花蓮-太魯閣、花蓮-崇德、花蓮-天祥、花蓮-洛韶、花蓮-梨山)，南支線(花蓮-銅門、花蓮-壽豐)，南線(花蓮-玉里、花蓮-富里)，海線(花蓮-靜浦、花蓮-成功、花蓮-臺東)，此外，尚有往來花蓮機場、光復、玉里、東河及其他地區之行駛路線。

(6)國光汽車客運公司(臺東站)：服務型態以中、長程客運為主，服務範圍以臺東市為中心，聯外行駛路線可連絡成功、天池(此路線目前停駛中)、高雄等地區。

(7)鼎東客運公司：服務型態以中、長程客運為主，客運路線分山線與海線。海線之涵蓋範圍包括泰源、成功、長濱、靜埔、花蓮，與臺東市間皆有客運班次往來，其他客運路線主要服務於長濱鄉與臺東市間台 11 線沿線；山線主要服務富里至大武間台 9 線公路沿線。

除了上述定期的公路客運路線外，目前東部也有多條「台灣好行觀光巴士路線」，包括：新北市的黃金福隆線(瑞芳火車站～福隆遊客服務中心)、宜蘭的冬山河線(羅東運動公園～傳藝中心)、花蓮的太魯閣線(花蓮車站～天祥)、臺東的東部海岸線(旅服中心～三仙台)及縱谷鹿野線(旅服中心～鹿野高台)，班距平日每小時一班車，假日為 30 分鐘～1 小時一班車。

## 2.軌道運輸

### (1)路線概況

本計畫範圍內的現況鐵路系統以台鐵東部幹線為主，東部幹線於本計畫鄰近範圍內設有八堵、瑞芳、宜蘭、羅東、蘇澳新、蘇澳、東澳、南澳、新城（太魯閣）、花蓮、鳳林、玉里、關山、臺東、枋寮、大武、太麻里、知本等主要車站。

## (2)營運狀況

整體而言，搭乘人數 97 年以前大抵呈現逐年增加之趨勢，惟宜蘭線自 95 年起呈現下降之趨勢，其係與國道五號通車有關，98 年宜蘭縣及北迴線呈現增加趨勢，而其餘路線自 98 起呈現下降之趨勢，相關客運人數統計如表 2.2-1 所示。

表 2.2-1 東部幹線客運人數統計彙整表

民國	客 運 人 數(人次)			
	宜蘭線	北迴線	臺東線	南迴線
80	7,638,317	3,147,952	2,025,516	-
83	8,830,916	3,327,890	2,599,326	139,387
84	8,831,208	3,286,819	3,118,055	160,302
85	8,633,045	3,129,948	2,566,960	167,641
86	8,959,148	2,985,749	2,558,853	188,647
87	8,877,901	2,934,307	2,544,515	200,874
88	9,216,008	3,039,481	2,458,236	207,063
89	9,401,761	3,213,314	2,385,331	216,449
90	9,076,929	3,253,336	2,574,093	321,853
91	9,342,666	3,159,454	2,409,485	266,329
92	9,007,438	2,879,437	2,184,749	235,970
93	9,617,148	3,224,888	2,385,916	253,199
94	9,742,982	3,314,722	2,550,859	257,926
95	9,266,768	3,257,161	2,650,293	258,447
96	8,517,870	3,233,059	2,728,023	265,489
97	8,489,292	3,333,709	2,934,355	285,278
98	8,365,999	3,362,418	2,791,900	239,743
99	8,427,344	3,780,806	3,061,064	295,797
100	8,348,082	4,074,938	3,476,365	340,661

資料來源：臺灣鐵路管理局「臺灣鐵路統計年報（100 年報）」

## 3.航空運輸

於本計畫範圍內設有花蓮機場與臺東機場等二處航空站，花蓮機場位於花蓮縣新城鄉，目前有復興、華信等兩家公司提供花蓮-臺北、花蓮-高雄、花蓮-台中等航線之服務；臺東機場位於臺東市，目前有立榮、華信、德安等三家公司提供臺東-臺北、臺東-綠島及臺東-蘭嶼等航線之服務。



## 2.3 東部地區自行車路網發展現況分析

近年來體委會、營建署、觀光局、水利署及環保署都補助不少經費協助地方政府進行自行車道之興建，而目前在東部地區除了觀光局之十三條風景據點之自行車道外，地方政府也完成了許多地方型自行車道之建設，東部各縣市之自行車路網發展已略具雛形，加上 98、99 年在交通部東部自行車路網示範計畫督導協調推動小組會議協調下，98 年完成東部新北市、宜蘭縣、花蓮縣與臺東縣 4 縣 5 經典路網(舊草嶺、龍門鹽寮、冬山河、宜蘭海濱、七星潭、兩潭、鯉魚潭、瑞穗長濱、玉富(玉里～安通)與關山等自行車道路網)，全長約 173.7 公里。另外，利用省道公路（機慢車道）串連區域自行車路網之路線，從新北市福隆經宜蘭縣、花蓮縣至臺東縣卑南，全長約 374.9 公里。99 年延伸增加 261.6 公里之經典路線長度，及 20.9 公里之一般路線。100 年延續前兩年路網往外延伸增加 230.9 公里之經典路線長度，及 38 公里之一般路線，以下分別說明各區域現有之自行車路網建置情形與分佈狀況。

### 1. 福隆東北角地區自行車路網現況

目前福隆東北角地區共計約有 37.9 公里長之自行車路線，其分佈狀況如圖 2.3-1 所示，設置狀況分別說明如下：

#### (1) 經典路線

福隆東北角地區 98、99 及 100 年經典路線已規劃建置完成，以福隆火車站為中心，98 年已完成舊草嶺自行車道(新北 1)從福隆車站出發至隧道南口段及東興宮至福隆車站段，及龍門鹽寮自行車道(新北 2)從福隆車站出發至鹽寮海濱公園段；99 年舊草嶺自行車道自隧道南口沿省道台 2 線延伸至石門服務區；100 年舊草嶺環狀線自行車道全線完成，可自福隆車站→舊草嶺隧道→沿台 2 線(靠海側之雙向自行車道)→東興宮→福隆車站，以及完成石城漁港自行車道之穿越鐵路涵洞工程。

舊草嶺環狀線自行車道在福隆車站到隧道北口路段為與一般車輛共用方式，假日進行管制僅供自行車通行，隧道段及沿台 2 線路段大部分為自行車專用道。龍門鹽寮自行車道大多為自行車專用道路或專用車道。此二條路線坡度起伏不大，適合親子共遊騎乘。

#### (2) 地方型路線

福隆東北角地區目前已完成二條地方型路線，包括：虎子山路線及貢寮遠望坑路線，全長約 7.7 公里，大部分路線採與一般車輛共用方式，沿線設置零星指標，路網資訊及連續性不足。此兩條路線坡度起伏較大，適合體力較佳者騎乘。此外，100 年亦完成自福隆遊客服務中心沿台 2 線往北至鹽寮公園之單側雙向自行車道，全長約 4.3 公里，與龍門鹽寮自行車道(新北 2)串接形成一個環狀系統。

### (3)省、縣道串接路線

目前本區域之省、縣道系統串接路線以省道台 2 線為主(舊草嶺環狀線)，98 年度公路局已完成台 2 線上側溝加蓋工程，並於 100 年完成從隧道南口至東興宮於省道台 2 線靠海側增設自行車專用車道(單側雙向)，形成一完整環狀路網。



圖 2.3-1 福隆東北角地區現有自行車路線分佈圖

## 2.宜蘭地區路網現況

目前宜蘭地區共計約有 25 條自行車道及省道系統之機慢車道，長度約 292.9 公里，其分佈狀況如圖 2.3-2 所示，設置狀況分別說明如下：

### (1)經典路線

宜蘭地區 98、99 及 100 年經典路線係以冬山火車站為中心，98 年已完成冬山河自行車道左岸(宜蘭 1)從宜冬橋至五結防潮閘門、冬山河自行車道右岸(宜蘭 2)從冬山車站至五結防潮閘門及宜蘭濱海自行車道(宜蘭 3)從五結防潮閘門至竹安漁民活動中心，99 年接續完成宜蘭濱海自行車道(宜蘭 3)從竹安漁民活動中心往北至外澳車站段、新水自行車道(宜蘭 14)從五結防潮閘門至頂寮公園、新城溪自行車道(宜蘭 15)從頂寮公園至冬山鐵路高架橋下自行車道及冬山鐵路高架橋下自行車道(宜蘭 16)從冬山車站至新城溪自行車道，100 年則完成梅花湖自行車道從冬山車站至羅東溪南岸

自行車道，以及利用羅東溪南岸自行車道、雙園自行車道、蘭陽溪南岸自行車道銜接冬山河自行車道形成環狀路網，全長共計 90.3 公里。

冬山河自行車道左岸及右岸路線大多為自行車專用道路，目前僅左岸之五結堤防至大眾廟路段採與一般車輛共用。宜蘭濱海自行車道與省道台 2 線平行，有部分長途環島型通過旅次會繞道本路線，全線大多以專用道路及專用車道為主，僅外澳服務區～竹安及東港榕樹公園～噶瑪蘭橋為與一般車輛共用。新水自行車道在五結防潮閘門～養鴨中心路段多為自行車專用道路，在養鴨中心以南至頂寮公園則採與一般車輛共用車道。新城溪及冬山鐵路高架橋下自行車道全線多以專用道路及專用車道為主。羅東溪南岸自行車道、雙園自行車道、蘭陽溪南岸自行車道全線以專用道路為主，而梅花湖自行車道在部分堤頂路段以專用道路為主，其餘路段採與一般車輛共用道路。

### (2)地方型路線

宜蘭地區目前除了 10 條經典路線外尚完成了 13 條地方型路線，包括：蘭陽溪北岸自行車道、雙園自行車道、安農溪自行車道、安農溪南岸自行車道、柯仔林自行車道、深洲大道自行車道、北成自行車道、宜蘭河自行車道同樂段、宜蘭河自行車道北岸、宜蘭河自行車道南岸、梅花湖環湖自行車道、十六分圳自行車道、得子口溪自行車道，全長約 92.6 公里，大部分路線為自行專用道路及自行車專用車道，沿線大多有設置休憩設施。本區域之路線大都平坦坡度起伏不大，適合親子共遊騎乘。

### (3)省、縣道串接路線

目前本區域之省、縣道串接路線包括有省道台 2 線、台 2 戊線、台 7 線、台 7 丙線、台 9 線，全長約 110 公里，沿線大多為劃設機慢車道，除提供環島型旅次使用外，因省道串接路線大多行經主要市區，尚可提供通學、通勤旅次使用。



圖 2.3-2 宜蘭地區現有自行車路線分佈圖



### 3.花蓮地區路網現況

目前花蓮地區共計有 19 條自行車道及省道系統之機慢車道，長度約 502.3 公里，其分佈狀況如圖 2.3-3 及圖 2.3-4 所示，設置狀況分別說明如下：

#### (1)經典路線

花蓮光復以北地區 98、99 及 100 年經典路線已完成新城車站向北之太魯閣自行車道(花蓮 4)從新城車站經台 8 線至太魯閣閘口、遊客服務中心，及台 8 線挑戰路線(花蓮 8)從太魯閣遊客服務中心至天祥遊客服務中心；新城車站向南為兩潭延伸線從新城車站至德燕廣場(花蓮 1)，再往南接兩潭自行車道(花蓮 2)從德燕廣場至鯉魚潭、再從鯉魚潭經台 9 丙至壽豐車站。還有鯉魚潭自行車道(花蓮 3)及吉安自行車道(花蓮 5)從南濱公園沿七腳川溪親水自行車轉向親山自行車道接初英自行車道再接台九丙線達至兩潭自行車道再串接鯉魚潭自行車道；花蓮車站向東為兩鐵自行車道(花蓮 6)從花蓮車站至北濱公園銜接七星潭自行車道，形成 8 字型環狀路網。100 年更延續兩潭自行車道建置東昌自行車道銜接縣 193 自行車路線與台 11 自行車路線，以及新增鳳林林田山自行車路線從鳳林車站至林田山，路網現況如圖 2.3-3 所示。

花蓮光復以南地區 98、99 及 100 年經典路線分以瑞穗車站、玉里車站為中心，瑞穗車站向西為瑞穗自行車道(溫泉區)(花蓮 11)從瑞穗車站至瑞穗車站、向北為瑞穗櫻花自行車道(花蓮 11-1)從瑞穗車站至花 83/台 9 路口；玉里車站向南為玉富自行車道(花蓮 12)從玉里車站至東里舊站；花東地區串接型及挑戰型路線瑞穗長濱自行車道(花東 1)從台 11/台 30 再接回安通鐵馬驛站；縣 193 線自行車路線自瑞穗車站銜接至玉里；台 9 線自行車路線自台 30 線至池上，路網現況如圖 2.3-4 所示。

太魯閣、鯉魚潭、兩鐵、瑞穗櫻花道及玉富自行車道大多為專用道路或專用車道。七星潭自行車道在德燕廣場以北路段為與一般車輛共用方式；以南路段為自行車專用道路或專用車道。兩潭、吉安自行車道部分路段為自行專用道路，部分路段為與一般車輛共用（鄉道花 33），另有部分路段為自行車專用車道。瑞穗自行車道(溫泉區)、羅山自行車道全線與一般車輛共用慢車道或產業道路。瑞穗長濱自行車路線在瑞穗車站到長虹橋路段（瑞港公路）、長濱市區～寧埔橋路段、玉長公路及縣 193 自行車路線為與一般車輛共用方式。台 9 線及台 11 線自行車路線大部分路線為與機車共用慢車道。

#### (2)地方型路線

花蓮地區目前除了經典路線外尚完成了數條地方型路線，包括：白鮑溪自行車道、壽豐自行車道、鳳林自行車道、馬太鞍自行車道、太巴塢自行車道、貓公溪自行車道，大部分路線為與一般車道共用，部分路段為自行專用車道，本區域之路線除白鮑溪及羅山自行車道外，其餘大都坡度起伏不大適合親子共遊騎乘。

### (3)省、縣道串接路線

目前本區域之省、縣道串接路線包括有省道台9線、台9丙線、台11丙線，全長約119.8公里，沿線大多為機慢車道，除提供環島型旅次使用外，因省道串接路線大多行經主要市區，尚可提供通學、通勤旅次使用。

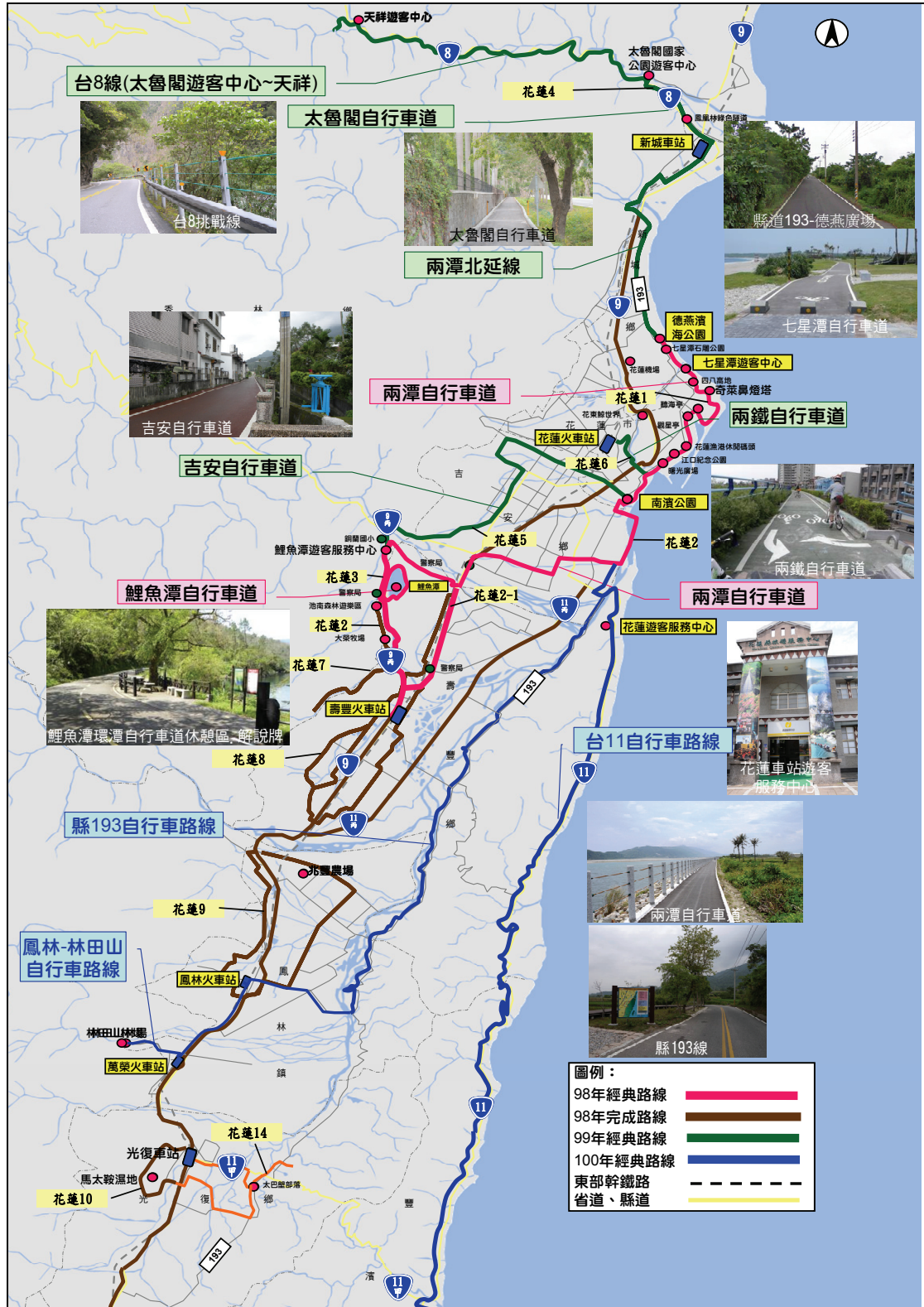


圖 2.3-3 花蓮光復以北地區現有自行車路線分佈圖

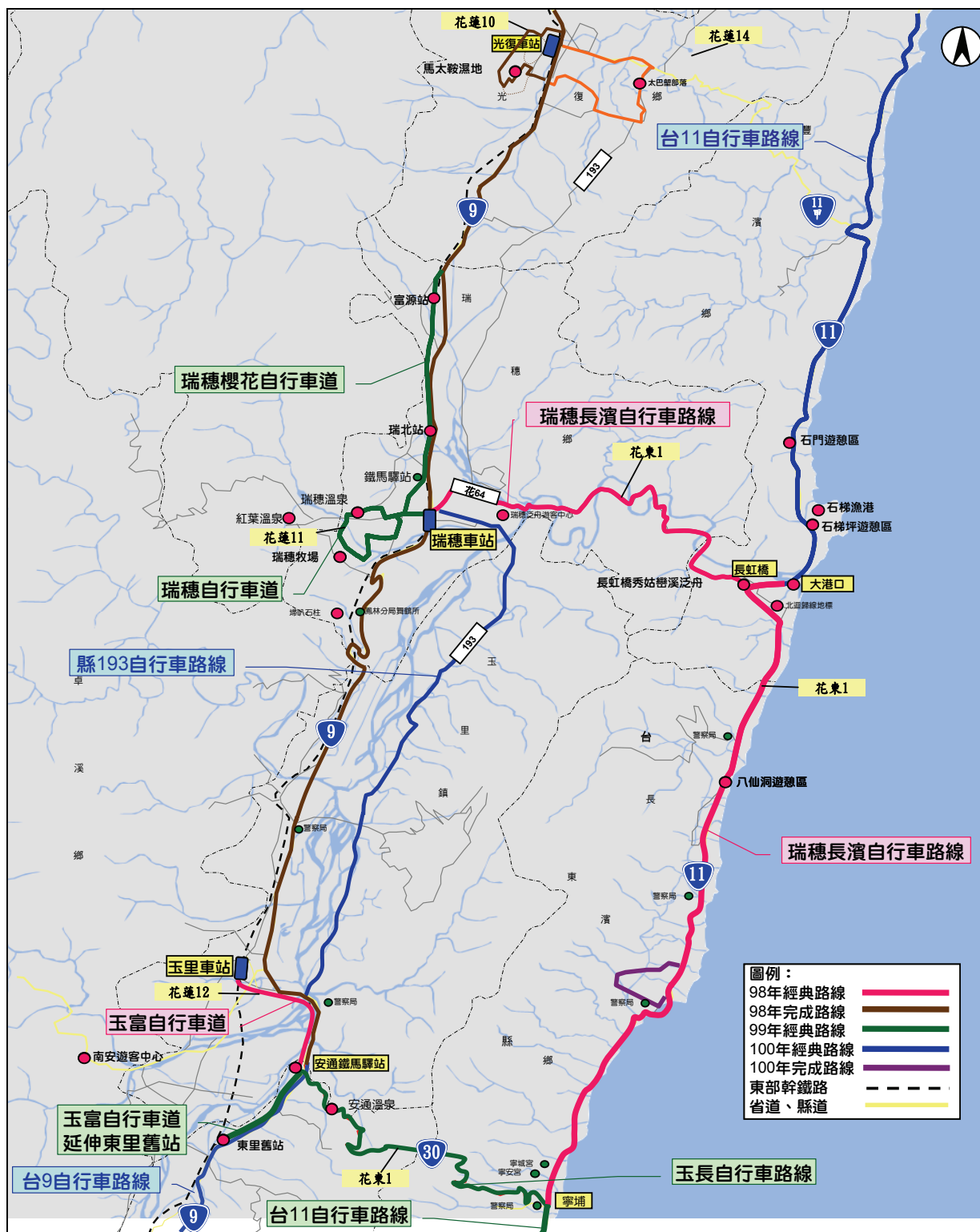


圖 2.3-4 花蓮光復以南地區現有自行車路線分佈圖

#### 4. 臺東地區路網現況

目前臺東地區共計約有 14 條自行車道及部分省道系統亦已劃設有機慢車道，長度約 266.9 公里，其分佈狀況如圖 2.3-5 所示，設置狀況分別說明如下：

##### (1) 經典路線

臺東地區 98 年共計完成 2 條經典路線，包括關山自行車道(臺東 1)及瑞穗長濱自行車路線(花東 1)。99 年花東縱谷軸帶以池上車站為中心，路線有大坡池自行車道(臺東 2)從池上車站至大坡池、大坡池新增環線(臺東 2-1)從大水車至池上車站，並串接台 9 線自行車路線從池上至鹿野，再往南串接龍田自行車道(臺東 3)，除台 9 線外另以池上關山聯絡道(臺東 7)作為替代路線，從台 9/台 20 至關山自行車道。東海岸軸帶以臺東車站為中心，路線有臺東山海鐵馬道(臺東 4)從臺東車站至馬亨亨大道，再向北串接以台 11 線自行車路線為主路線從台 30 至中華橋，沿線以泰源幽谷自行車道(臺東 5)、三仙台自行車道(臺東 6)、八噶噶自行車道(臺東 9)銜接各遊憩亮點。100 年增加武陵綠色隧道、東 33 線自行車路線及鹿野臺東聯絡道自鹿野車站至臺東車站。

關山、大坡池、三仙台自行車道大多為專用道路或專用車道，部份路段為與一般車輛共用。瑞穗長濱自行車路線在長虹橋到寧埔橋路段主要沿著省道台 11 線設置，部分路段靠海測有設置實體分隔之單側雙向自行車專用車道，部分路段則為與機慢車道，在有專用車道路段，靠山側仍設置有機慢車道。大坡池新增環線、池上關山聯絡道、龍田、泰源幽谷、八噶噶自行車道武陵綠色隧道、東 33 線自行車路線及鹿野臺東聯絡道大多採與一般車輛共用道路方式，台 9 線及台 11 線自行車路線係與機車共用慢車道方式，山海鐵馬道在臺東車站到馬亨亨大道前係與一般車輛共用車道，進入馬亨亨大道後為在東側佈設單側之雙向自行車專用車道。

## (2)地方型路線

臺東地區目前除了經典路線外尚完成了臺東市山海鐵馬道、都蘭自行車道、長濱忠勇自行車路線等地方型路線。山海鐵馬道大部分路線為自行專用車道或專用道路，本區域之地方型路線大都坡度起伏不大適合親子共遊騎乘，都蘭自行車道及長濱忠勇自行車路線大多採與一般車輛共用道路方式。

## (3)省、縣道串接路線

目前本區域之省、縣道串接路線包括有省道台 9 線、台 11 線，全長約 137.4 公里，大都已納入經典路線，僅省道台 9 線自鹿野～臺東路段長約 23.1 公里未納入經典路線，沿線大多為劃設機慢車道，除提供環島型旅次使用外，因省道串接路線大多行經主要市區，尚可提供通學、通勤旅次使用。





圖 2.3-5 臺東地區現有自行車路線分佈圖

## 2.4 東部地區自行車旅次特性調查分析

自民國 98 年推動「東部自行車路網示範計畫」迄今已邁入第四個年度，在民國 98～100 年之計畫中分別於東部經典示範路線進行自行車旅次使用特性問卷調查，為進一步瞭解東部地區在各相關單位積極推動自行車活動下自行車之交通量狀況，並於 100 年之計畫中增加經典路線自行車交通量調查。而今年將延續 100 年之計畫，進行 98～100 年各經典路線之自行車旅次使用特性問卷調查與自行車交通量調查，有關問卷調查之調查結果彙整分析於 2.4.1 節，自行車交通量及其效益分析於 2.4.2 節說明。

### 2.4.1 自行車旅次使用特性分析

為瞭解遊客對現有東部幾條主要自行車道之使用及改善意見，以及對自行車安全及管理之看法，並蒐集使用者對自行車道之使用意見，本計畫於民國 101 年 7 月 1 日至 8 月 15 日進行問卷調查，調查地點包括：東部地區之現有自行車經典示範路線（98 年-100 年）共計 46 處調查點，於各調查地點派駐調查員，針對騎乘自行車旅客發放問卷填寫，填寫過程由調查員在旁協助。每一調查地點之問卷份數將依據自行車交通量調查進行調整（抽樣為 5%，全日騎乘人數超過 800 人抽樣比率降為 3%），但每一地點至少應調查 5 份，各調查地點及問卷份數彙整如表 2.4-1 所示，問卷內容如表 2.4-2 所示。

本問卷內容主要分成三大部分，第一為東部地區自行車道使用及改善意見；第二為一般自行車使用情形與相關使用設計管理意見；第三為受訪者基本資料。

第一部分探討遊客的旅次特性及對所騎乘路線的滿意度，透過遊客本次騎乘經驗進行回答，如本次旅程使用運具、本次旅程目的、本次騎乘自行車道環境的缺點、本次騎乘自行車道（路線）的滿意度…等問項，可以瞭解旅客對於所騎乘各自行車道的滿意度與認為有缺失之部分，進而提供各相關單位做為後續改善之參考。

第二部分為自行車使用情形與相關使用設計管理意見探討，針對自行車使用頻率、目的、時間的選項提供路網規劃之參考。藉由各項自行車安全配備及管理規範的探討，未來可提供相關單位訂定自行車管理規則之參考。另本次問卷增加設置自行車停車塔或箱型式停車設施之使用意願及是否有需要提供適合騎乘自行車之氣候指數資料的意見調查，未來可提供關管管理單位及自行車入口網站提供資訊之參考。

第三部分為旅客基本資料，包含性別、年齡、職業、家中自行車持有數與居住地，作為受訪者基礎資料之分析。並增加從性別差異的角度來看，對於自行車活動的推廣之需求建議。

表 2.4-1 各調查點問卷份數及派駐人數彙整表

地點	自行車道	問卷調查份數	調查員（人）
福隆	舊草嶺環狀線自行車道	125	4
	鹽寮-龍門自行車道	26	
宜蘭	冬山河自行車道	19	1
	宜蘭濱海自行車道(竹安-東港榕樹公園)	5	1
	宜蘭濱海自行車道(臺2噶瑪蘭橋-加禮遠橋)	5	1
	新水自行車道	5	1
	新城溪自行車道	5	1
	冬山鐵路高架橋下自行車道	5	1
	梅花湖自行車道(環湖)	53	2
	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	5	1
	羅東溪南岸自行車道	5	1
	雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)	7	1
	蘭陽溪南岸自行車道	6	1
花蓮	兩潭自行車道(七星潭)	11	1
	鯉魚潭自行車道	22	1
	兩潭自行車道	5	1
	台8挑戰線(閤口-天祥)	5	1
	吉安自行車道	5	1
	兩鐵自行車道	5	1
	瑞穗自行車道(溫泉區)	5	1
	瑞穗自行車道(櫻花道)	5	
	玉富自行車道	5	1
	羅山自行車道	5	1
	台9線自行車路線(花蓮-壽豐)	7	1
	台9線自行車路線(壽豐-瑞穗)	9	1
	台9線自行車路線(瑞穗-玉里)	5	1
	台9線自行車路線(玉里-池上)	7	1
	台11線自行車路線(花蓮-石門)	6	1
	長濱自行車道(臺11石門-長濱)	7	1
	台30(玉長公路)	5	1
	193線自行車路線(花蓮-鳳林)	8	1
	193線自行車路線(鳳林-瑞穗)	5	1
	193線自行車路線(瑞穗-玉里)	5	1
臺東	關山自行車道	13	1
	大坡池自行車道	10	1
	大坡池新增環線	5	
	池上關山聯絡道	5	1
	龍田自行車路線	28	1
	臺9線自行車路線(池上-鹿野)	7	1
	臺9線自行車路線(鹿野-臺東市)	5	1
	臺11線自行車路線(臺30-中華大橋)	9	1
	泰源幽谷自行車路線	5	1
	叭嗡嗡自行車路線	5	1
	三仙台自行車道	5	1
	鹿野臺東聯絡道	5	1
	東33自行車路線	5	1
	合計	515	47

表 2.4-2 自行車旅次使用特性問卷調查表(1/4)

**「東部自行車路網系統規劃」**

**自行車旅次使用特性問卷調查**      問卷編號：\_\_\_\_\_

調查員姓名：\_\_\_\_\_；調查日期：101年\_\_\_\_月\_\_\_\_日週\_\_\_\_；調查時間：\_\_\_\_\_

您好：

這是一份有關於東部地區自行車路網系統規劃研究的問卷，其目的是在瞭解您對東部自行車道現況使用的意見，以做為東部自行車路網規劃與改善的參考，請您撥空填答下列問題，謝謝您的協助！

交通部運輸研究所  
易緯工程顧問股份有限公司 敬啟

**填寫說明：本份問卷共有「4」頁，請依您的選擇在方格□中打「✓」，並在空格內(\_\_\_\_\_)填寫適當的文、數字。**

**一、東部地區自行車道使用及改善意見**

1.請問您本次旅程如何到達本自行車道（複選）

☐ (1)遊覽車                      ☐ (2)火車                      ☐ (3)汽車  
☐ (4)機車                      ☐ (5)自行車                      ☐ (6)步行  
☐ (7)客運                      ☐ (8)計程車                      ☐ (9)其它\_\_\_\_\_

2.請問您本次所騎乘的自行車來源為：

☐ (1)自備      ☐ (2)旅行社提供      ☐ (3)飯店提供      ☐ (4)租借  
☐ (5)其它\_\_\_\_\_

3.請問您本次來此自行車道的最主要目的為：

☐ (1)觀光旅遊      ☐ (2)運動健身      ☐ (3)觀摩交流      ☐ (4)其它\_\_\_\_\_

4.您認為本次騎乘自行車道環境的缺點為何？(可複選，最多三項)

☐ (1)鋪面不佳容易滑倒                      ☐ (2)照明設備不足  
☐ (3)使用率不高，人身安全疑慮                      ☐ (4)常有機車闖入，威脅騎士安全  
☐ (5)騎乘環境不佳，容易與行人、機車或其他車輛發生事故  
☐ (6)自行車道路口車阻設置不良                      ☐ (7)自行車道不連續  
☐ (8)不方便攜帶或無自行車可租借                      ☐ (9)自行車道資訊(長度、簡圖...)不足  
☐ (10)沿線休憩點及補給設施不足                      ☐ (11)綠蔭比例太低  
☐ (12)空氣品質不佳                      ☐ (13)蚊蟲太多  
☐ (14)沿線景觀不佳                      ☐ (15) 其他\_\_\_\_\_

5.您對於本次騎乘自行車道（路線）的滿意度，請依序打☑：

項目	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意
安全性					
方便性					
服務設施					
空氣品質					
天候與舒適性					

表 2.4-2 自行車旅次使用特性問卷調查表 (2/4)

- 6.若未來於臺鐵沿線車站週邊規劃完善且安全自行車轉運接駁設施並推動完善的自行車道系統，您是否會考慮使用：
- ☐ (1)以自行車為通勤或通學之交通工具 ☐ (2)以自行車作為休閒運動
- ☐ (3)兩者皆會 ☐ (4)兩者皆不會 ☐ (5)其他\_\_\_\_\_
- 7.若未來開放公車可搭載自行車，請問您是否會使用公車與自行車轉乘？
- ☐ (1)一定會 ☐ (2)可能會 ☐ (3)不知道 ☐ (4)可能不會 ☐ (5)一定不會
- 8.為推廣東部自行車使用，若提供使用者便利且價格合理之租借服務，請問您是否願意洽租？
- ☐ (1)一定會 ☐ (2)可能會 ☐ (3)不知道 ☐ (4)可能不會 ☐ (5)一定不會
- 承上，若您願意洽租的話，您願意支付的最高租金為？
- 以時計費
- ☐ (1)30元/小時 ☐ (2)40元/小時 ☐ (3)50元/小時 ☐ (4)60元/小時
- ☐ (5)70元/小時 ☐ (6)80元/小時 ☐ (7)80元/小時以上
- 以天計費
- ☐ (1)50-100元/天 ☐ (2)100-150元/天 ☐ (3)150-200元/天
- ☐ (4)200-250元/天 ☐ (5)250元/天以上

## 二、自行車使用情形與意見

- 1.您通勤或通學最常使用之交通工具為？
- ☐ (1)汽車 ☐ (2)機車 ☐ (3)公車 ☐ (4)自行車 ☐ (5)火車 ☐ (6)其他\_\_\_\_\_
- \*2.您使用自行車之頻率？
- ☐ (1)一週騎乘3次以上 ☐ (2)一週騎乘1~3次 ☐ (3)一個月騎乘1次
- ☐ (4)三個月騎乘1次 ☐ (5)三個月以上騎乘1次 ☐ (6)不曾使用(勾「不曾使用」選項者，請跳至第9題繼續作答)
- 3.您最常使用自行車的目的一般為何？
- ☐ (1)通學 ☐ (2)通勤 ☐ (3)運動休閒娛樂 ☐ (4)購物 ☐ (5)其他\_\_\_\_\_
- 4.您一般騎自行車花費的時間為何？
- ☐ (1)15分鐘以內 ☐ (2)30分鐘以內 ☐ (3)45分鐘以內
- ☐ (4)一小時以內 ☐ (5)其他\_\_\_\_\_
- 5.您認為若以自行車作為通勤、通學之交通工具，可接受之騎乘時間為？
- ☐ (1)5分鐘以內 ☐ (2)10分鐘以內 ☐ (3)15分鐘以內 ☐ (4)20分鐘以內
- ☐ (5)25分鐘以內 ☐ (6)30分鐘以內 ☐ (7)45分鐘以內 ☐ (8)一小時以內
- ☐ (9)其他\_\_\_\_\_
- 6.您認為若以自行車作為休閒、遊憩之交通工具，可接受之騎乘時間為？
- ☐ (1)1小時以內 ☐ (2)2小時以內 ☐ (3)3小時以內 ☐ (4)4小時以內
- ☐ (5)其他\_\_\_\_\_



表 2.4-2 自行車旅次使用特性問卷調查表 (3/4)

- 7.目前使用自行車讓您覺得最不安全的是下列何種情況？(單選)  
☐ (1)通過路口時      ☐ (2)與其他車種共用道路      ☐ (3)與路邊停車產生干擾  
☐ (4)行經夜間光線不足路段      ☐ (5)其他\_\_\_\_\_
- 8.您認為騎乘自行車時，最不舒適是：(可複選，最多三項)  
☐ (1)下雨時      ☐ (2)烈日當頭      ☐ (3)天氣寒冷      ☐ (4)夜間光線不足  
☐ (5)空氣污染      ☐ (6)道路鋪面不平整      ☐ (7)其他\_\_\_\_\_
- \*9.請問何者會促使或提升您使用自行車之意願？(可複選，最多三項)  
☐ (1)安全之騎乘環境      ☐ (2)便利之公共自行車租賃服務  
☐ (3)便利安全之自行車停車設施      ☐ (4)相關之補貼優惠      ☐ (5)其它\_\_\_\_\_
- 10.您認為騎乘自行車時是否應規定戴防護頭盔（安全帽）？  
☐ (1)應強制規定      ☐ (2)無需規定      ☐ (3)無意見
- 11.您認為自行車是否需加裝反光片、閃光燈或照明設備？  
☐ (1)應強制規定裝設反光、閃光等警示設備      ☐ (2)應強制規定裝設照明設備  
☐ (3)夜間應強制規定裝設反光、閃光、照明設備      ☐ (4)無需規定      ☐ (5)無意見
- 12.您認為自行車騎上馬路是否需要年齡限制之規定？  
☐ (1)應強制規定      ☐ (2)無需規定      ☐ (3)無意見  
 承上，若需規定自行車騎上馬路之年齡限制，則您認為哪一年齡較合適？  
☐ (1)6歲以上      ☐ (2)10歲以上      ☐ (3)12歲以上      ☐ (4)16歲以上
- 13.您認為自行車騎上馬路是否需要經過相關駕駛訓練課程之訓練？  
☐ (1)應強制規定      ☐ (2)無需規定      ☐ (3)無意見
- 14.您認為自行車騎乘於馬路上，在轉彎時是否需要以手勢告知後方來車？  
☐ (1)應以手勢告知      ☐ (2)無需以手勢告知      ☐ (3)無意見
- 15.您認為自行車是否需加裝警示鈴鐺設備？  
☐ (1)應強制規定裝設      ☐ (2)無需規定      ☐ (3)無意見
- 16.目前自行車失竊率高，您認為是否應全面推動車輛烙碼？  
☐ (1)全面強制規定烙碼      ☐ (2)無需強制規定自行決定      ☐ (3)無意見
- 17.設置自行車停車塔或是箱型式停車設施可降低自行車失竊機率，若未來設置自行車停車塔或是箱型式停車設施，您是否願意使用？  
☐ (1)一定會      ☐ (2)可能會      ☐ (3)不知道      ☐ (4)可能不會      ☐ (5)一定不會  
 承上，若您願意使用的話，您願意支付的最高費用為？  
 ●以時計費  
☐ (1)20元/小時      ☐ (2)30元/小時      ☐ (3)40元/小時      ☐ (4)50元/小時      ☐ (5)50元/小時以上  
 ●以次計費  
☐ (1)30-50元/次      ☐ (2)50-100元/天      ☐ (3)100-150元/天      ☐ (4)150元/天以上

表 2.4-2 自行車旅次使用特性問卷調查表 (4/4)

18. 您認為是否有需要提供適合騎乘自行車之氣候指數？

☐ (1) 需要 ☐ (2) 不需要 ☐ (3) 僅需提供是否會下雨資訊 ☐ (4) 無意見

承上，若需提供適合騎乘自行車之氣候指數，則您認為應提供哪些氣候資訊？

(複選) ☐ (1) 紫外線指數 ☐ (2) 降雨機率 ☐ (3) 氣溫 ☐ (4) 相對濕度

☐ (5) 風力 ☐ (6) 其他\_\_\_\_\_

### 三、受訪者基本資料

1. 您的性別：☐ (1) 男 ☐ (2) 女

2. 您的年齡：

☐ (1) 10~15歲 ☐ (2) 16~20歲 ☐ (3) 21~30歲 ☐ (4) 31~40歲

☐ (5) 41~50歲 ☐ (6) 51歲以上

3. 您的職業：

☐ (1) 家管 ☐ (2) 工 ☐ (3) 商 ☐ (4) 公教 ☐ (5) 農

☐ (6) 服務業 ☐ (7) 學生(國小、國中、高中、大學) ☐ (8) 其他

4. 您家中是否有自行車：☐ (1) 是\_\_\_\_\_輛 ☐ (2) 否

5. 您現在的居住縣市是：

☐ 新北市 ☐ 宜蘭縣 ☐ 花蓮縣 ☐ 臺東縣 ☐ 基隆市

☐ 臺北市 ☐ 桃園縣 ☐ 苗栗縣 ☐ 新竹縣 ☐ 新竹市

☐ 臺中市 ☐ 彰化縣 ☐ 雲林縣 ☐ 南投縣 ☐ 嘉義縣

☐ 嘉義市 ☐ 臺南市 ☐ 高雄市 ☐ 屏東縣

☐ 其他 (☐ 離島 ☐ 外國)

6. 從性別差異的角度來看，對於自行車活動的推廣，您是否有其他的需求與建議：

目前所在地點：【調查員勾選】

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> (01) 舊草嶺環狀自行車道           | <input type="checkbox"/> (02) 龍門監獄自行車道            | <input type="checkbox"/> (03) 冬山河自行車道             |
| <input type="checkbox"/> (04) 宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)   | <input type="checkbox"/> (05) 宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭-加禮遠橋)  | <input type="checkbox"/> (06) 新水自行車道              |
| <input type="checkbox"/> (07) 新城溪自行車道             | <input type="checkbox"/> (08) 冬山鐵路高架橋下自行車道        | <input type="checkbox"/> (09) 梅花湖自行車道(環湖)         |
| <input type="checkbox"/> (10) 梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸) | <input type="checkbox"/> (11) 羅東溪南岸自行車道           | <input type="checkbox"/> (12) 雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園) |
| <input type="checkbox"/> (13) 蘭陽溪南岸自行車道           | <input type="checkbox"/> (14) 七星潭自行車道             | <input type="checkbox"/> (15) 鯉魚潭自行車道             |
| <input type="checkbox"/> (16) 兩潭自行車道              | <input type="checkbox"/> (17) 臺8挑戰線(閘口-天祥)        | <input type="checkbox"/> (18) 吉安自行車道              |
| <input type="checkbox"/> (19) 兩鐵自行車道              | <input type="checkbox"/> (20) 瑞穗自行車道(溫泉區)         | <input type="checkbox"/> (21) 瑞穗自行車道(櫻花道)         |
| <input type="checkbox"/> (22) 玉富自行車道              | <input type="checkbox"/> (23) 羅山自行車道              | <input type="checkbox"/> (24) 臺9線自行車路線(花蓮-壽豐)     |
| <input type="checkbox"/> (25) 臺9線自行車路線(壽豐-瑞穗)     | <input type="checkbox"/> (26) 臺9線自行車路線(瑞穗-玉里)     | <input type="checkbox"/> (27) 臺9線自行車路線(玉里-池上)     |
| <input type="checkbox"/> (28) 臺11線自行車路線(花蓮-石門)    | <input type="checkbox"/> (29) 長濱自行車道(台11石門-長濱)    | <input type="checkbox"/> (30) 臺30線(玉長公路)          |
| <input type="checkbox"/> (31) 193線自行車路線(花蓮-鳳林)    | <input type="checkbox"/> (32) 193線自行車路線(鳳林-瑞穗)    | <input type="checkbox"/> (33) 193線自行車路線(瑞穗-玉里)    |
| <input type="checkbox"/> (34) 關山自行車道              | <input type="checkbox"/> (35) 大坡池自行車道             | <input type="checkbox"/> (36) 大坡池新增環線             |
| <input type="checkbox"/> (37) 池上關山聯絡道             | <input type="checkbox"/> (38) 龍田自行車道              | <input type="checkbox"/> (39) 臺9線自行車路線(池上-鹿野)     |
| <input type="checkbox"/> (40) 臺9線自行車路線(鹿野-臺東)     | <input type="checkbox"/> (41) 臺11線自行車路線(臺30-中華大橋) | <input type="checkbox"/> (42) 泰源幽谷自行車路線           |
| <input type="checkbox"/> (43) 叭喲喲自行車路線            | <input type="checkbox"/> (44) 三仙台自行車路線            | <input type="checkbox"/> (45) 鹿野臺東聯絡道             |
| <input type="checkbox"/> (46) 東33線自行車路線           |   |   |

調查成果除進行相關之統計分析外，將與 100 年度計畫所進行之問卷調查結果進行比較分析，各調查結果分析說明如下：

## 1. 東部地區自行車道使用及改善意見

### (1)關於抵達該地區使用之運具：

就東部地區整體來看，以使用自行車所佔比例最高（29.5%），小汽車次之（25.6%），火車再次之（21.7%）。

100 年調查結果係以使用小汽車所佔比例最高（29.4%），自行車次之（26.1%），火車再次之（17.8%），明顯可看出東部地區旅遊使用小汽車比例明顯下降，而自行車的使用則明顯增加。

另以各地區來看，東北角地區以使用小汽車為最多（35.1%），其次是使用火車（24.5%）；宜蘭地區以使用自行車為最多（35.8%），這與許多自行車道多為當地居民休閒運動使用有關，其次是使用小汽車（28.3%）；花蓮地區以使用自行車為最多（43.8%），其次是使用火車（27.0%），顯示自行車旅遊風氣盛行；臺東地區以使用小汽車為最多（23.3%），其次是搭乘火車（25.2%）。各自行車道抵達該地區使用之運具狀況參見表 2.4-3，分述如下：

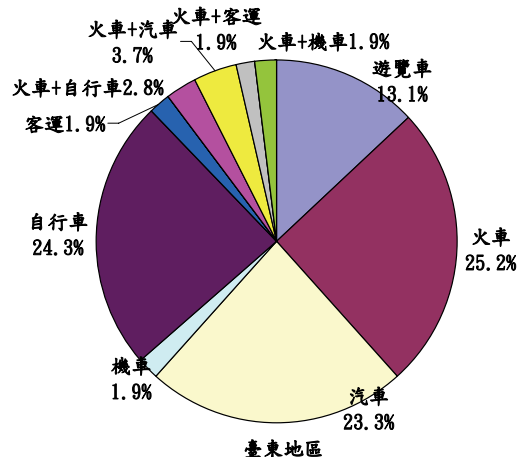
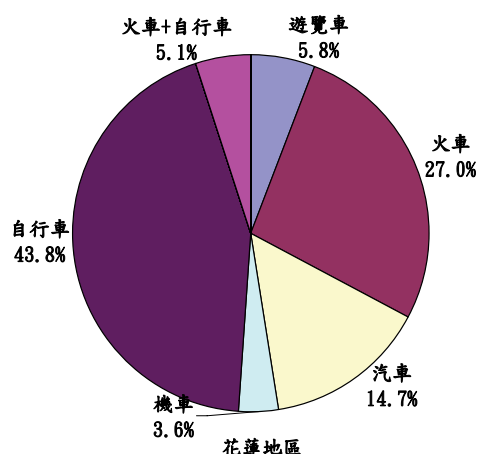
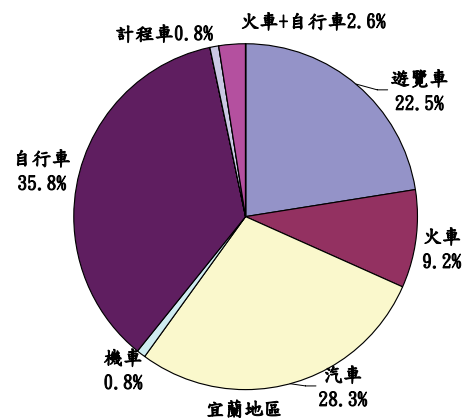
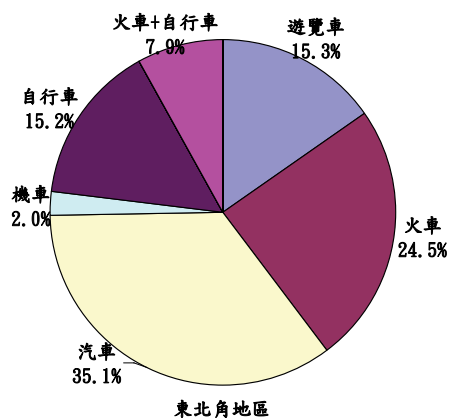
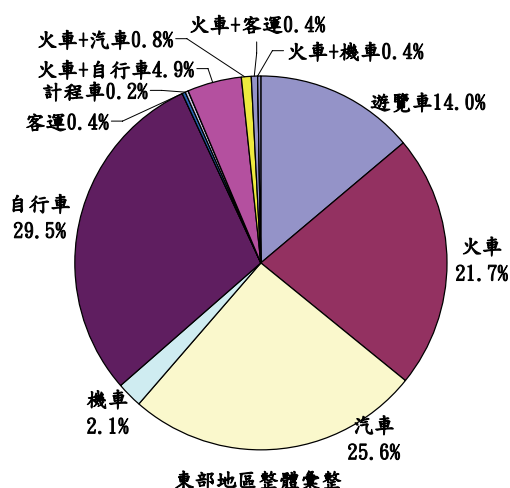


表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (1/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
舊草嶺 環狀線 自行車道	遊覽車	21	16.8%	龍門鹽 寮自行車道	遊覽車	2	7.7%
	火車	31	24.8%		火車	6	23.1%
	汽車	47	37.6%		汽車	6	23.1%
	機車	0	0.0%		機車	3	11.5%
	自行車	18	14.4%		自行車	5	19.2%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	8	6.4%		火車+攜帶自行車	4	15.4%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	125	100.0%		合計	26	100.0%
冬山河 自行車道	遊覽車	2	10.5%	宜蘭濱 海自行車道(竹 安-榕樹 公園)	遊覽車	0	0.0%
	火車	5	26.3%		火車	0	0.0%
	汽車	7	36.8%		汽車	2	40.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	5	26.3%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	19	100.0%		合計	5	100.0%
宜蘭濱 海自行車道(噶 瑪蘭橋- 加禮遠 橋)	遊覽車	0	0.0%	新水自 行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	0	0.0%		火車	2	40.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	4	80.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	20.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
新城溪 自行車道	遊覽車	0	0.0%	冬山鐵 路高架 橋下自 行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	2	40.0%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	1	20.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	3	60.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	1	20.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%



表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (2/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
梅花湖自行車道(環湖)	遊覽車	24	45.3%	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	遊覽車	0	0.0%
	火車	1	1.9%		火車	0	0.0%
	汽車	17	32.1%		汽車	1	20.0%
	機車	1	1.9%		機車	0	0.0%
	自行車	9	17.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	1.9%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	53	100.0%		合計	5	100.0%
羅東溪南岸自行車道	遊覽車	1	20.0%	雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)	遊覽車	0	0.0%
	火車	0	0.0%		火車	0	0.0%
	汽車	2	40.0%		汽車	2	28.6%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	2	40.0%		自行車	5	71.4%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%
蘭陽溪南岸自行車道	遊覽車	0	0.0%	兩潭自行車道(七星潭)	遊覽車	2	18.2%
	火車	1	16.7%		火車	2	18.2%
	汽車	2	33.3%		汽車	4	36.4%
	機車	0	0.0%		機車	2	18.2%
	自行車	3	50.0%		自行車	1	9.1%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	6	100.0%		合計	11	100.0%
鯉魚潭自行車道	遊覽車	5	22.7%	兩潭自行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	3	13.6%		火車	1	20.0%
	汽車	11	50.0%		汽車	0	0.0%
	機車	2	9.1%		機車	0	0.0%
	自行車	0	0.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	4.5%		火車+攜帶自行車	1	20.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	22	100.0%		合計	5	100.0%

表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (3/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
台8 挑戰線	遊覽車	0	0.0%	吉安自 行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	1	20.0%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	2	40.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	4	80.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
兩鐵自 行車道	遊覽車	0	0.0%	瑞穗自 行車道 (溫泉 區)	遊覽車	0	0.0%
	火車	1	20.0%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	2	40.0%
	機車	0	0.0%		機車	1	20.0%
	自行車	3	60.0%		自行車	2	40.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	20.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
瑞穗自 行車道 (櫻花 道)	遊覽車	0	0.0%	玉富自 行車道	遊覽車	1	20.0%
	火車	3	60.0%		火車	1	20.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	2	40.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
羅山自 行車道	遊覽車	0	0.0%	台9線自 行車路 線(花 蓮-壽 豐)	遊覽車	0	0.0%
	火車	0	0.0%		火車	4	57.1%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	5	100.0%		自行車	2	28.6%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	1	14.3%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%

表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (4/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
台9線自行車路線(壽豐-瑞穗)	遊覽車	0	0.0%	台9線自行車路線(瑞穗-玉里)	遊覽車	0	0.0%
	火車	4	44.4%		火車	2	40.0%
	汽車	1	11.1%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	4	44.4%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
台9線自行車路線(玉里-池上)	遊覽車	0	0.0%	台11線自行車路線(花蓮-石門)	遊覽車	0	0.0%
	火車	2	28.6%		火車	2	33.3%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	5	71.4%		自行車	3	50.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	1	16.7%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	6	100.0%
長濱自行車道(石門-長濱)	遊覽車	0	0.0%	台30線(玉長公路)	遊覽車	0	0.0%
	火車	3	42.9%		火車	5	100.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	3	42.9%		自行車	0	0.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	14.3%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%
193線自行車路線(花蓮-鳳林)	遊覽車	0	0.0%	193線自行車路線(鳳林-瑞穗)	遊覽車	0	0.0%
	火車	1	12.5%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	6	75.0%		自行車	5	100.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	12.5%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	8	100.0%		合計	5	100.0%

表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (5/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
193線自行車路線(瑞穗-玉里)	遊覽車	0	0.0%	關山自行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	2	40.0%		火車	1	7.7%
	汽車	0	0.0%		汽車	10	76.9%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	3	60.0%		自行車	1	7.7%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	1	7.7%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	13	100.0%
大坡池自行車道	遊覽車	1	10.0%	大坡池新增環線	遊覽車	0	0.0%
	火車	6	60.0%		火車	2	40.0%
	汽車	2	20.0%		汽車	2	40.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	0	0.0%		自行車	1	20.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	1	10.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	10	90.0%		合計	5	100.0%
池上關山聯絡道	遊覽車	0	0.0%	龍田自行車道	遊覽車	13	46.4%
	火車	2	40.0%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	6	21.4%
	機車	0	0.0%		機車	2	7.1%
	自行車	2	40.0%		自行車	0	0.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	2	7.1%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	1	20.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	3	10.7%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	1	3.6%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	1	3.6%
	合計	5	100.0%		合計	28	92.9%
台9線自行車路線(池上-鹿野)	遊覽車	0	0.0%	台9線自行車路線(鹿野-臺東)	遊覽車	0	0.0%
	火車	3	42.9%		火車	2	40.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	4	57.1%		自行車	2	40.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	1	20.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%



表 2.4-3 各自行車道遊客到達之運具使用統計表 (6/6)

地點	使用運具	人數	百分比	地點	使用運具	人數	百分比
台11線自行車路線(台30線-中華大橋)	遊覽車	0	0.0%	泰源幽谷自行車路線	遊覽車	0	0.0%
	火車	7	77.8%		火車	2	40.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	2	22.2%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
八喻喻自行車路線	遊覽車	0	0.0%	三仙台自行車道	遊覽車	0	0.0%
	火車	0	0.0%		火車	0	0.0%
	汽車	2	40.0%		汽車	0	0.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	3	60.0%		自行車	3	60.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	1	20.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	1	20.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	80.0%
鹿野臺東聯絡道	遊覽車	0	0.0%	東33線自行車路線	遊覽車	0	0.0%
	火車	2	40.0%		火車	0	0.0%
	汽車	0	0.0%		汽車	3	60.0%
	機車	0	0.0%		機車	0	0.0%
	自行車	3	60.0%		自行車	2	40.0%
	步行	0	0.0%		步行	0	0.0%
	客運	0	0.0%		客運	0	0.0%
	計程車	0	0.0%		計程車	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	火車+攜帶自行車	0	0.0%		火車+攜帶自行車	0	0.0%
	火車+汽車	0	0.0%		火車+汽車	0	0.0%
	火車+客運	0	0.0%		火車+客運	0	0.0%
	火車+機車	0	0.0%		火車+機車	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%

- ①舊草嶺環狀線自行車道以使用汽車所佔比例最高(37.6%)，火車次之(24.8%)；100年調查結果以使用汽車比例最高(39.0%)，遊覽車次之(23.0%)。
- ②龍門鹽寮自行車道以使用火車及汽車所佔比例最高，分別佔23.1%；100年調查結果以使用汽車所佔比例最高(37.0%)，火車次之(25.9%)。
- ③冬山河自行車道以使用汽車所佔比例最高(36.8%)，自行車及火車次之(各佔26.3%)；100年調查結果同樣以使用汽車所佔比例最高(40%)，自行車次之(26.7%)。
- ④宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)以使用自行車所佔比例最高(60%)，汽車次

- 之(40%);100年調查結果同樣以使用自行車所佔比例最高(60%),汽車次之(40%)。
- ⑤宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)以使用自行車所佔比例最高(80%),火車+攜帶自行車次之(20%);100年調查結果同樣以使用自行車所佔比例最高(60%),火車及火車+攜帶自行車次之(各佔20%)。
- ⑥新水自行車道以使用自行車所佔比例最高(60%),火車次之(40%);100年調查結果同樣以使用自行車所佔比例最高(100%)。
- ⑦新城溪自行車道以使用自行車所佔比例最高(60%),火車次之(40%);100年調查結果同樣以使用自行車所佔比例最高(80%),火車次之(20%)。
- ⑧冬山鐵路高架橋下自行車道以使用自行車所佔比例最高(60%),火車及火車+攜帶自行車次之(各佔20%);100年調查結果以使用自行車所佔比例最高(60%),火車及汽車次之(各佔20%)。
- ⑨梅花湖環湖自行車道以使用遊覽車所佔比例最高(45.3%),汽車次之(32.1%);100年調查結果以使用汽車所佔比例最高(60%),遊覽車次之(14.28%)。
- ⑩梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)為今年新增路線,以使用自行車所佔比例最高(60%),汽車及計程車次之(各佔20%)。
- ⑪羅東溪南岸自行車道以使用自行車及汽車所佔比例最高,各佔40%;100年調查結果以使用自行車所佔比例最高(100%)。
- ⑫雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)以使用自行車所佔比例最高(71.4%),汽車次之(28.6%);100年調查結果以使用自行車所佔比例最高(50%),汽車次之(30%)。
- ⑬蘭陽溪南岸自行車道以使用自行車所佔比例最高(50%),汽車次之(33.3%);100年調查結果以自行車所佔比例最高(60%),火車次之(20%)。
- ⑭兩潭自行車道(七星潭)以汽車所佔比例最高(36.4%),遊覽車、火車及機車次之(各佔18.2%);100年調查結果以汽車所佔比例最高(53.33%),火車+汽車次之(20%),遊覽車再次之(13.33%)。
- ⑮鯉魚潭自行車道以使用汽車所佔比例最高(50%),遊覽車次之(22.7%);100年調查結果同樣以使用汽車所佔比例最高(40%),遊覽車次之(25%)。
- ⑯兩潭自行車道以使用自行車所佔比例最高(60%),火車及火車+攜帶自行車次之(各佔20%);100年調查結果以使用汽車及自行車為主各佔40%。
- ⑰台8挑戰線以使用自行車所佔比例最高(80%),火車次之(20%);100年調查結果以使用自行車所佔比例最高(100%)。

- ⑱吉安自行車道以使用自行車所佔比例最高（60%），汽車次之（40%）；100 年調查結果同樣以使用自行車所佔比例最高（60%），汽車次之（40%）。
- ⑲兩鐵自行車道以使用自行車所佔比例最高（60%），火車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）；100 年調查結果以以使用火車及火車+攜帶自行車所佔比例最高，各佔 40%。
- ⑳瑞穗自行車道（溫泉區）以使用汽車及自行車所佔比例為高，各佔 40%；100 年調查結果以使用汽車所佔比例最高（60%），火車次之（40%）。
- ㉑瑞穗自行車道（櫻花道）以使用火車所佔比例最高（60%），自行車次之(40%)；100 年調查結果以自行車所佔比例最高（60%），汽車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ㉒玉富自行車道以使用自行車所佔比例最高（60%），遊覽車及火車次之（各佔 20%）；100 年調查結果以使用自行車及火車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）。
- ㉓羅山自行車道為今年新增調查路線，以使用自行車為主（100%）。
- ㉔台 9 線自行車路線（花蓮-壽豐）以使用火車所佔比例最高（57.1%），自行車次之（28.6%）；100 年調查結果以使用火車所佔比例最高（40%），自行車、火車+汽車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ㉕台 9 線自行車路線（壽豐-瑞穗）以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 44.4%），汽車次之（11.2%）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（50%），火車次之（30%）。
- ㉖台 9 線自行車路線（瑞穗-玉里）以使用自行車所佔比例最高（60%），火車次之（40%）；100 年調查結果以使用火車所佔比例最高（60%），自行車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ㉗台 9 線自行車路線（玉里-池上）以使用自行車所佔比例最高（71.4%），火車次之（28.6%）；100 年調查結果以使用火車所佔比例最高（60%），自行車次之（40%）。
- ㉘台 11 線自行車路線（花蓮-石門）以使用自行車所佔比例最高（50%），火車次之（33.3%）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（60%），火車+汽車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ㉙長濱自行車道以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 42.9%），火車+攜帶自行車次之（14.2%）；100 年調查結果以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）。
- ㉚台 30 線自行車路線（玉長公路）以使用火車為主（100%）；100 年調查結果以使用火車所佔比例最高（40%），自行車次之（30%）。

- ③①193 線自行車路線（花蓮-鳳林）以使用自行車所佔比例最高（75%），火車及火車+攜帶自行車次之（各佔 12.5%）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（60%），火車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ③②193 線自行車路線（鳳林-瑞穗）為今年新增調查路線，以使用自行車為主（100%）。
- ③③193 線自行車路線（瑞穗-玉里）以使用自行車所佔比例最高（60%），火車次之（40%）；100 年調查結果以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）。
- ③④關山自行車道以使用汽車所佔比例最高（76.9%）；100 年調查結果以使用汽車所佔比例最高（66.7%），火車次之（13.3%）。
- ③⑤大波池自行車道以使用火車所佔比例最高（60%），汽車次之（20%）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（40%），火車及汽車次之（各佔 20%）。
- ③⑥大坡池新增環線以使用火車及汽車所佔比例最高（各佔 40%），自行車次之（20%）；100 年調查結果同樣以使用火車及汽車所佔比例最高（各佔 40%），火車+汽車次之（20%）。
- ③⑦池上關山聯絡道以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）；100 年調查結果同樣以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）。
- ③⑧龍田自行車道以使用遊覽車所佔比例最高（46.4%），汽車次之（21.4%）；100 年調查結果同樣以使用遊覽車所佔比例最高（39.13%），汽車次之（21.74%），火車+汽車再次之（17.39%）。
- ③⑨台 9 線自行車路線（池上-鹿野）以使用自行車所佔比例最高（57.1%），火車次之（42.9%）；100 年調查結果以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 30%），汽車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ④⑩台 9 線自行車路線（鹿野-臺東）以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）；100 年調查結果同樣以使用火車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車+攜帶自行車次之（20%）。
- ④⑪台 11 線自行車路線（台 30 線-中華大橋）以使用火車所佔比例最高（77.8%），自行車次之（22.2%）；100 年調查結果以使用火車所佔比例最高（40%），汽車、自行車及火車+攜帶自行車次之（各佔 20%）。
- ④⑫泰源幽谷自行車路線以使用自行車所佔比例最高（60%），火車次之（40%）；100 年調查結果以使用汽車及自行車所佔比例最高（各佔 40%），火車次之（20%）。
- ④⑬八喻喻自行車路線以使用自行車所佔比例最高（60%），汽車次之（40%）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（40%），火車、火車+汽車及火車+攜帶自行車



車次之（各佔 20％）。

④三仙台自行車路線以使用自行車所佔比例最高（60％），火車+攜帶自行車及火車+機車次之（各佔 20％）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（60％），汽車次之（40％）。

④五鹿野臺東聯絡道以使用自行車所佔比例最高（60％），火車次之（40％）；100 年調查結果以使用自行車所佔比例最高（60％），火車及火車+汽車次之（各佔 20％）。

④六東 33 線自行車路線道為今年新增調查路線，以汽車所佔比例最高（60％），自行車次之（40％）。

年度	問卷數	火車+自行車		火車+機車	火車+汽車	火車+計程車	火車+客運	客運+機車	客運+自行車
98	300	4		6	4	3	1	1	0
		1.33%		2.00%	1.33%	1.00%	0.33%	0.33%	0.00%
99	307	自行攜車	租車	3	0	0	1	2	3
		25	45						
		8.14%	14.66%						
100	460	自行攜車	租車	0	17	0	0	0	0
		36	82						
		7.83%	17.83%						
101	515	自行攜車	租車	2	4	0	2	0	0
		25	112						
		4.85%	21.75%						

由問卷調查結果可看出搭乘火車加自行車旅次較前幾年有成長之趨勢，顯示東部自行車路網示範計畫推動小組自 98 年起積極推動兩鐵無縫轉乘已獲初步成效，其中 100 年自行攜帶自行車之比例較 99 年減少 0.3％，而租車比例增加 2.7％；101 年自行攜帶自行車之比例較 100 年減少 2.98％，而租車比例增加 3.92％。

由問卷調查結果可知使用火車攜帶自行車的旅次多半分佈在花蓮及臺東地區，以台 9 線、台 11 線、台 30 線、縣道 193 線等自行車道之使用比例較多，初步探究原因會利用火車攜帶自行車之旅客多半為長程騎士，且這些自行車道為環島騎士經常會行經之路線，而東北角、宜蘭地區多自行開車或搭乘火車到當地再租借自行車為主，因此利用火車攜帶自行車比例較低。

此外，搭乘火車再租借自行車的比率逐年增加，顯示東部地區主要車站設置補給站提供租賃服務，已獲初步成效，而自行車租賃除主要景點外（如：舊草嶺、梅花湖、七星潭、鯉魚潭...），其餘租賃大多集中在花蓮、瑞穗及臺東站。而使用火車攜帶自行車的比率逐年減少，初步探究原因與兩鐵共乘班次選擇性少及東部地區甲租乙還服務便利有關。

經大眾運具與自行車轉乘比例交叉分析，其中以火車與自行車共乘的共有 25 人，佔全部受訪者 4.85％，其中以舊草嶺自行車道的 8 人最高（以福隆站為接駁），另就各分區來看以東北角地區佔 23.3％（12 人）為最高；花蓮次之佔 1.4％（7 人）；

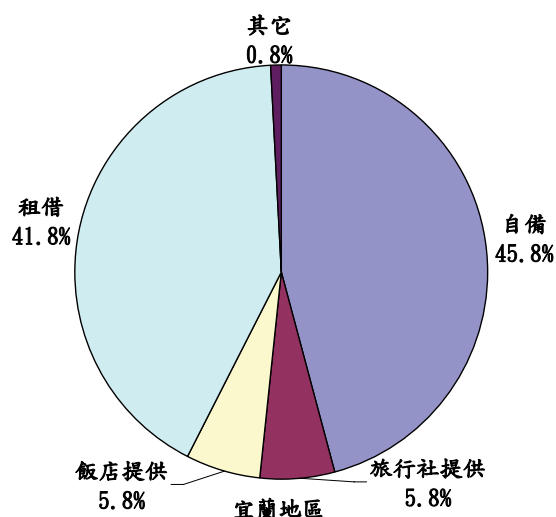
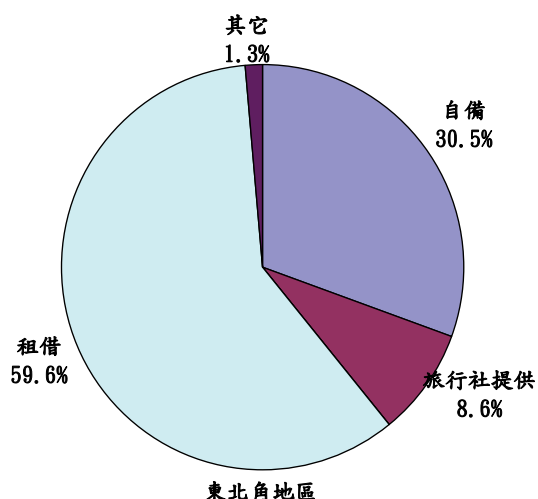
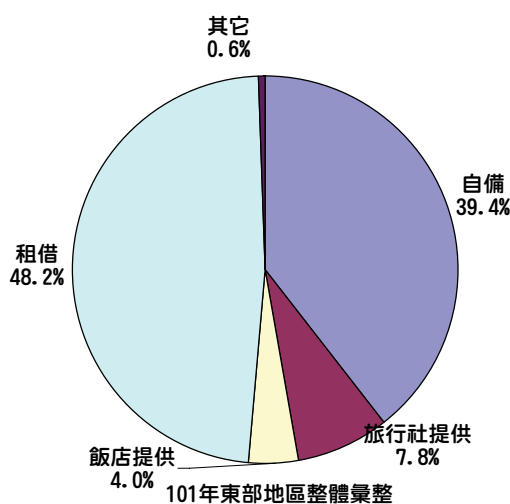
宜蘭、臺東最少僅各佔 0.6%（各 3 人）。

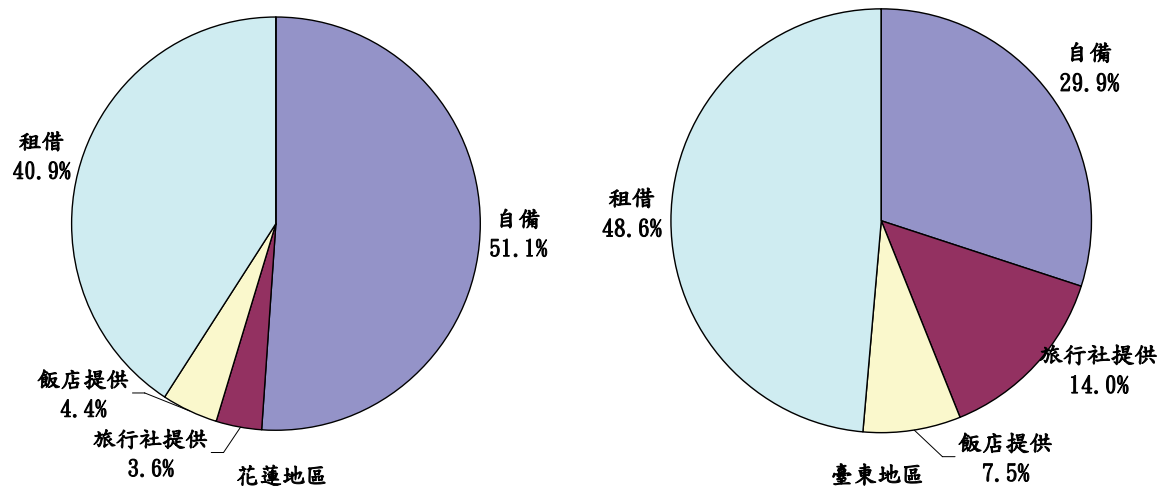
以搭乘火車並租借自行車的共有 112 人，佔全部受訪者 21.75%，以各分區來看東北角及花蓮地區各佔 7.2%（37 人）為最高；臺東地區次之佔 5.2%（27 人）；宜蘭地區最少佔 2.1%（11 人），可見在宜蘭地區搭乘火車再租借自行車的比率相對於其它地區明顯少很多。

## (2)有關騎乘之自行車來源：

就東部地區整體來看，101 年使用自行車之來源以租借所佔比例最高（48.2%），其次是自備（39.4%）；100 年調查結果同樣以租借所佔比例最高（47.83%），其次是自備（43.91%），明顯可看出東部地區租借自行車的比率逐年增加。

另以各地區來看，東北角地區以租借所佔比例最高（62.12%），加上使用人數多，因此福隆地區周邊自行車租車業相當興盛；宜蘭地區以自備所佔比例最高（51%），除特定風景區（冬山河、梅花湖）租借比例達 5 成以上，其餘地區租借比例偏低；花蓮地區以自備所佔比例為高（53.07%），除七星潭、鯉魚潭及台 9 線租借比例較高外，其餘地區租借比例較低；臺東地區以租借所佔比例為高（44.90%），除關山及龍田自行車道租借比例達 5 成以上，其餘地區租借比例較低。各自行車道使用自行車來源之狀況參見表 2.4-4，相關說明分述如下：





- ①在舊草嶺環狀線自行車道、龍門鹽寮自行車道、梅花湖自行車道（環湖）、兩潭自行車道（七星潭）、鯉魚潭自行車道、瑞穗自行車道（櫻花道）、台 9 線（花蓮-壽豐）、台 30 線（玉長公路）、關山自行車道、大波池自行車道、大波池新增環線、龍田自行車道、台 11 線自行車路線（台 30-中華大橋）等地方以租借為主。
- ②在冬山河自行車道、宜蘭濱海自行車道、新水自行車道、新城溪自行車道、冬山鐵路高架橋下自行車道、梅花湖自行車道（森林公園-羅東溪南岸）、羅東溪南岸自行車道、雙園自行車道、蘭陽溪南岸自行車道、兩潭自行車道、台 8 挑戰線、吉安自行車道、兩鐵自行車道、玉富自行車道、羅山自行車道、台 9 線（壽豐-瑞穗）、台 9 線（瑞穗-玉里）、台 9 線（玉里-池上）、台 11 線（花蓮-長濱）、193 線（花蓮-玉里）、池上關山聯絡道、台 9 線（池上-臺東）、泰源幽谷、三仙台及鹿野臺東聯絡道等地方以自備自行車為主。
- ③在瑞穗自行車道（溫泉區）、叭噶噶自行車路線、東 33 線自行車路線以飯店及旅行社提供自行車為主。
- ④與 100 年比較兩潭自行車道、台 9 線自行車路線（瑞穗-池上）等地方由租借自行車為主變成以自備自行車為主；瑞穗自行車道（櫻花道）、台 30 線、大波池自行車道及台 11 線自行車路線（台 30-中華大橋）由以自備自行車為主變成租借自行車為主。

表 2.4-4 各自行車道遊客使用自行車之來源統計表(1/3)

地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
舊草嶺環狀線自行車道	自備	37	29.6%	龍門鹽寮自行車道	自備	9	34.6%
	旅行社提供	12	9.6%		旅行社提供	1	3.8%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	74	59.2%		租借	16	61.5%
	其它	2	1.6%		其它	0	0.0%
	合計	125	100.0%		合計	26	100.0%
冬山河自行車道	自備	9	47.4%	宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)	自備	4	80.0%
	旅行社提供	4	21.1%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	1	5.3%		飯店提供	0	0.0%
	租借	5	26.3%		租借	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	19	100.0%		合計	5	100.0%
宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)	自備	5	100.0%	新水自行車道	自備	3	60.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	0	0.0%		租借	2	40.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
新城溪自行車道	自備	3	60.0%	冬山鐵路高架橋下自行車道	自備	5	100.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	2	40.0%		租借	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
梅花湖自行車道(環湖)	自備	10	18.9%	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	自備	3	60.0%
	旅行社提供	2	3.8%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	4	7.5%		飯店提供	1	20.0%
	租借	36	67.9%		租借	1	20.0%
	其它	1	1.9%		其它	0	0.0%
	合計	53	100.0%		合計	5	100.0%
羅東溪南岸自行車道	自備	3	60.0%	雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)	自備	6	85.7%
	旅行社提供	1	20.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	1	14.3%
	租借	1	20.0%		租借	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%
蘭陽溪南岸自行車道	自備	4	66.7%	兩潭自行車道(七星潭)	自備	1	9.1%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	4	36.4%
	租借	2	33.3%		租借	6	54.5%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	6	100.0%		合計	11	100.0%
鯉魚潭自行車道	自備	1	4.5%	兩潭自行車道	自備	4	80.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	21	95.5%		租借	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	22	100.0%		合計	5	100.0%

表 2.4-4 各自行車道遊客使用自行車之來源統計表(2/3)

地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
臺8 挑戰線	自備	4	80.0%	吉安自 行車道	自備	5	100.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	1	20.0%		租借	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
兩鐵自 行車道	自備	4	80.0%	瑞穗自 行車道 (溫泉 區)	自備	2	40.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	2	40.0%
	租借	1	20.0%		租借	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
瑞穗自 行車道 (櫻花 道)	自備	2	40.0%	玉富自 行車道	自備	3	60.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	1	20.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	3	60.0%		租借	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
羅山自 行車道	自備	5	100.0%	台9線自 行車路 線(花 蓮-壽 豐)	自備	3	42.9%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	0	0.0%		租借	4	57.1%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%
台9線自 行車路 線(壽 豐-瑞 穗)	自備	5	55.6%	台9線自 行車路 線(瑞 穗-玉 里)	自備	3	60.0%
	旅行社提供	1	11.1%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	3	33.3%		租借	2	40.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
台9線自 行車路 線(玉 里-池 上)	自備	5	71.4%	台11線 自行車 路線(花 蓮-石 門)	自備	4	66.7%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	2	28.6%		租借	2	33.3%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	6	100.0%
長濱自 行車道 (石門- 長濱)	自備	4	57.1%	台30線 (玉長公 路)	自備	0	0.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	3	60.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	3	42.9%		租借	2	40.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%
193線自 行車路 線(花 蓮-鳳 林)	自備	7	87.5%	193線自 行車路 線(鳳 林-瑞 穗)	自備	5	100.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	1	12.5%		租借	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	8	100.0%		合計	5	100.0%



表 2.4-4 各自行車道遊客使用自行車之來源統計表(3/3)

地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
193線自行車路線(瑞穗-玉里)	自備	3	60.0%	關山自行車道	自備	1	7.7%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	1	7.7%
	租借	2	40.0%		租借	11	84.6%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	13	100.0%
大坡池自行車道	自備	1	10.0%	大坡池新增環線	自備	1	20.0%
	旅行社提供	2	20.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	1	10.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	6	60.0%		租借	4	80.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	10	100.0%		合計	5	100.0%
池上關山聯絡道	自備	3	60.0%	龍田自行車道	自備	3	10.7%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	8	28.6%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	2	40.0%		租借	17	60.7%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	28	100.0%
台9線自行車路線(池上-鹿野)	自備	4	57.1%	台9線自行車路線(鹿野-臺東)	自備	3	60.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	3	42.9%		租借	2	40.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%
台11線自行車路線(台30線-中華大橋)	自備	2	22.2%	泰源幽谷自行車路線	自備	3	60.0%
	旅行社提供	5	55.6%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	2	22.2%		租借	2	40.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
八噶噶自行車路線	自備	2	40.0%	三仙台自行車道	自備	4	80.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	3	60.0%		飯店提供	0	0.0%
	租借	0	0.0%		租借	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
鹿野臺東聯絡道	自備	3	60.0%	東33線自行車路線	自備	2	40.0%
	旅行社提供	0	0.0%		旅行社提供	0	0.0%
	飯店提供	0	0.0%		飯店提供	3	60.0%
	租借	2	40.0%		租借	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%

(3) 有關本次旅程最主要目的部份(詳表 2.4-5), 101 年調查結果大多以觀光旅遊為主, 運動健身次之, 此結果與 99 年及 100 年相同。其中舊草嶺環狀線、宜蘭濱海、新水、冬山鐵路高架橋下、梅花湖(森林公園-羅東溪南岸)、雙園自行車道、兩潭、台 8 線、吉安自行車道、兩鐵自行車道、羅山自行車道、台 9 線(玉里-池上)、台 11 線

(花蓮-石門)、193 線(花蓮-瑞穗)、池上關山聯絡道、台 9 線(鹿野-臺東)、泰原幽谷、三仙台自行車道與鹿野臺東聯絡道等之主要目的係以運動健身為主。

表 2.4-5 各自行車道遊客使用自行車目的統計表 (1/3)

地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
舊草嶺環狀線自行車道	觀光旅遊	88	70.4%	龍門鹽寮自行車道	觀光旅遊	16	61.5%
	運動健身	36	28.8%		運動健身	10	38.5%
	觀摩交流	1	0.8%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	125	100.0%		合計	26	100.0%
冬山河自行車道	觀光旅遊	15	78.9%	宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	4	21.1%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	19	100.0%		合計	5	100.0%
宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)	觀光旅遊	1	20.0%	新水自行車道	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	4	80.0%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
新城溪自行車道	觀光旅遊	4	80.0%	冬山鐵路高架橋下自行車道	觀光旅遊	1	20.0%
	運動健身	0	0.0%		運動健身	2	40.0%
	觀摩交流	1	20.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	2	40.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
梅花湖自行車道(環湖)	觀光旅遊	41	77.4%	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	12	22.6%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	53	100.0%		合計	5	100.0%
羅東溪南岸自行車道	觀光旅遊	3	60.0%	雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)	觀光旅遊	2	28.6%
	運動健身	2	40.0%		運動健身	5	71.4%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%
蘭陽溪南岸自行車道	觀光旅遊	6	100.0%	兩潭自行車道(七星潭)	觀光旅遊	10	90.9%
	運動健身	0	0.0%		運動健身	1	9.1%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	6	100.0%		合計	11	100.0%

表 2.4-5 各自行車道遊客使用自行車使用目的統計表 (2/3)

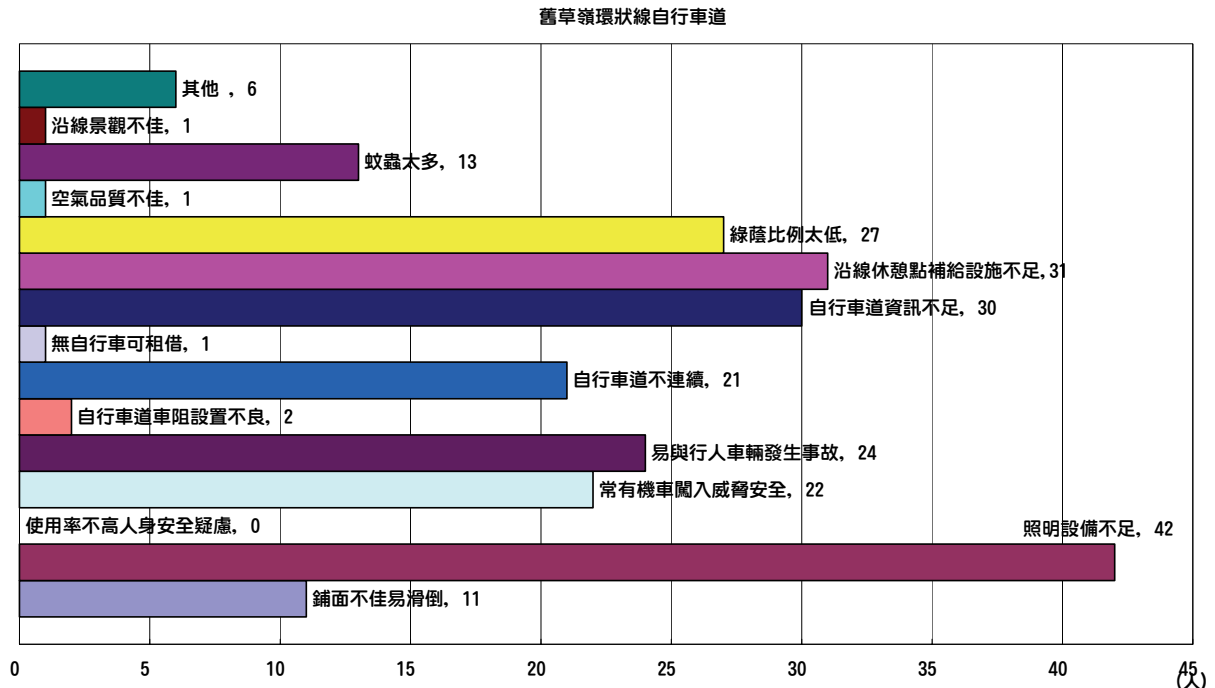
地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
鯉魚潭自行車道	觀光旅遊	19	86.4%	兩潭自行車道	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	3	13.6%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	22	100.0%		合計	5	100.0%
臺8挑戰線	觀光旅遊	2	40.0%	吉安自行車道	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	3	60.0%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
兩鐵自行車道	觀光旅遊	2	40.0%	瑞穗自行車道(溫泉區)	觀光旅遊	3	60.0%
	運動健身	3	60.0%		運動健身	2	40.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
瑞穗自行車道(櫻花道)	觀光旅遊	3	60.0%	玉富自行車道	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	2	40.0%		運動健身	0	0.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	1	20.0%
	其它	0	0.0%		其它	2	40.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
羅山自行車道	觀光旅遊	0	0.0%	台9線自行車路線(花蓮-壽豐)	觀光旅遊	4	57.1%
	運動健身	5	100.0%		運動健身	3	42.9%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	7	100.0%
台9線自行車路線(壽豐-瑞穗)	觀光旅遊	9	100.0%	台9線自行車路線(瑞穗-玉里)	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	0	0.0%		運動健身	1	20.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	2	40.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
台9線自行車路線(玉里-池上)	觀光旅遊	2	28.6%	台11線自行車路線(花蓮-石門)	觀光旅遊	2	33.3%
	運動健身	4	57.1%		運動健身	3	50.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	1	16.7%
	其它	1	14.3%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	6	100.0%
長濱自行車道(石門-長濱)	觀光旅遊	4	57.1%	台30線(玉長公路)	觀光旅遊	5	100.0%
	運動健身	3	42.9%		運動健身	0	0.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%

表 2.4-5 各自行車道遊客使用自行車目的統計表 (3/3)

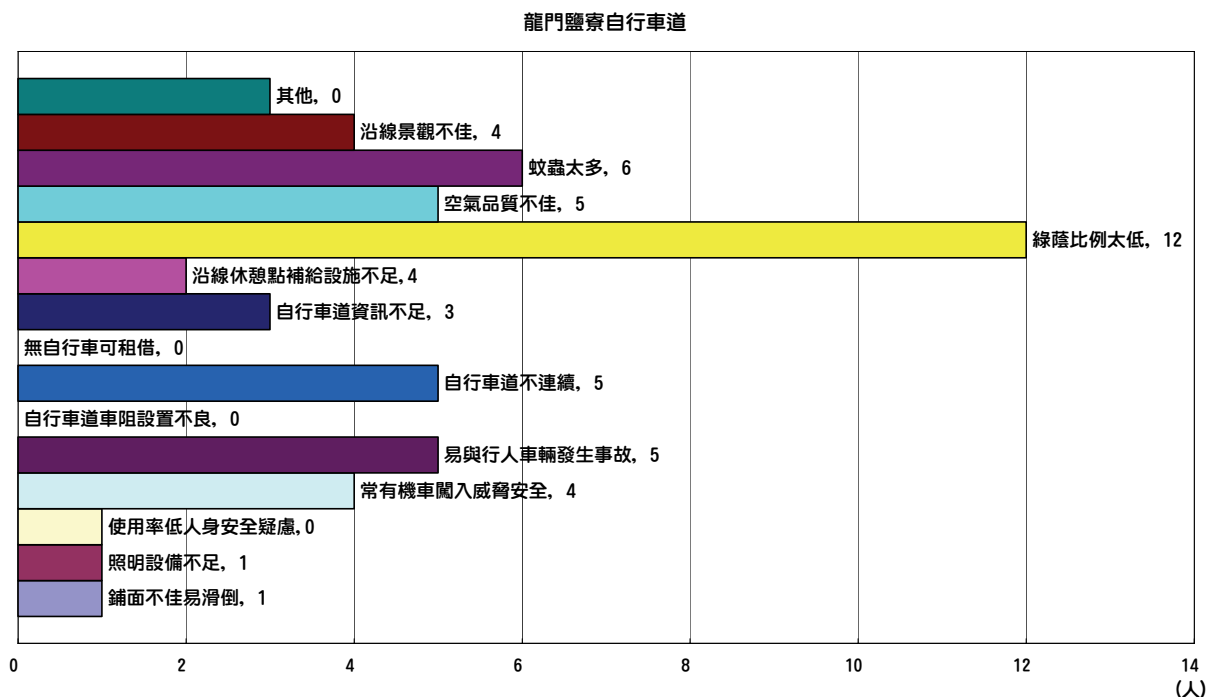
地點	自行車來源	人數	百分比	地點	自行車來源	人數	百分比
193線自行車路線(花蓮-鳳林)	觀光旅遊	1	12.5%	193線自行車路線(鳳林-瑞穗)	觀光旅遊	1	20.0%
	運動健身	7	87.5%		運動健身	4	80.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	8	100.0%		合計	5	100.0%
193線自行車路線(瑞穗-玉里)	觀光旅遊	5	100.0%	關山自行車道	觀光旅遊	13	100.0%
	運動健身	0	0.0%		運動健身	0	0.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	13	100.0%
大坡池自行車道	觀光旅遊	9	90.0%	大坡池新增環線	觀光旅遊	5	100.0%
	運動健身	0	0.0%		運動健身	0	0.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	1	10.0%		其它	0	0.0%
	合計	10	100.0%		合計	5	100.0%
池上關山聯絡道	觀光旅遊	2	40.0%	龍田自行車道	觀光旅遊	24	85.7%
	運動健身	3	60.0%		運動健身	4	14.3%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	28	100.0%
台9線自行車路線(池上-鹿野)	觀光旅遊	3	42.9%	台9線自行車路線(鹿野-臺東)	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	3	42.9%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	1	14.3%		其它	0	0.0%
	合計	7	100.0%		合計	5	100.0%
台11線自行車路線(台30線-中華大橋)	觀光旅遊	6	66.7%	泰源幽谷自行車路線	觀光旅遊	1	20.0%
	運動健身	3	33.3%		運動健身	4	80.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	9	100.0%		合計	5	100.0%
八喻喻自行車路線	觀光旅遊	3	60.0%	三仙台自行車道	觀光旅遊	2	40.0%
	運動健身	2	40.0%		運動健身	3	60.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%
鹿野臺東聯絡道	觀光旅遊	2	40.0%	東33線自行車路線	觀光旅遊	3	60.0%
	運動健身	3	60.0%		運動健身	2	40.0%
	觀摩交流	0	0.0%		觀摩交流	0	0.0%
	其它	0	0.0%		其它	0	0.0%
	合計	5	100.0%		合計	5	100.0%

(4)各自行車道設施及環境缺點統計如下：

- ①舊草嶺環狀線自行車道最多人認為照明設備不足，其次是沿線休憩點補給設施不足；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊及照明設備不足，其次是綠蔭比例太低，顯示本自行車道照明設備仍有待加強。

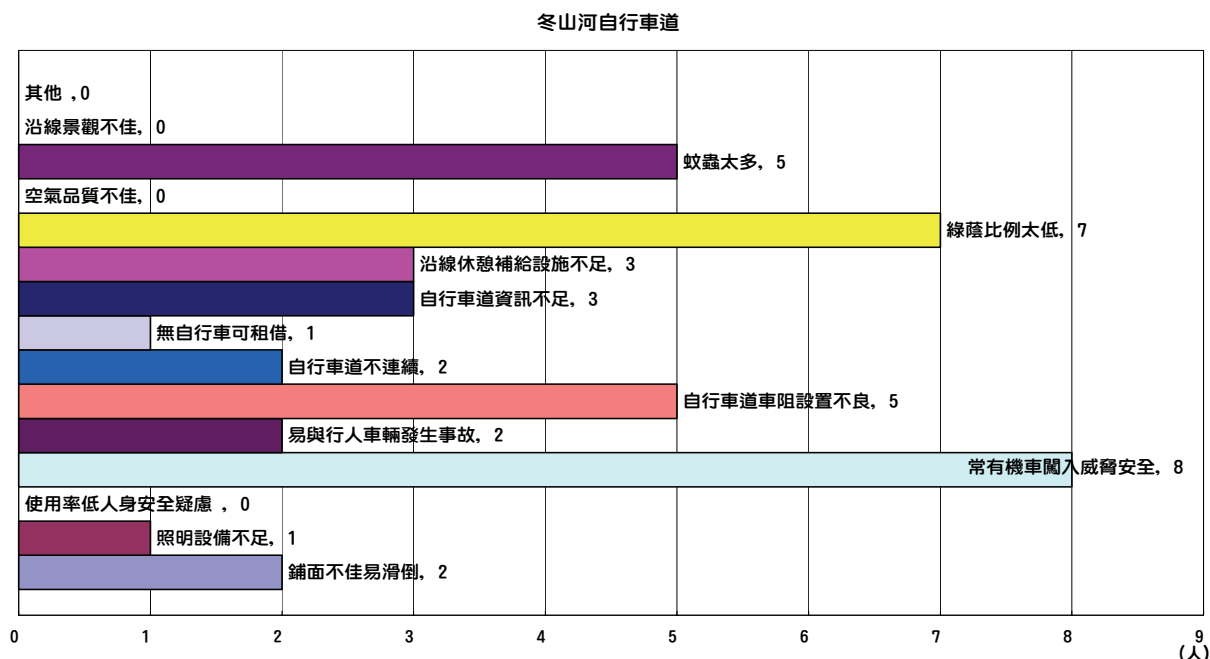


- ②龍門鹽寮自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是蚊蟲太多；99 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是蚊蟲太多、沿線休憩補給設施不足、自行車道不連續、易與行人車輛發生事故及常有機車闖入威脅安全，顯示本自行車道在環境整理（蚊蟲太多）仍有待加強。

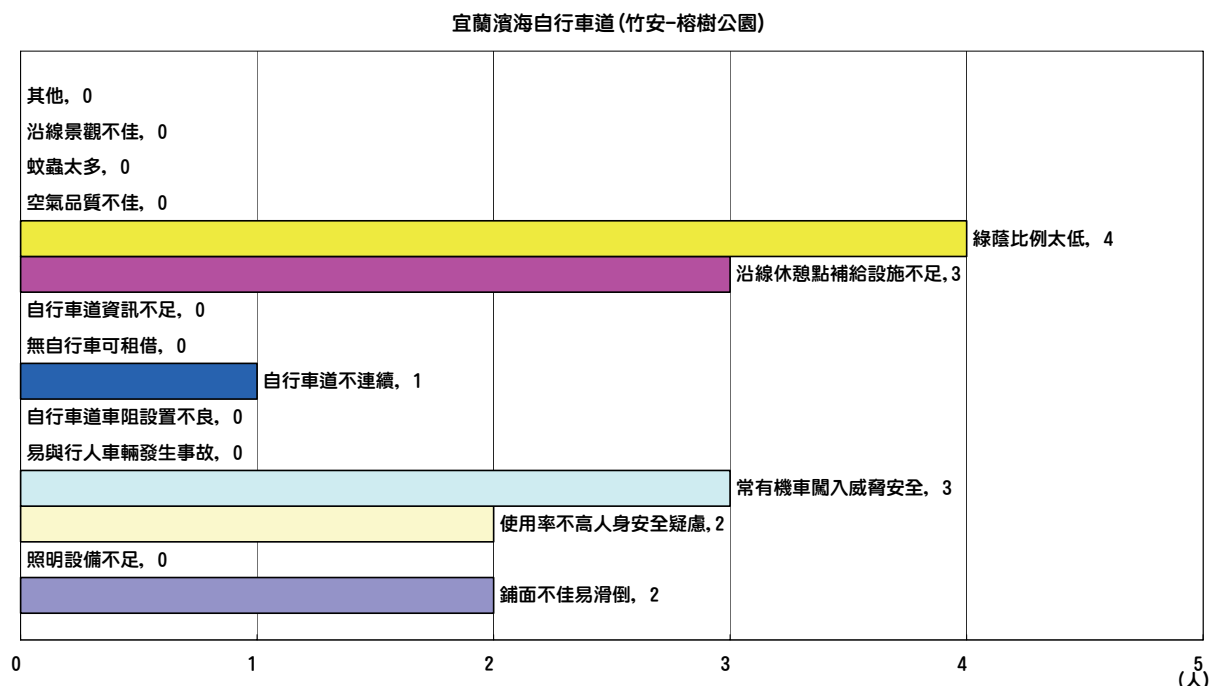




- ③冬山河自行車道最多人認為常有機車闖入威脅安全，其次綠蔭比例太低；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低及易與行人車輛發生事故，其次是機車闖入威脅安全、照明設備不足及鋪面不佳容易滑倒。顯示綠蔭比例太低仍為本自行車道之主要問題，且路口原有車阻改善後雖增進自行車騎乘安全，但造成機車闖入威脅，應加強教育與執法。

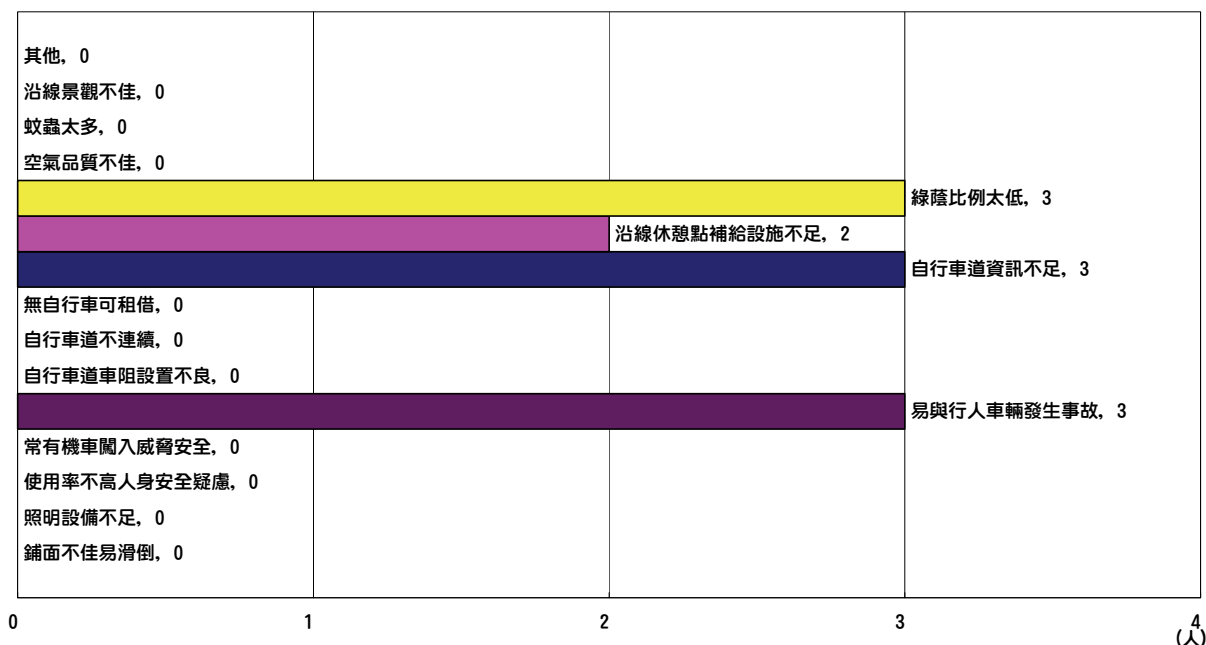


- ④宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)最多人認為綠蔭比率太低，其次是沿線休憩補給設施不足及常有機車闖入威脅安全；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足及使用率低人身安全疑慮，其次是綠蔭比率低及沿線休憩補給設施不足。顯示綠蔭比率低及沿線休憩補給設施不足仍為本自行車道之主要問題。



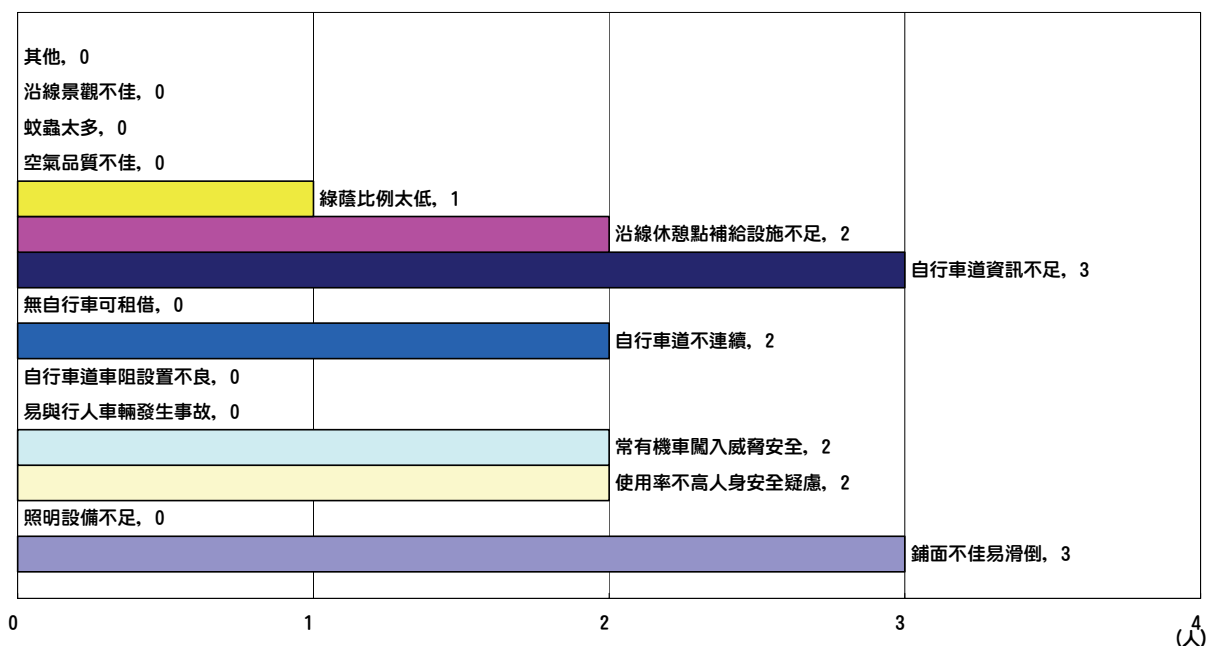
- ⑤宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)最多人認為綠蔭比例太低、自行車道資訊不足及易與行人車輛發生事故；100 年調查結果最多人認為沿線休憩點補給設施不足，其次是自行車道資訊不足及易與行人車輛發生事故。顯示自行車道資訊不足及易與行人車輛發生事故仍為本自行車道之主要問題。

宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)

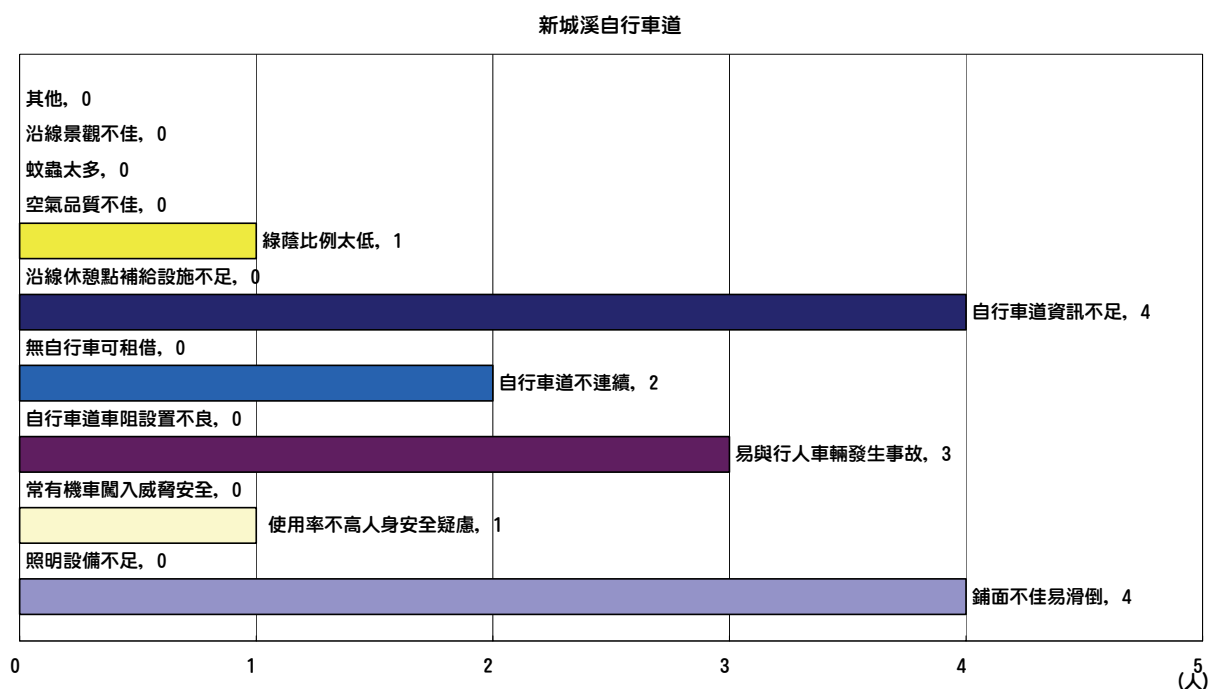


- ⑥新水自行車道最多人認為自行車道資訊不足與鋪面不佳易滑倒；100 年調查結果最多人認為照明設備不足，其次是使用率低人身安全疑慮。

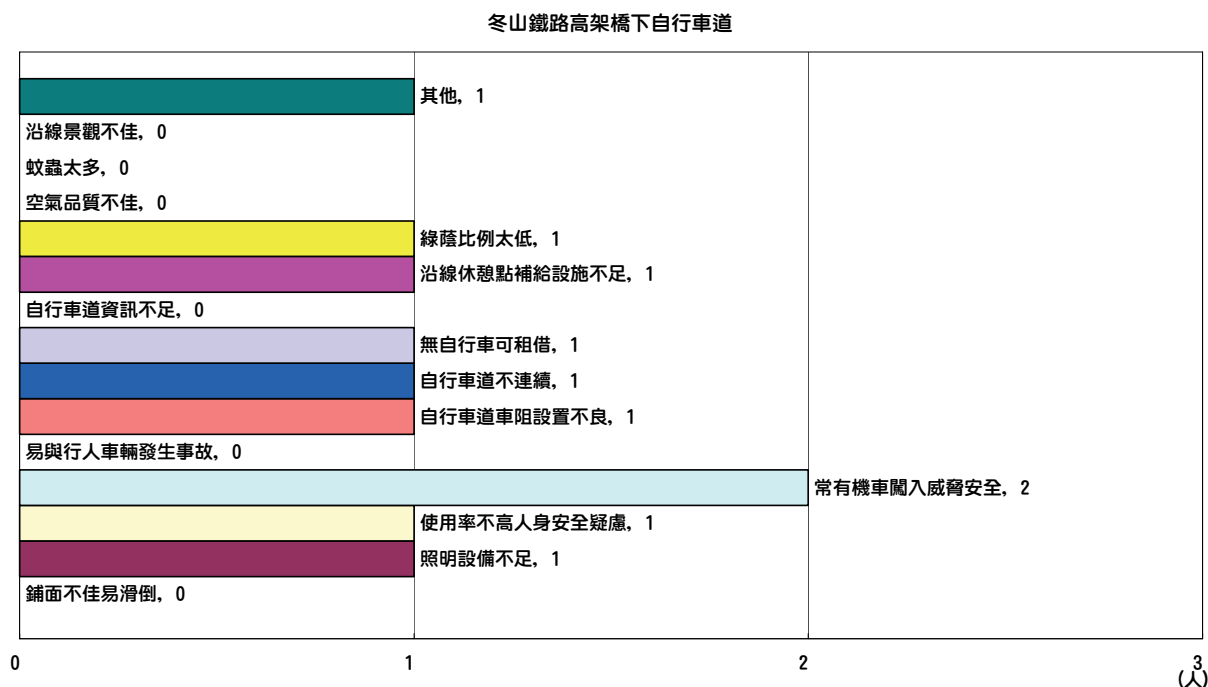
新水自行車道



- ⑦新城溪自行車道最多人認為自行車道資訊不足及鋪面不佳易滑倒；100 年調查結果最多人認為鋪面不佳容易滑倒，其次是綠蔭比例低，自行車道資訊不足再次之，顯示資訊及鋪面問題仍有待加強。

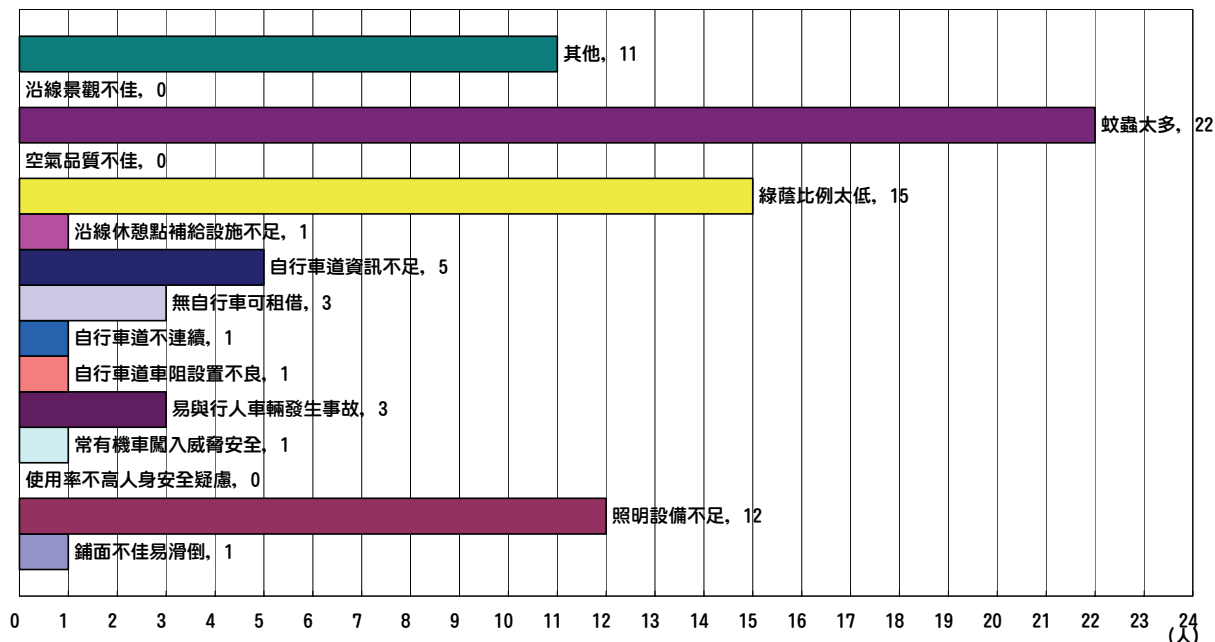


- ⑧冬山鐵路高架橋下自行車道最多人認為常有機車闖入威脅安全；100 年調查結果最多人認為自行車道車阻設置不良，其次是蚊蟲太多及照明設備不足。



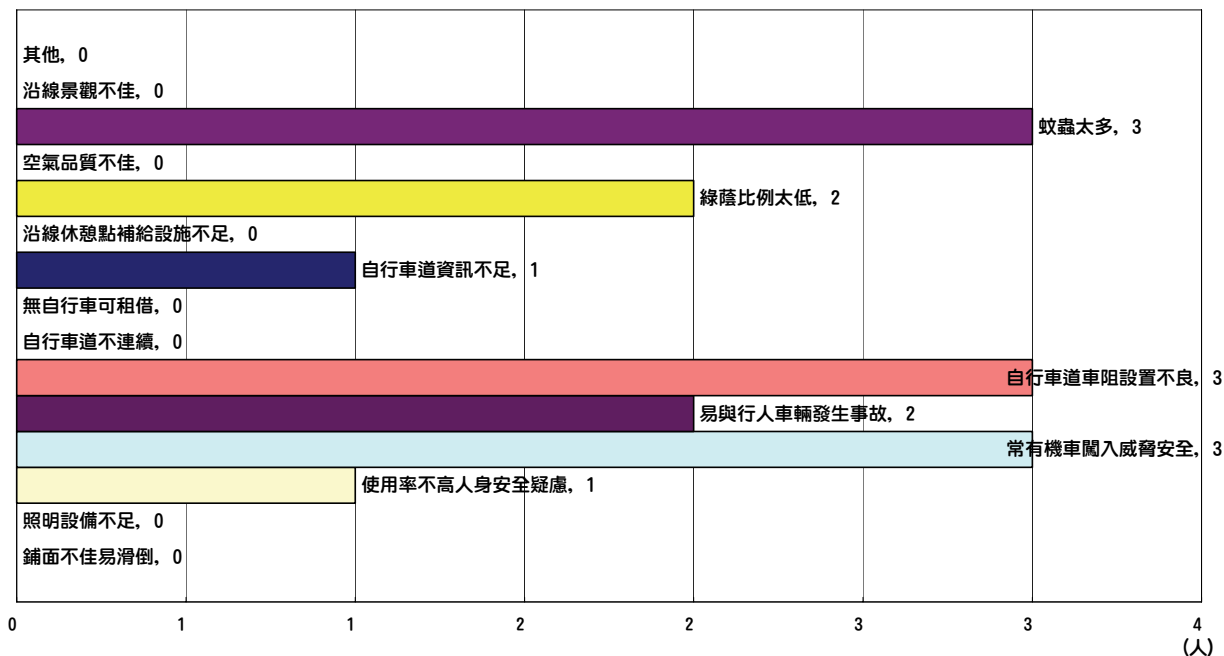
- ⑨梅花湖環湖自行車道最多人認為蚊蟲太多，其次是綠蔭比例太低，照明設備不足再次之；100 年調查結果最多人認為蚊蟲太多，其次是照明設備不足，綠蔭比例低再次之，顯示蚊蟲太多仍為本自行車道之主要問題。

梅花湖自行車道（環湖）



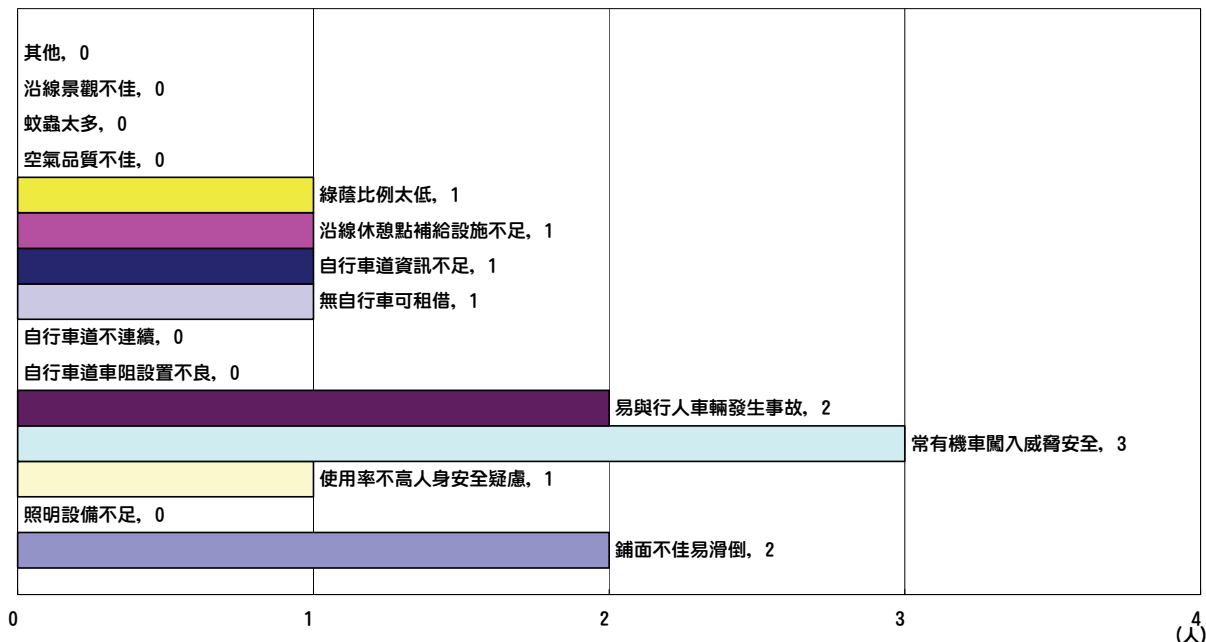
- ⑩梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)最多人認為蚊蟲太多、自行車道車阻設置不良及常有機車闖入威脅安全。

梅花湖自行車道（森林公園-羅東溪南岸）



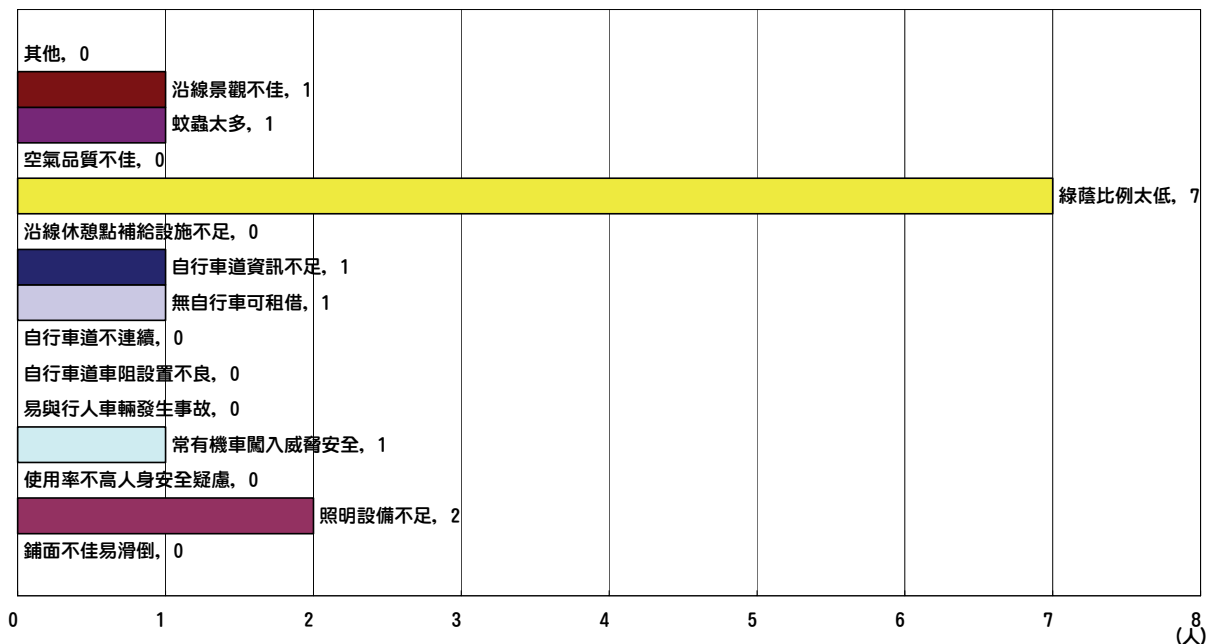
- ⑪羅東溪南岸自行車道最多人認為常有機車闖入威脅安全，其次是鋪面不佳容易滑倒極易與行人車輛發生事故；100 年調查結果最多人認為常有機車闖入威脅安全，其次是鋪面不佳容易滑倒，顯示機車闖入與鋪面問題仍有待改進。

羅東溪南岸自行車道



- ⑫雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)最多人認為綠蔭比例太低，其次是照明設備不足；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例低，其次是常有機車闖入威脅安全，顯示綠蔭比例太低仍為本自行車道之主要問題。

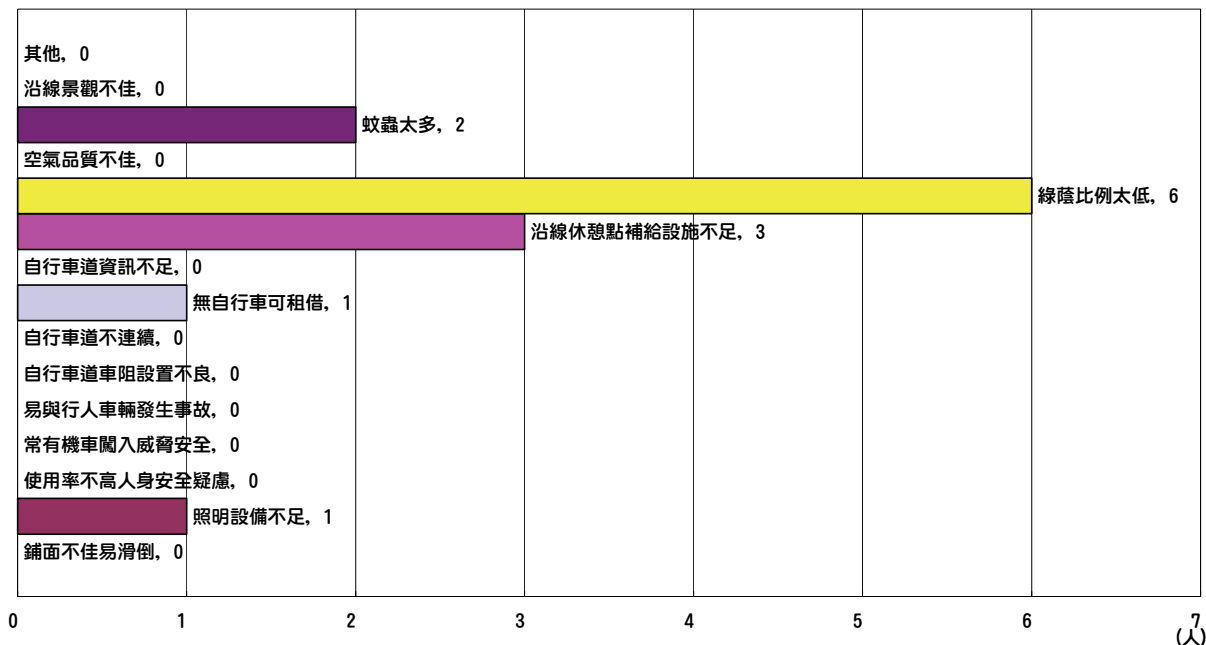
雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)





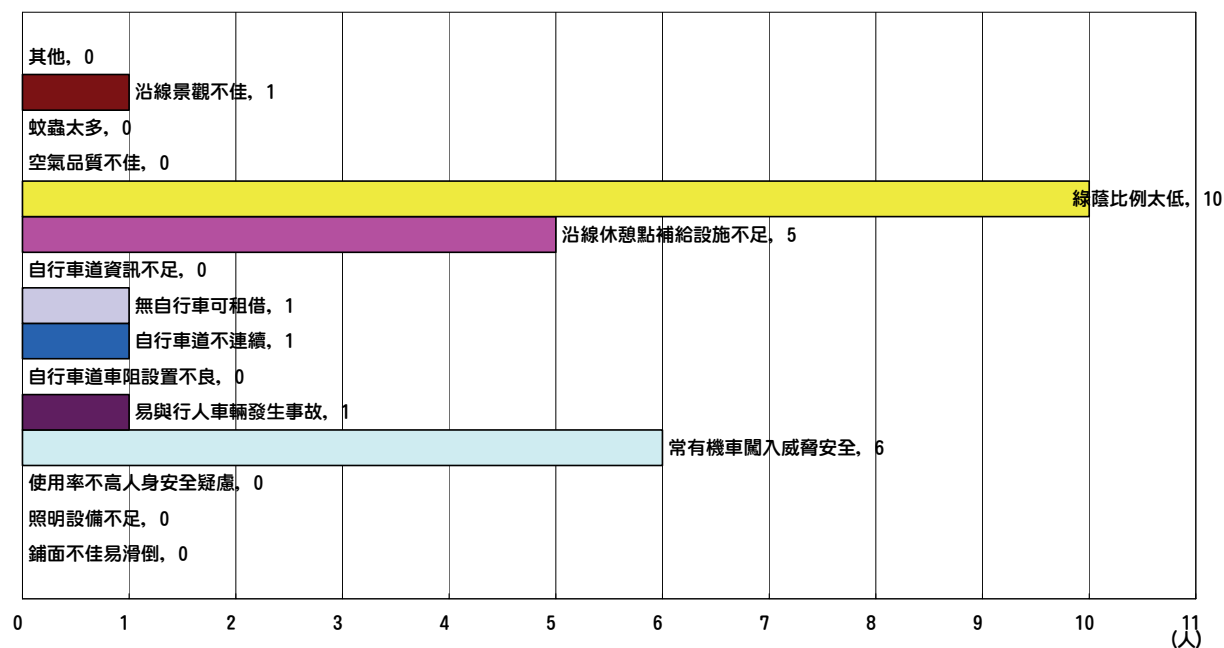
- ⑬蘭陽溪南岸自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；  
100 年調查結果最多人認為綠蔭比例低，其次是自行車道資訊不足，蚊蟲太多再次之，顯示綠蔭比例太低仍為本自行車道之主要問題。

蘭陽溪南岸自行車道

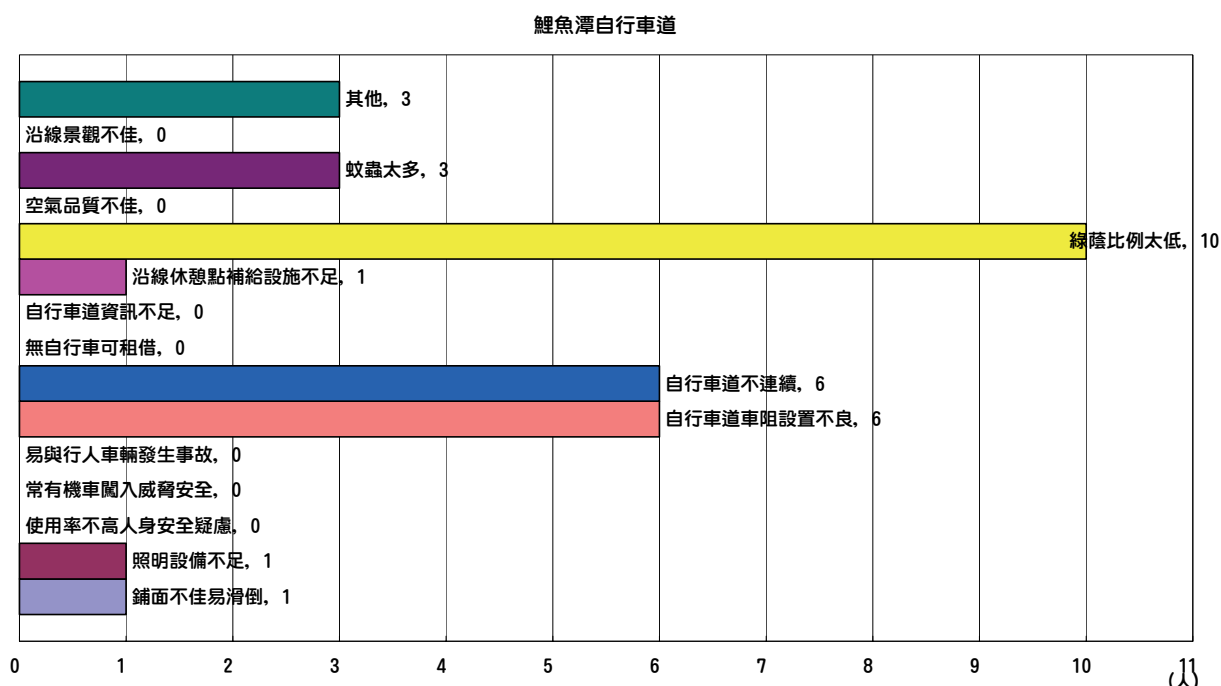


- ⑭兩潭自行車道(七星潭)最多人認為綠蔭比例太低，其次是常有機車闖入威脅安全，沿線休憩補給設施不足再次之；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足，蚊蟲太多再次之。顯示綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足仍為本自行車道之主要問題。

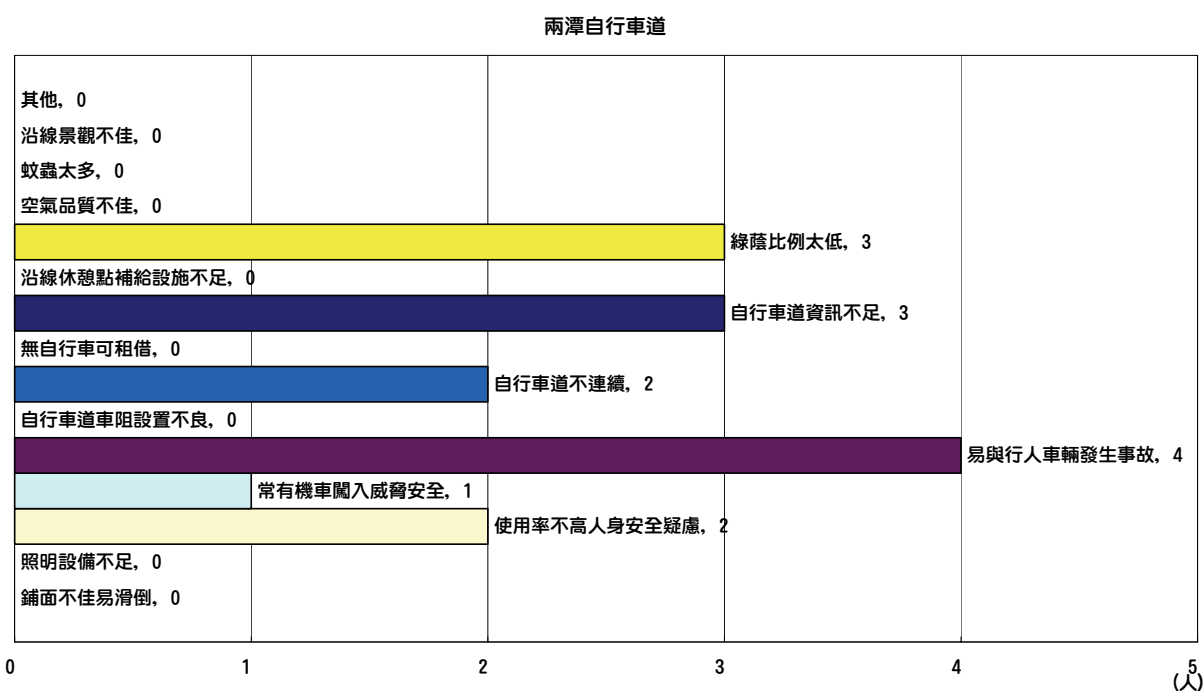
兩潭自行車道(七星潭)



- ⑮鯉魚潭自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是自行車道不連續及車阻設置不良；100 年調查結果最多人認為蚊蟲太多，其次是綠蔭比例太低及照明設備不足。顯示遮蔭問題仍有待加強，而自行車道不連續及車阻設置不良問題需加以改善。

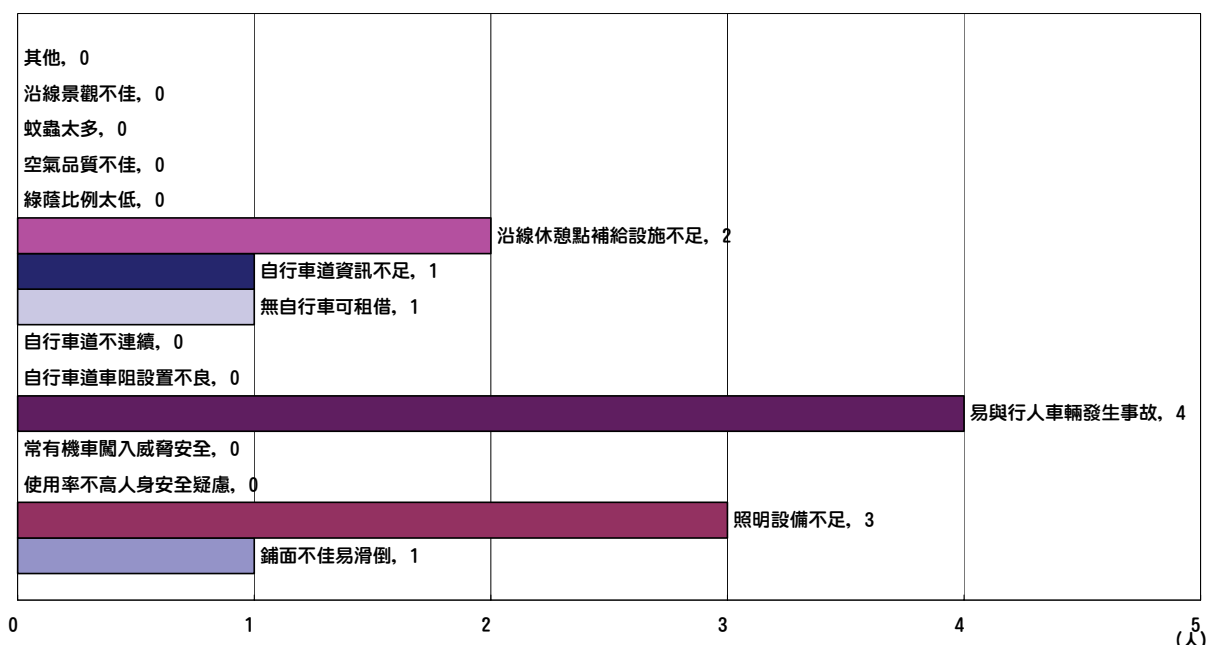


- ⑯兩潭自行車道最多人認為易與行人車輛發生事故，其次是綠蔭比例太低及自行車道資訊不足；100 年調查結果最多人認為沿線休憩點補給設施不足及易與行人車輛發生事故，其次是空氣品質不佳及自行車道資訊不足。顯示路線資訊及路口安全處仍有待加強。



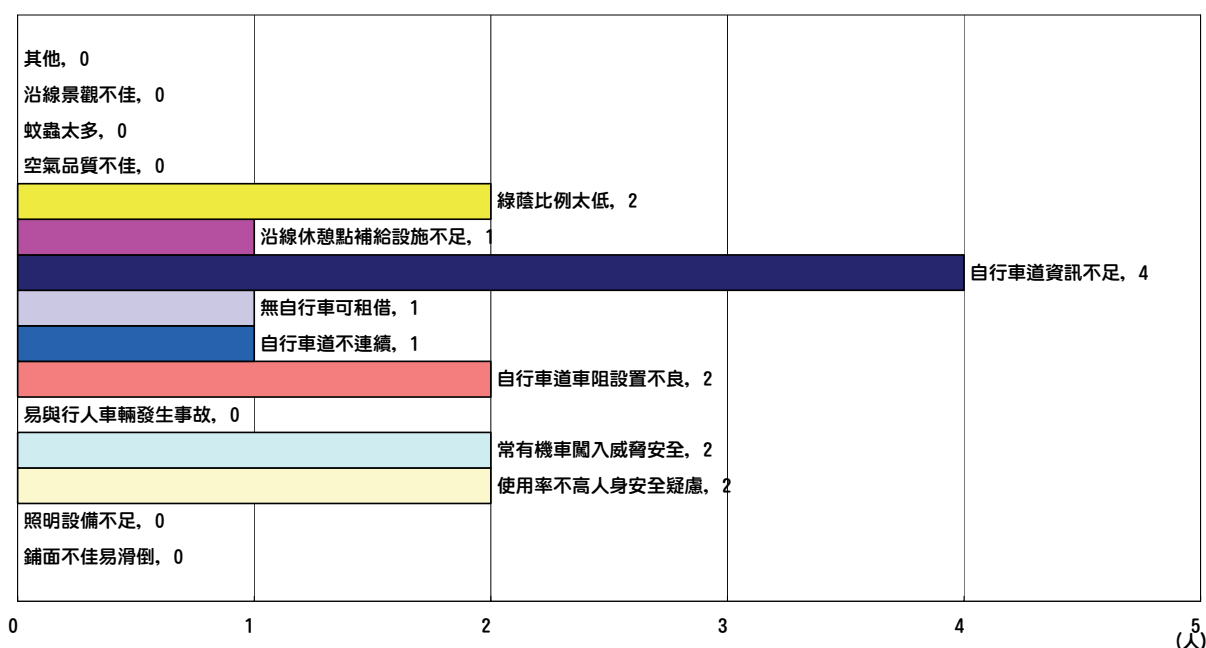
- ⑰台 8 挑戰線最多人認為易與行人車輛發生事故，其次是照明設備不足，沿線休憩補給設施不足再次之；100 年調查結果最多人認為沿線休憩補給設施不足，其次是易與行人車輛發生事故，自行車道資訊不足及常有機車闖入威脅安全再次之。顯示台 8 線路幅不寬、隧道照明及休憩補給設施仍為本路線之主要問題。

台8挑戰線(關口-天祥)



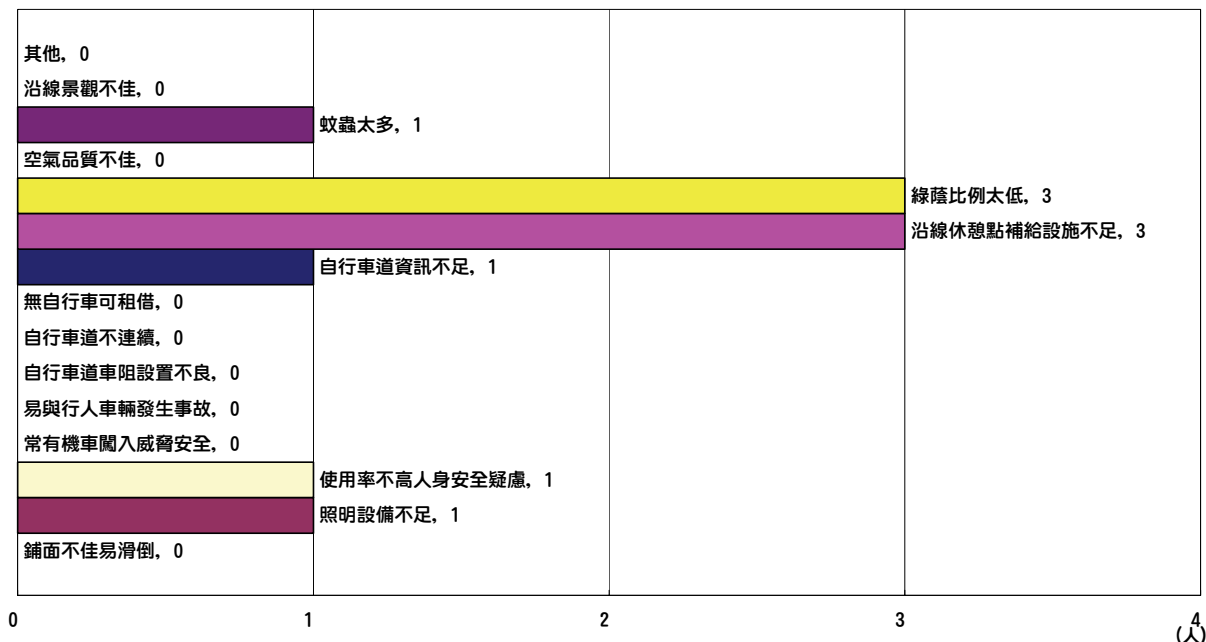
- ⑱吉安自行車道最多人認為自行車道資訊不足，其次是綠蔭比例太低、車阻設置不良、常有機車闖入威脅安全及使用率低人身安全疑慮；100 年調查結果最多人認為自行車道車阻設置不良，其次是易與行人車輛發生事故、常有機車闖入威脅安全及使用率低人身安全疑慮，顯示本自行車道去年的缺失大部分仍未獲改善。

吉安自行車道



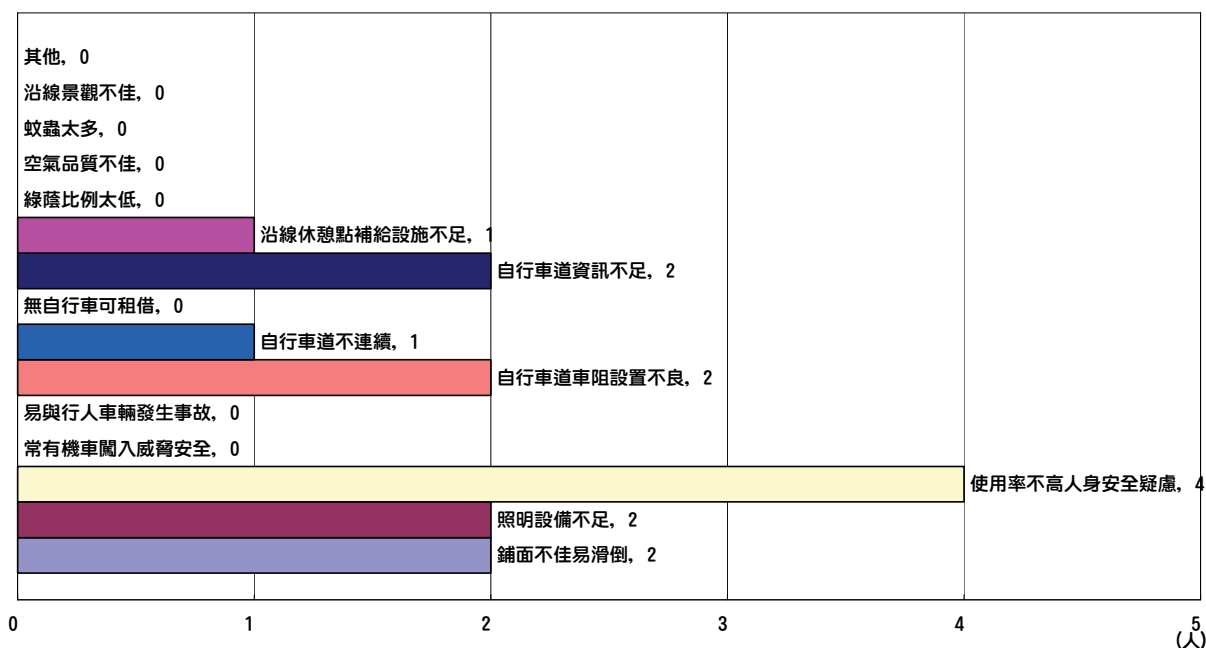
- ⑲兩鐵自行車道最多人認為綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為常有機車闖入威脅安全，其次是沿線休憩補給設施及自行車道資訊不足。顯示自行車道沿線休憩補給設施仍須加強。

兩鐵自行車道



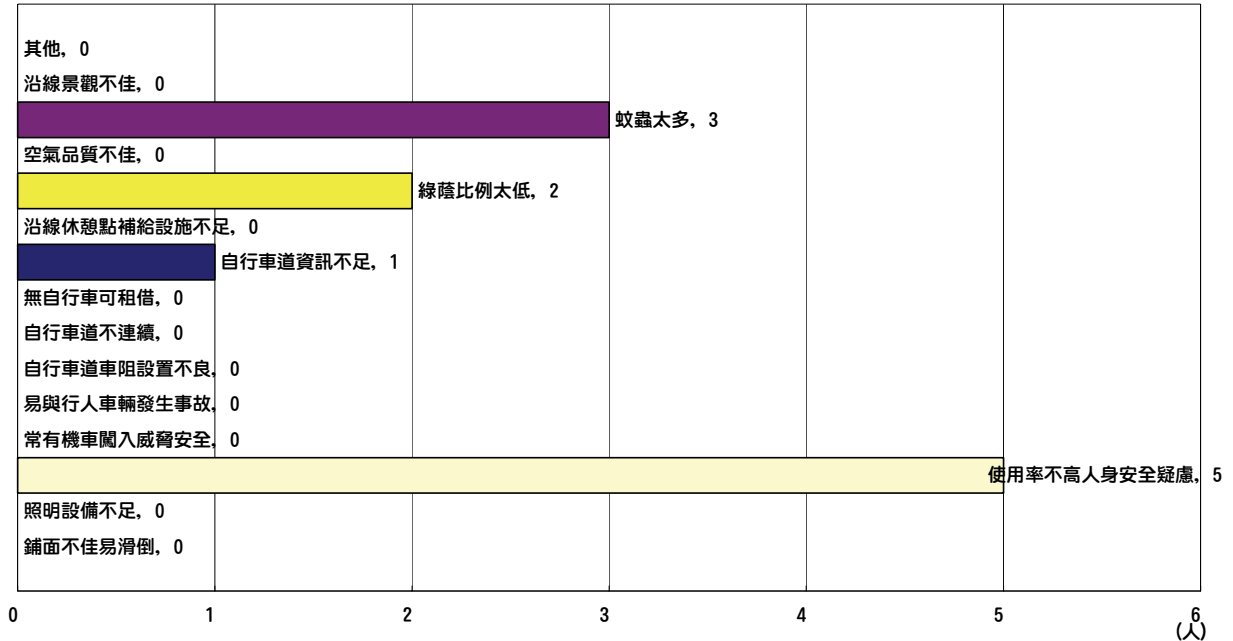
- ⑳瑞穗自行車道（溫泉區）最多人認為使用率不高人身安全疑慮，其次是自行車道資訊不足、車阻設置不良、照明設備不足及鋪面不佳易滑倒；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是綠蔭比例太低及自行車道不連續。顯示本路線之使用率、路線資訊、照明及鋪面仍有待改善。

瑞穗自行車道(溫泉區)



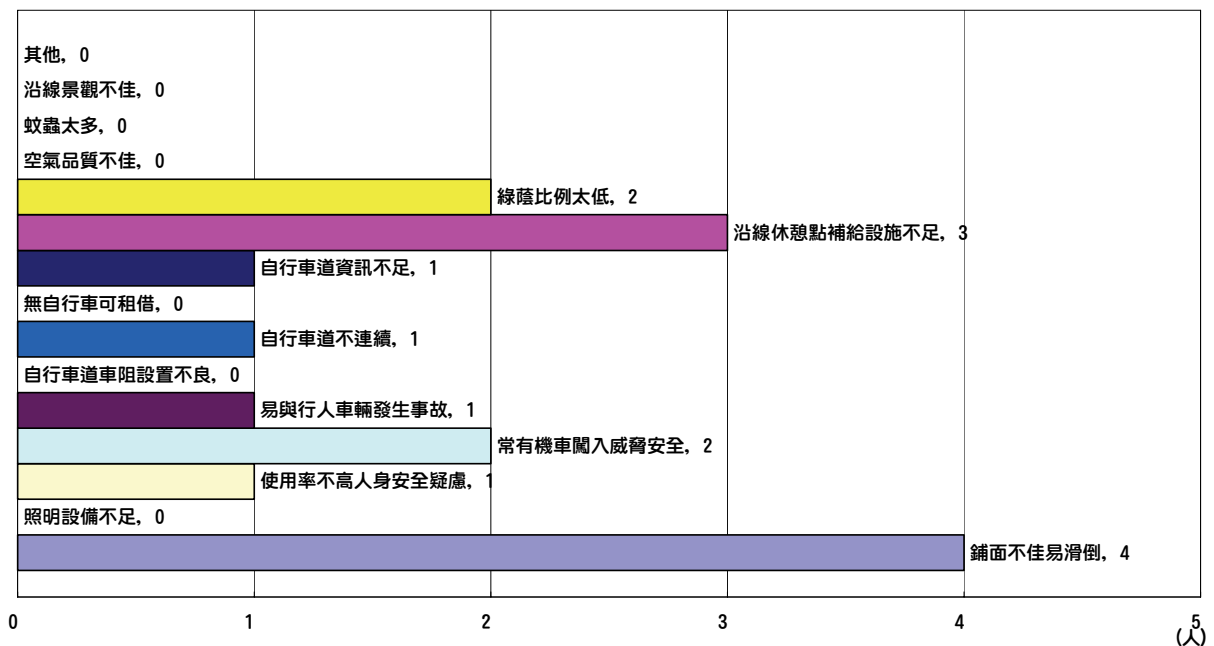
- ②①瑞穗自行車道(櫻花道)最多人認為使用率低人身安全疑慮，其次是蚊蟲太多；100年調查結果最多人認為沿線休憩補給設施、自行車道資訊不足及使用率低人身安全疑慮，顯示本自行車道的使用率與環境整理仍有待加強。

瑞穗自行車道(櫻花道)



- ②②玉富自行車道最多人認為鋪面不佳易滑倒，其次是沿線休憩補給設施不足；100年調查結果最多人認為綠蔭比率太低及自行車道資訊不足，其次是沿線休憩補給設施不足及使用率不高人身安全疑慮。顯示車道鋪面及休憩補給設施問題仍有待加強。

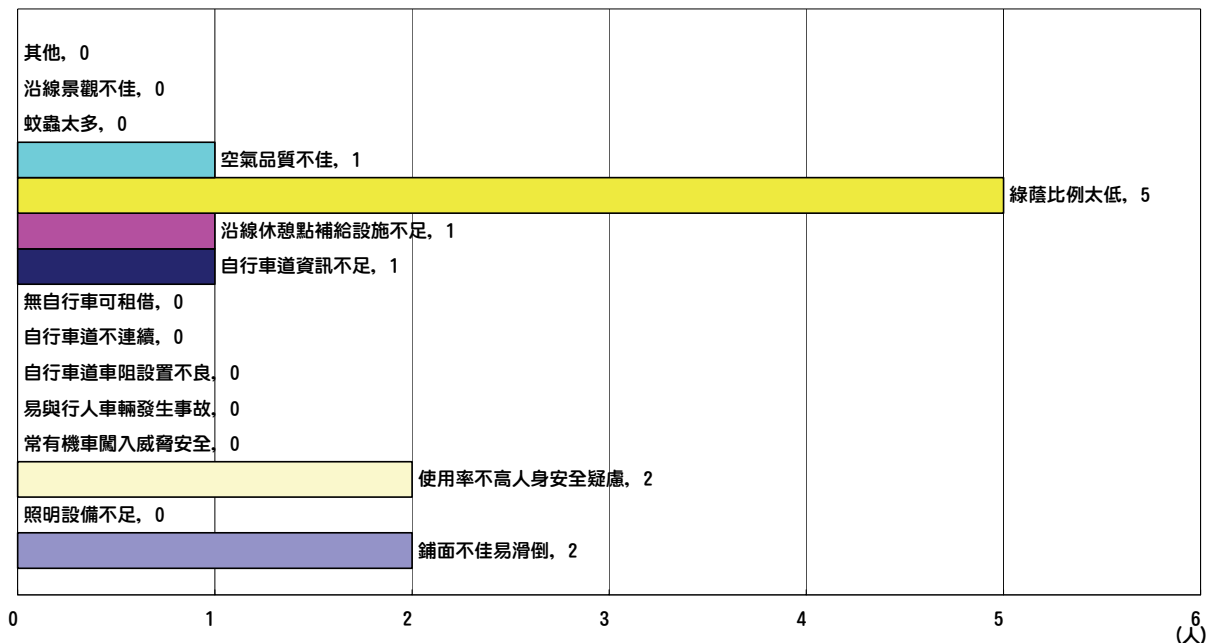
玉富自行車道





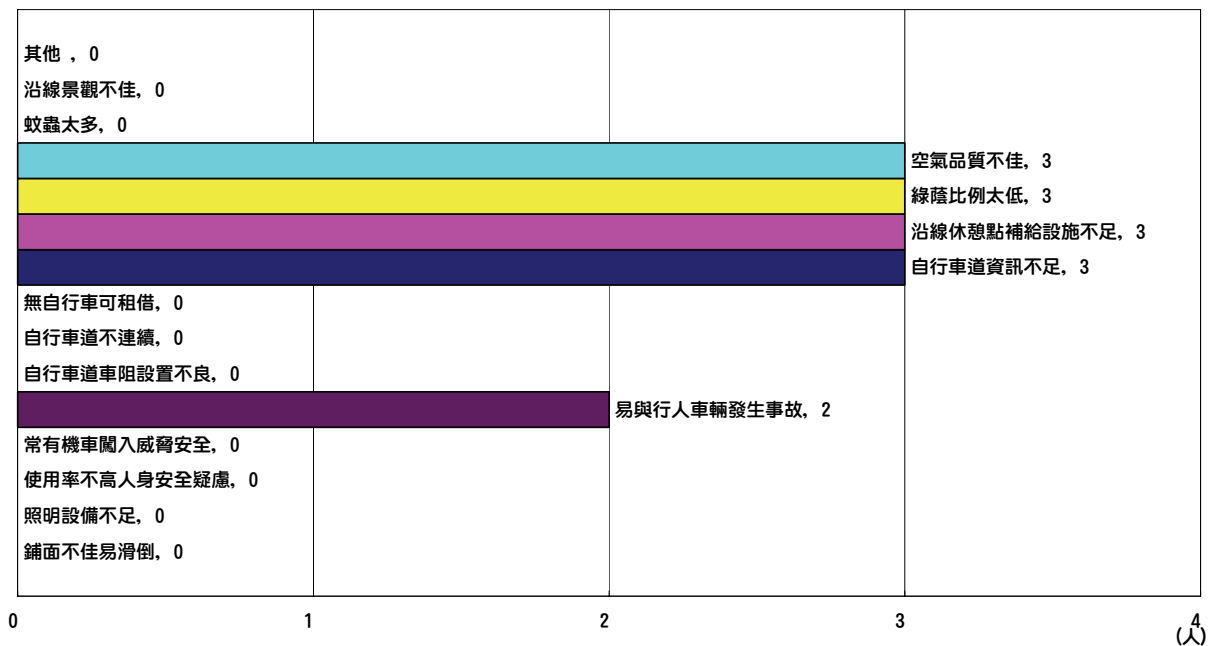
②③羅山自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是使用率不高人身安全疑慮及鋪面不佳易滑倒。

羅山自行車道



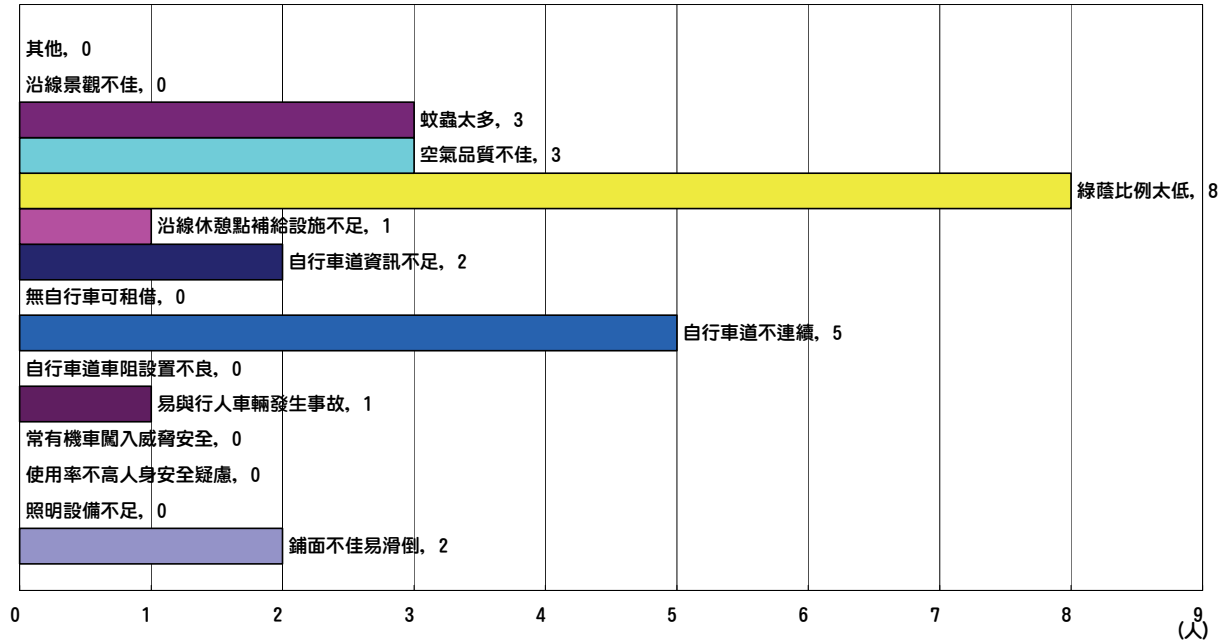
②④台9線自行車路線(花蓮-壽豐)最多人認為空氣品質不佳、綠蔭比例太低、沿線休憩點補給設施不足及自行車道資訊不足；100年調查結果最多人認為易與行人車輛發生事故，其次是綠蔭比率太低，沿線休憩補給設施不足再次之。顯示綠蔭比率太低，沿線休憩補給設施不足仍為本自行車道主要問題。

台9線自行車路線(花蓮-壽豐)



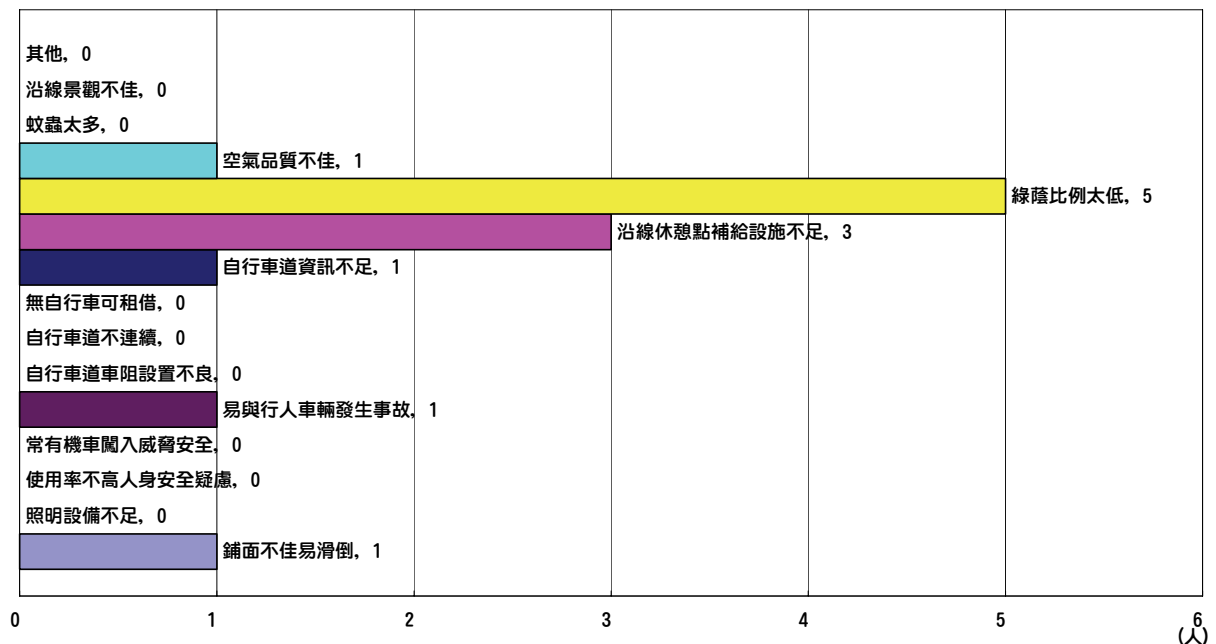
②⑤ 台 9 線自行車路線(壽豐-瑞穗)最多人認為綠蔭比例太低，其次是自行車道不連續；100 年調查結果最多人認為易與行人車輛發生事故，其次是綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足。顯示本路線綠蔭及自行車道不連續問題有待改進。

台9線自行車路線(壽豐-瑞穗)



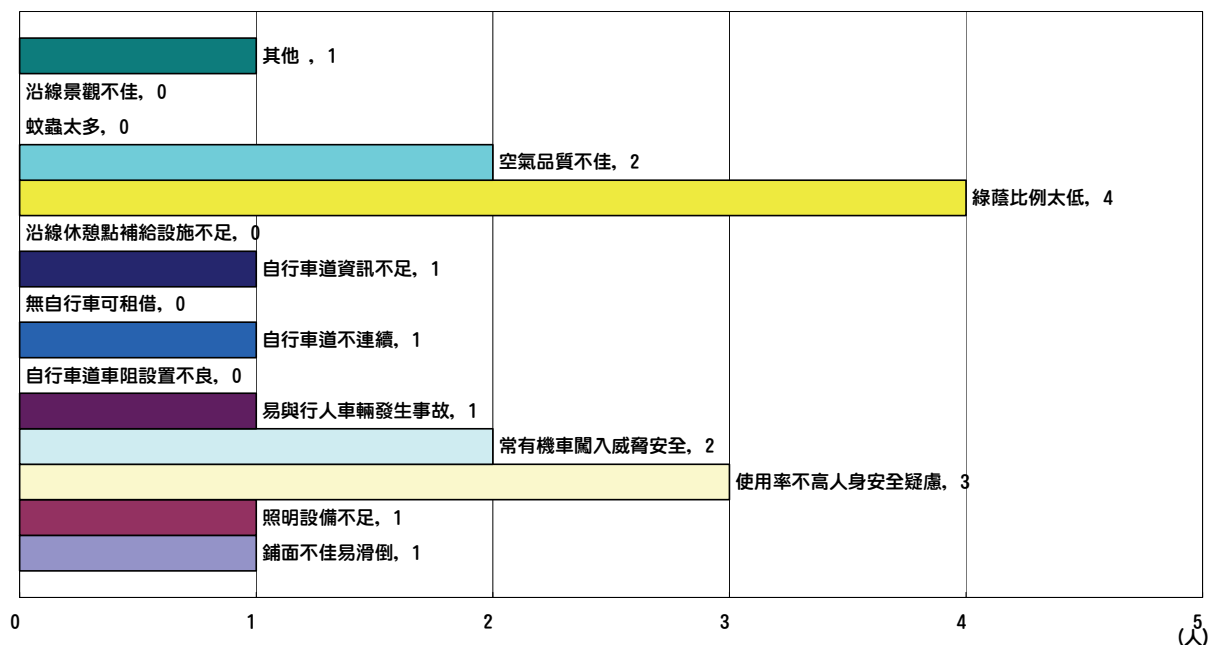
②⑥ 台 9 線自行車路線(瑞穗-玉里)最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為空氣品質不佳、綠蔭比例太低及常有機車闖入威脅安全，顯示遮蔭少仍為本路線的主要問題。

台9線自行車路線(瑞穗-玉里)



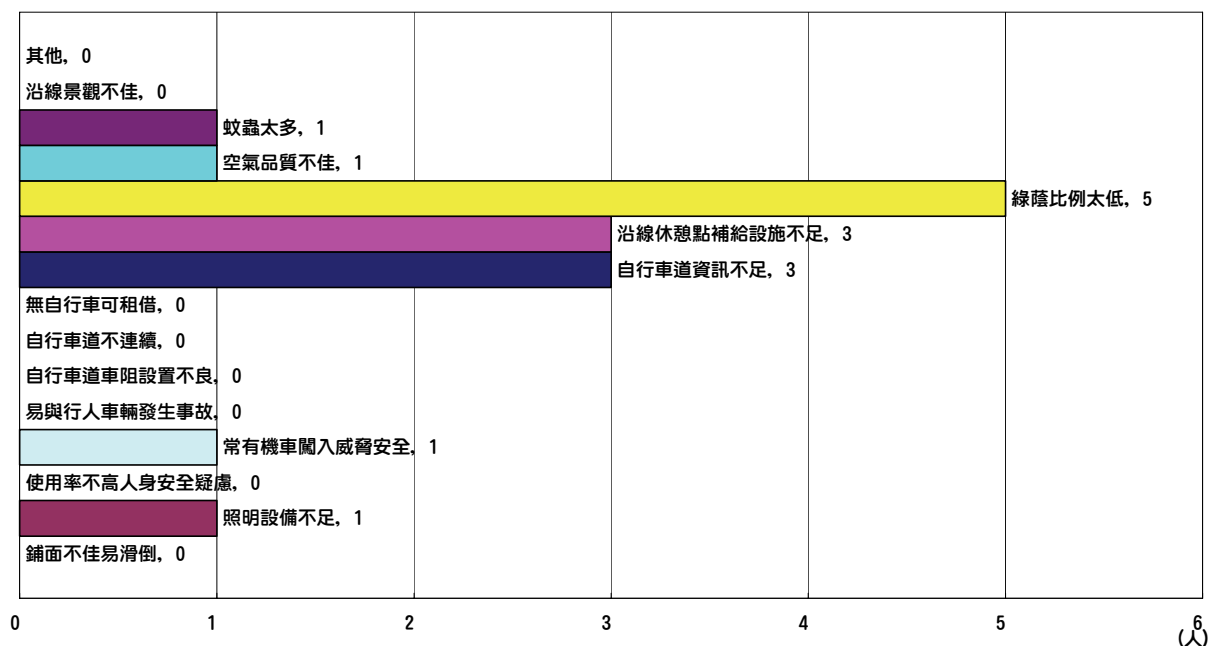
- ②⑦ 台 9 線自行車路線(玉里-池上)最多人認為綠蔭比例太低，其次是使用率低人身安全疑慮；100 年調查結果最多人認為蚊蟲太多，其次是空氣品質不佳、綠蔭比例太低、沿線休憩補給設施不足、易與行人車輛發生事故及鋪面不佳容易滑倒。

台9線自行車路線(玉里-池上)



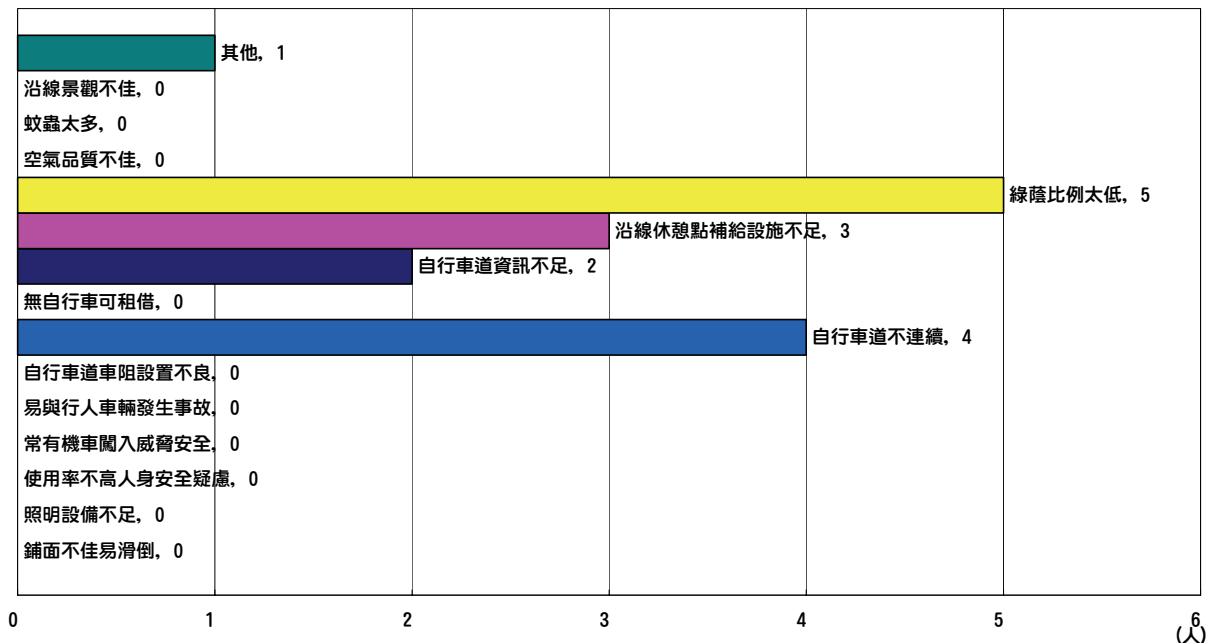
- ②⑧ 台 11 線自行車路線(花蓮-石門)最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施及自行車道資訊不足；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足、自行車道不連續及易與行人車輛發生事故。顯示遮蔭與自行車道資訊仍為本路線之主要問題。

台11線自行車路線(花蓮-石門)



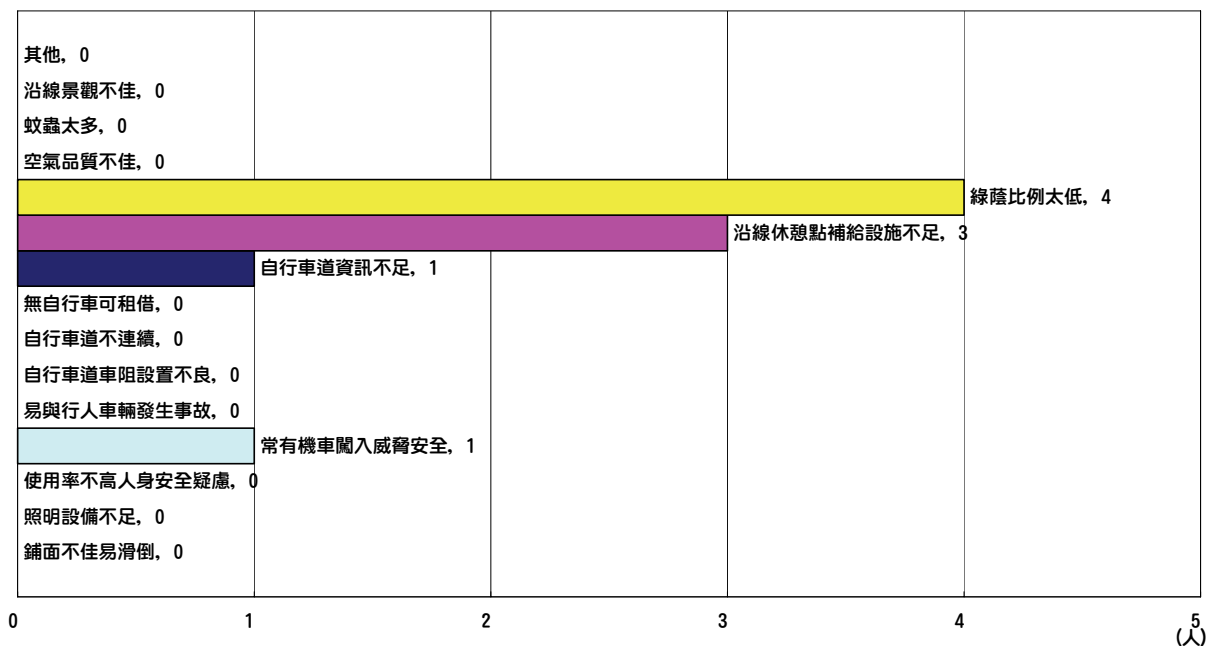
- ②⑨長濱自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是自行車道不連續，沿線休憩補給設施不足再次之；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施、自行車道資訊不足及常有機車闖入威脅安全。顯示遮蔭及沿線休憩補給設施問題仍有待加強，而自行車道的連續性問題應改善。

長濱自行車道(台11線石門-長濱)



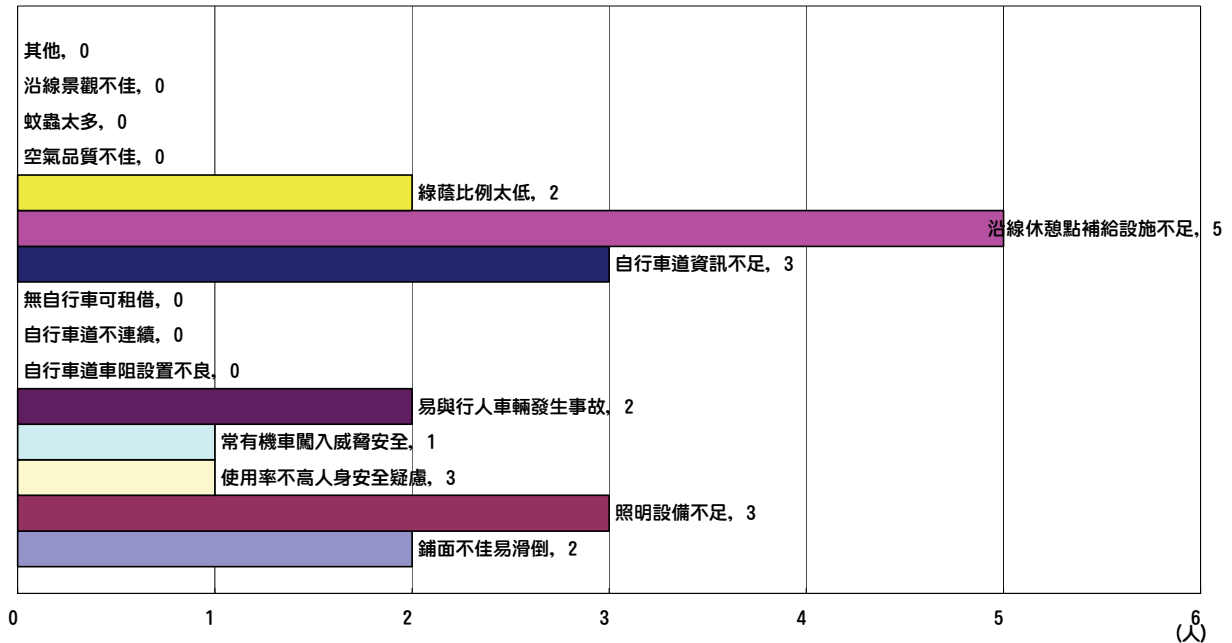
- ③⑩台 30 線自行車路線(玉長公路)最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為易與行人車輛發生事故，其次是沿線休憩補給設施不足，常有機車闖入威脅安全再次之，顯示沿線休憩補給設施仍有待加強。

台30線自行車路線(玉長公路)



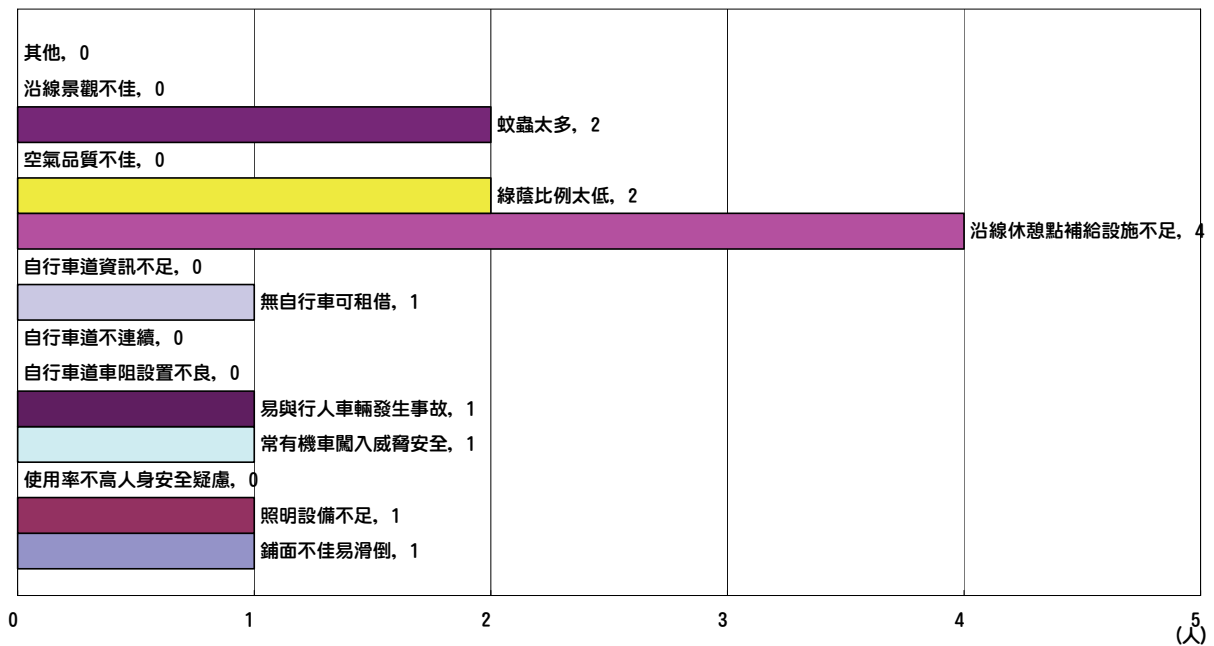
③193 線自行車路線(花蓮-鳳林)最多人認為沿線休憩補給設施不足，其次是自行車道資訊及照明設施不足；100 年調查結果最多人認為照明設施不足，其次是沿線休憩補給設施、自行車道資訊不足，顯示沿線休憩補給設施、自行車道資訊及照明設施仍為本路線之主要問題。

193線自行車路線(花蓮-鳳林)



③2193 線自行車路線(鳳林-瑞穗)最多人認為沿線休憩補給設施不足，其次是蚊蟲太多及綠蔭比例太低。

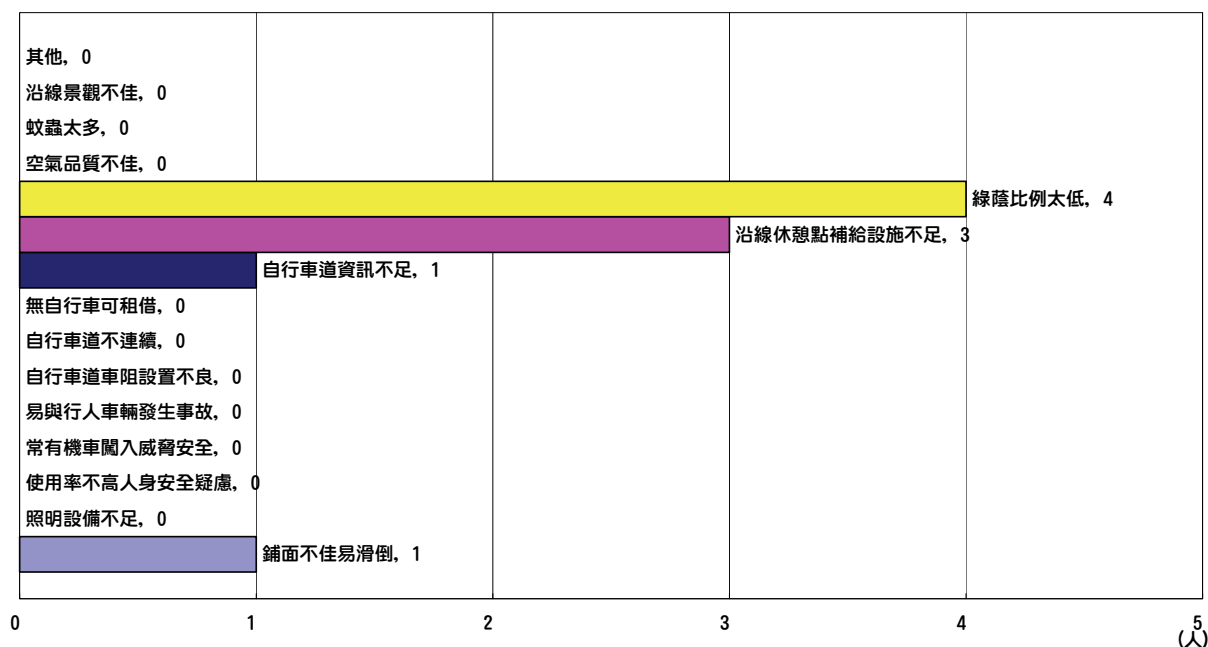
193線自行車路線(鳳林-瑞穗)





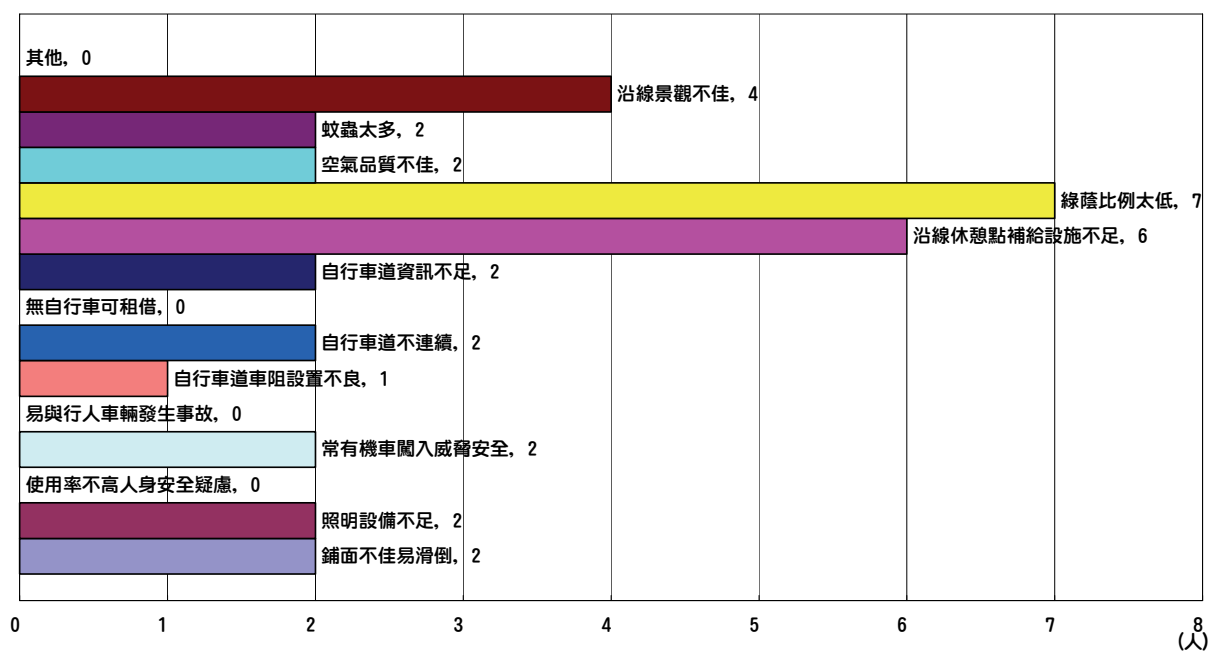
- ③ 193 線自行車路線(瑞穗-玉里)最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低及照明設施不足，其次是蚊蟲太多，顯示綠蔭比例太低仍為本路線主要問題。

193線自行車路線(瑞穗-玉里)



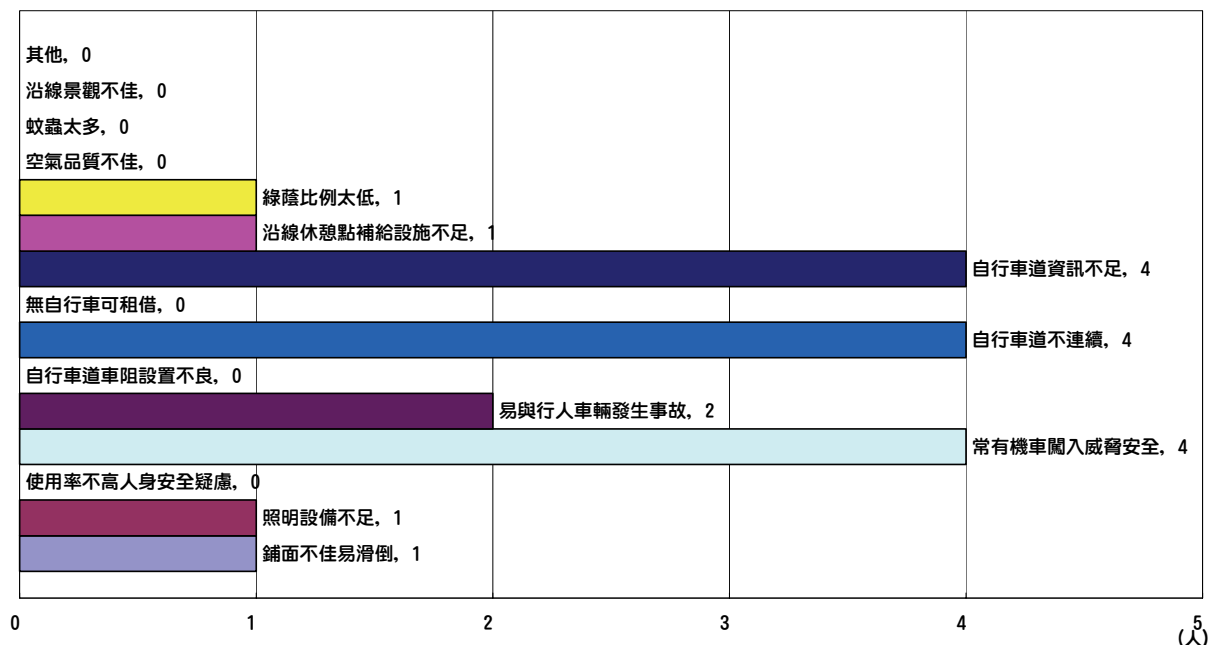
- ④ 關山自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是常有機車闖入威脅安全，蚊蟲太多再次之，顯示遮蔭問題仍有待改善。

關山自行車道



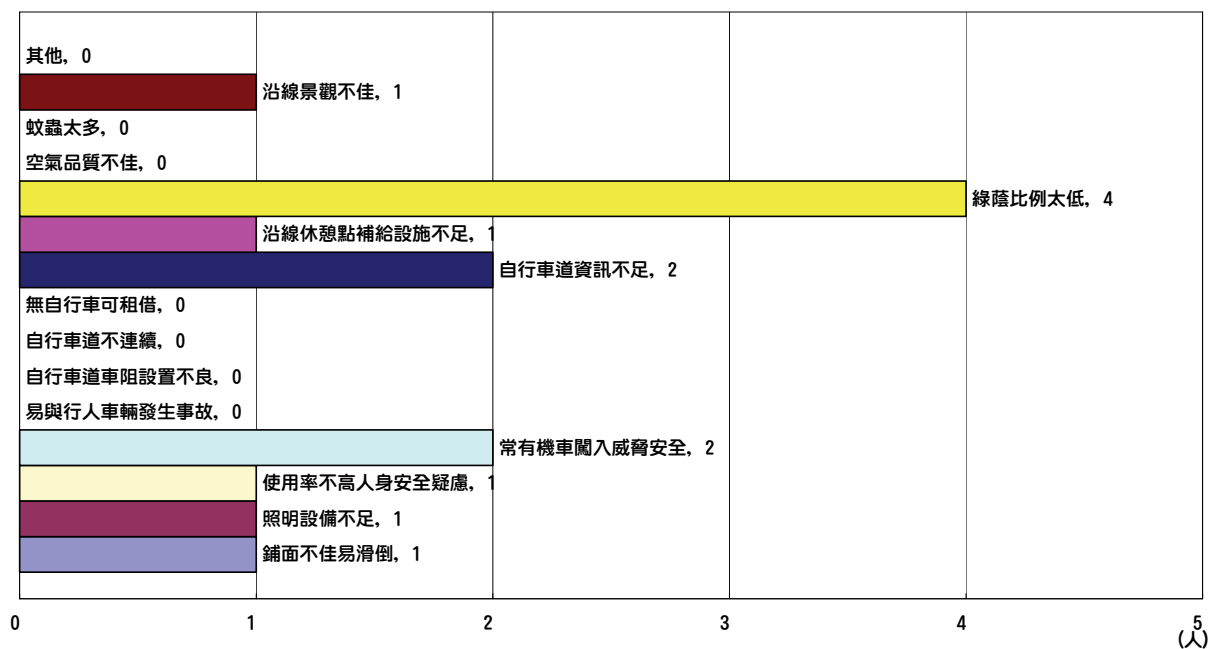
- ③大波池自行車道最多人認為常有機車闖入威脅安全、自行車道資訊不足及車道不連續；100 年調查結果最多人認為常有機車闖入威脅安全，其次是沿線休憩補給設施、照明設備不足。顯示專用道執法及自行車道資訊與連續性應再加強。

大坡池自行車道

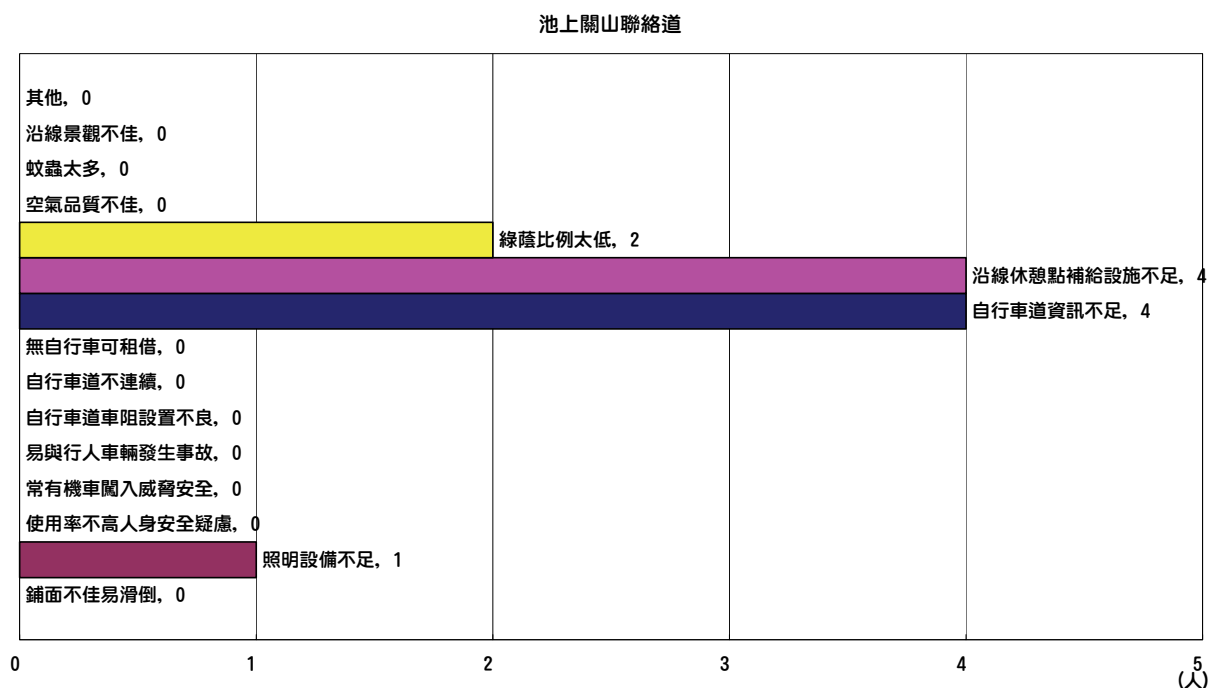


- ④大坡池新增環線最多人認為綠蔭比例太低，其次是自行車道資訊不足與常有機車闖入威脅安全；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低及自行車道資訊不足，其次是自行車道車阻設置不良，顯示綠蔭、車道資訊提供及專用道執法應再加強。

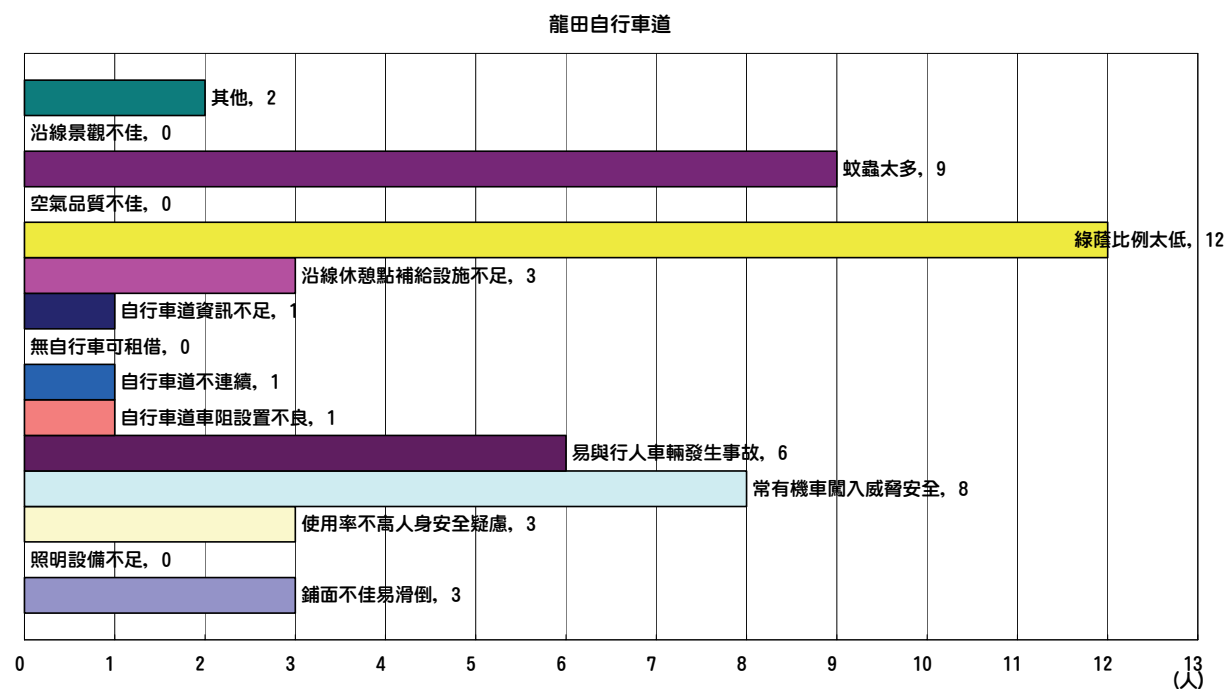
大坡池新增環線



- ③⑦池上關山聯絡道最多人認為沿線休憩補給設施及自行車道資訊不足；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足，顯示休憩補給設施及自行車道資訊仍有待加強。

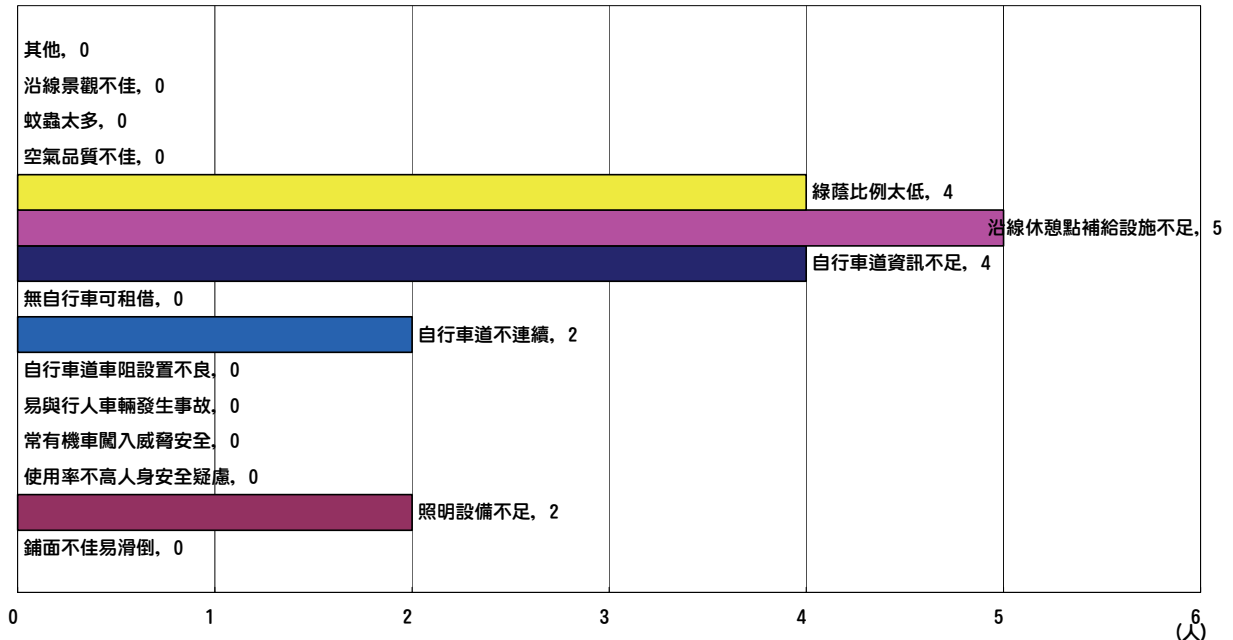


- ③⑧龍田自行車道最多人認為綠蔭比例太低，其次是蚊蟲太多，常有機車闖入威脅安全再次之；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是蚊蟲太多及沿線休憩補給設施不足。顯示綠蔭不足及蚊蟲問題仍有待加強。



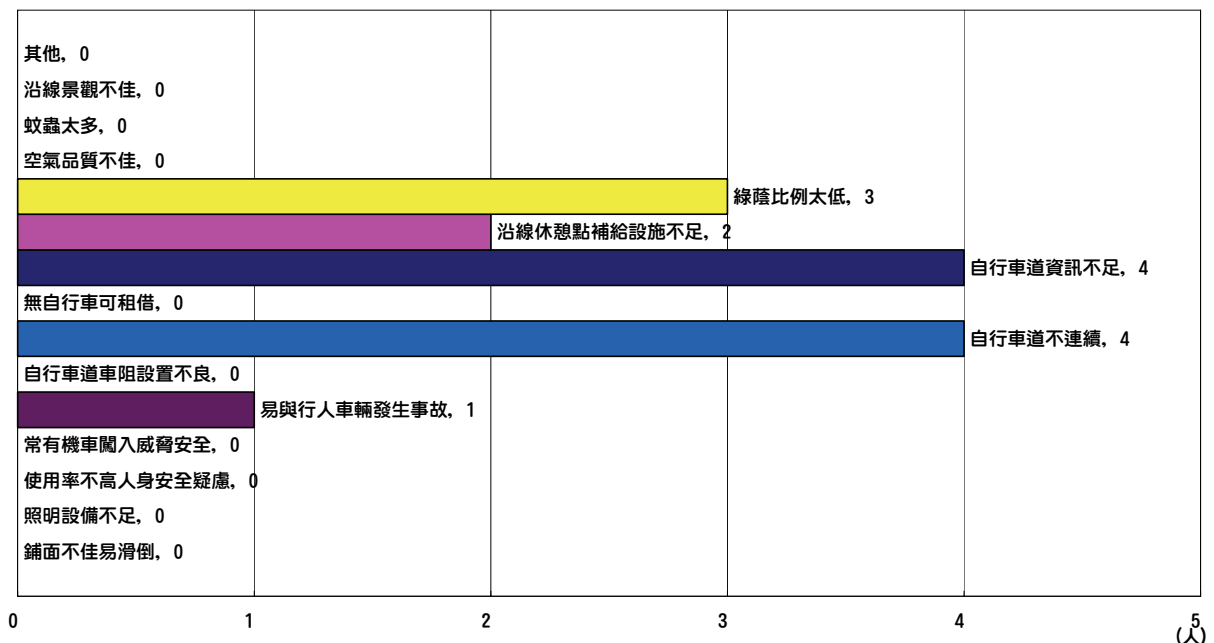
③⑨ 台 9 線自行車路線(池上-鹿野)最多人認為沿線休憩補給設施不足，其次是綠蔭比例太低及自行車道資訊不足；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足，其次是自行車道資訊不足。顯示遮蔭、補給設施及車道資訊問題仍有待改進。

台9線自行車路線 (池上-鹿野)

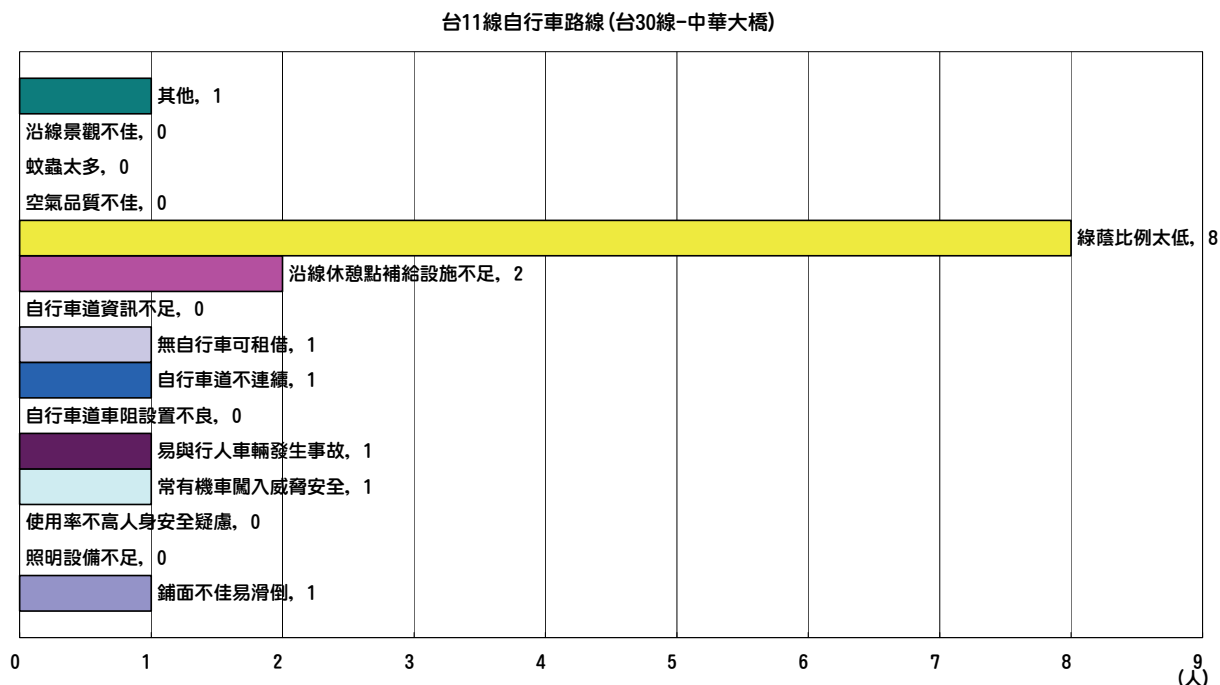


④⑩ 台 9 線自行車路線(鹿野-臺東)最多人認為自行車道資訊不足及車道不連續，其次是綠蔭比例太低；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是易與行人車輛發生事故，綠蔭比例太低及照明設施不足再次之，顯示車道資訊與遮蔭問題仍有待改進。

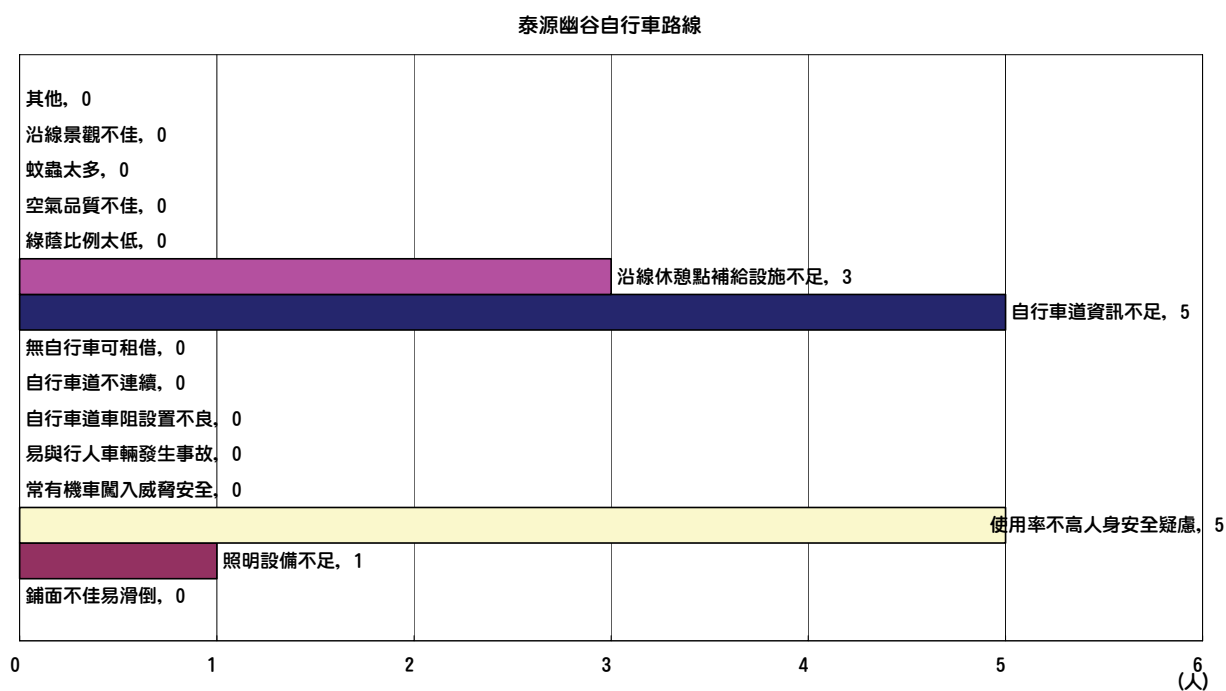
台9線自行車路線 (鹿野-臺東)



- ④1 台 11 線自行車路線(台 30 線-中華大橋)最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施不足；100 年調查結果最多人認為空氣品質不佳，其次是綠蔭比例太低及自行車道資訊不足。顯示遮蔭仍為本路線主要問題，此外，沿線休憩補給設施需再加強改進。



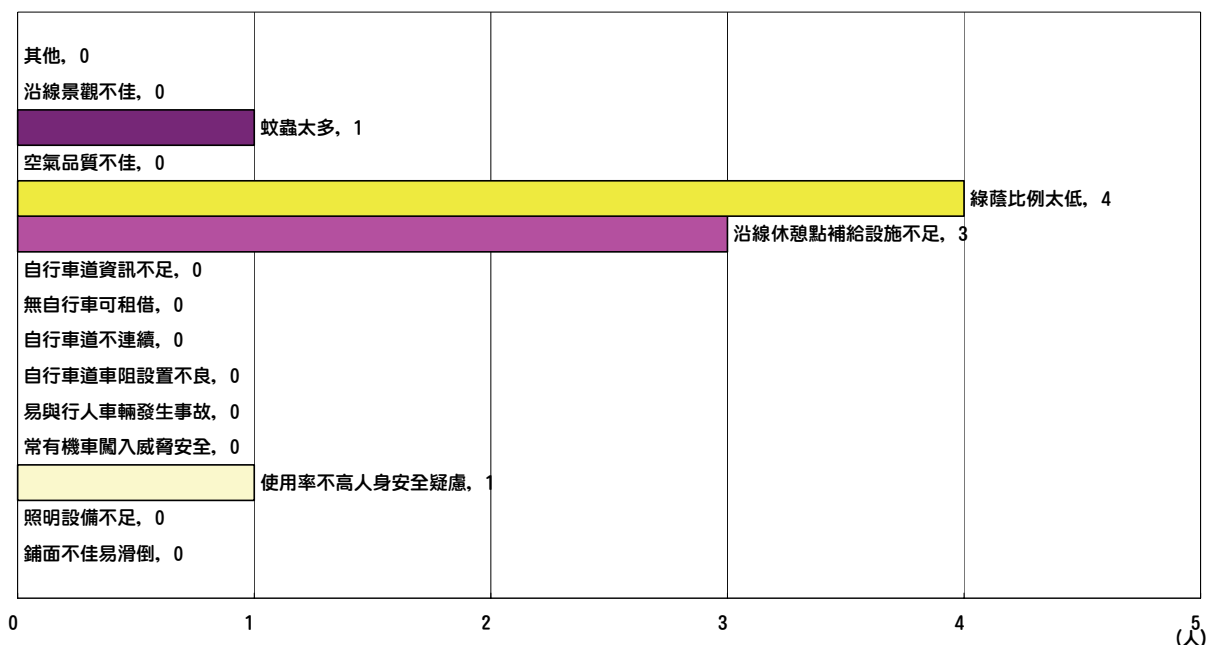
- ④2 泰源幽谷自行車路線最多人認為自行車道資訊不足，其次是使用率低人身安全疑慮；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是自行車道不連續及易與行人車輛發生事故，顯示車道資訊仍有待改進。





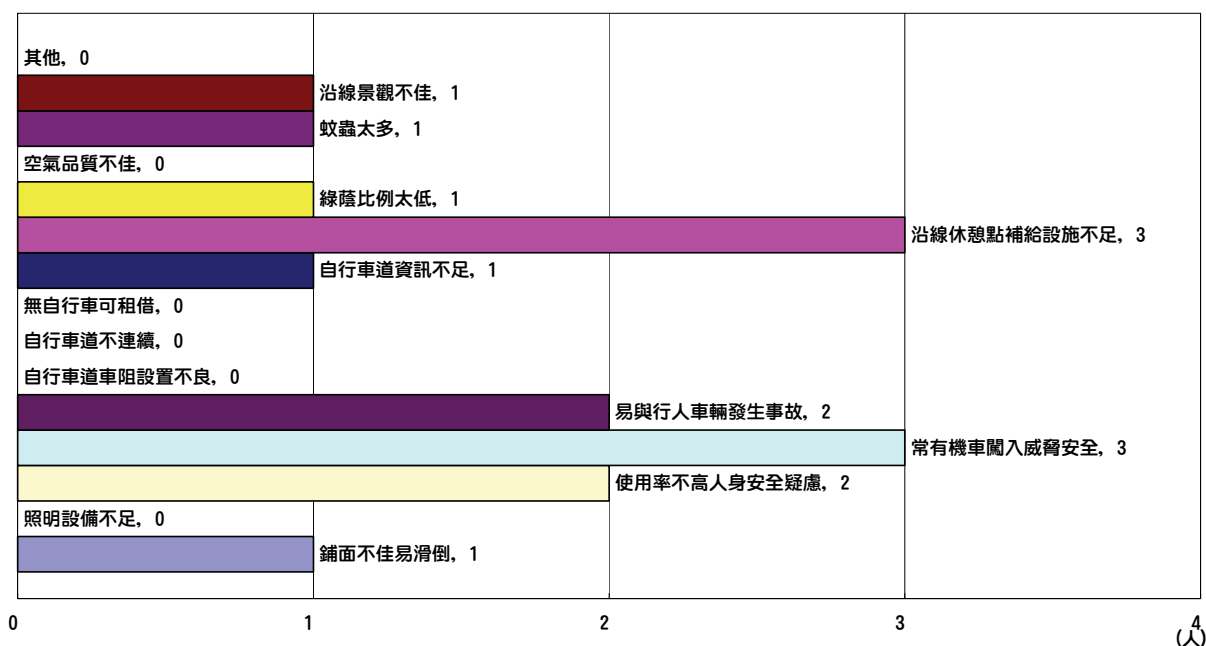
- ④③叭喲喲自行車路線最多人認為綠蔭比例太低，其次是沿線休憩補給設施；100 年調查結果最多人認為綠蔭比例太低，其次是常有機車闖入威脅安全，沿線休憩補給設施、自行車道資訊不足及使用率低人身安全疑慮再次之，顯示遮蔭及休憩補給設施仍為本路線之主要問題。

叭喲喲自行車路線

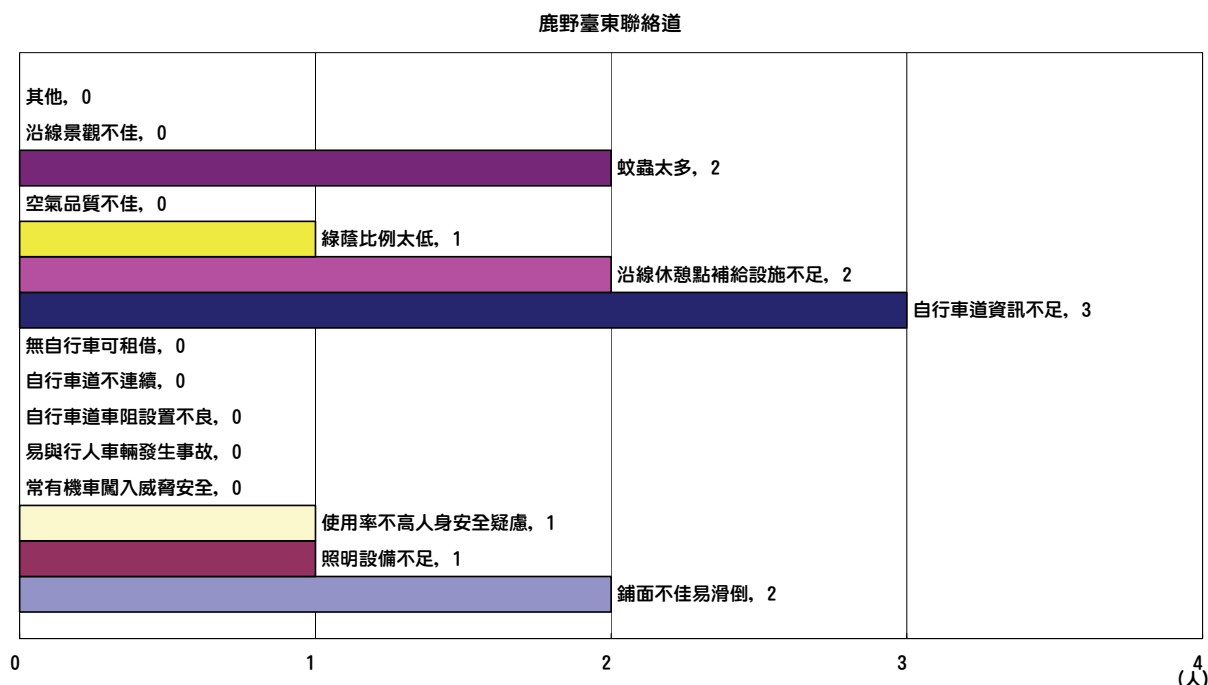


- ④④三仙台自行車路線最多人認為沿線休憩補給設施不足及常有機車闖入威脅安全；100 年調查結果最多人認為照明設施不足，其次是常有機車闖入威脅安全及使用率低人身安全疑慮，顯示休憩補給設施及專用道執法尚須改進。

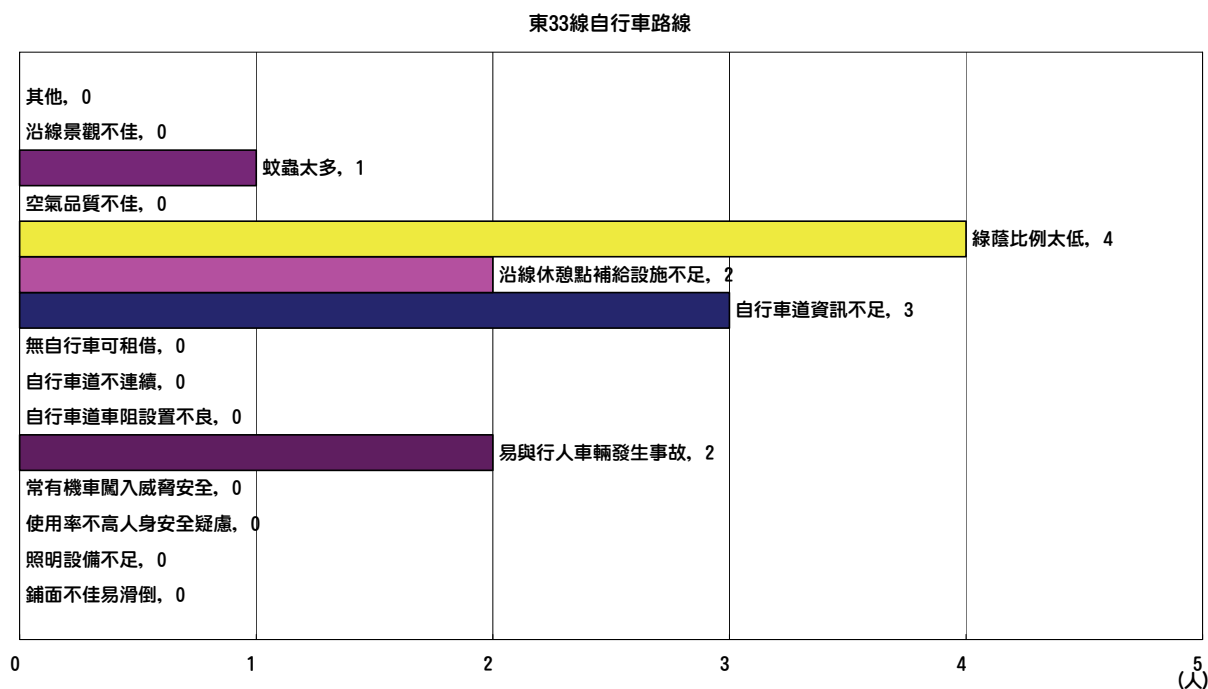
三仙台自行車路線



- ④⑤鹿野臺東聯絡道最多人認為自行車道資訊不足，其次是蚊蟲太多、沿線休憩補給設施不足及鋪面不佳易滑倒；100 年調查結果最多人認為自行車道資訊不足，其次是綠蔭比例太低及沿線休憩補給設施不足。顯示車道資訊與休憩補給設施仍有待改進。

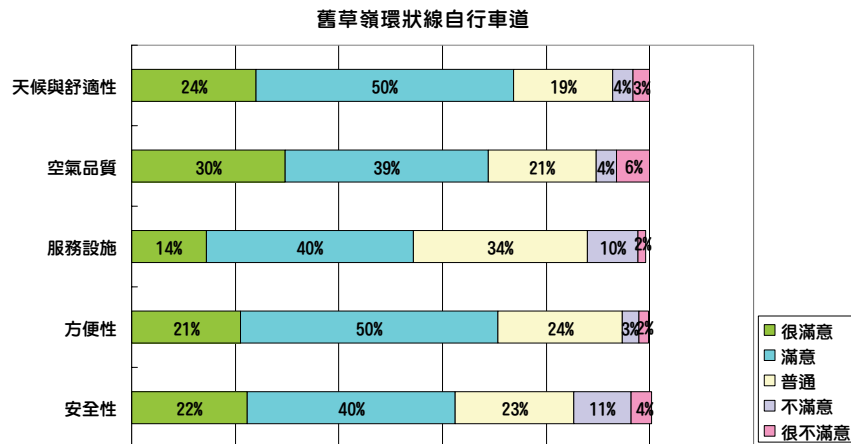


- ④⑥東 33 線自行車路線最多人認為綠蔭比例太低，其次是自行車道資訊不足，沿線休憩補給設施不足及易與行人車輛發生事故。

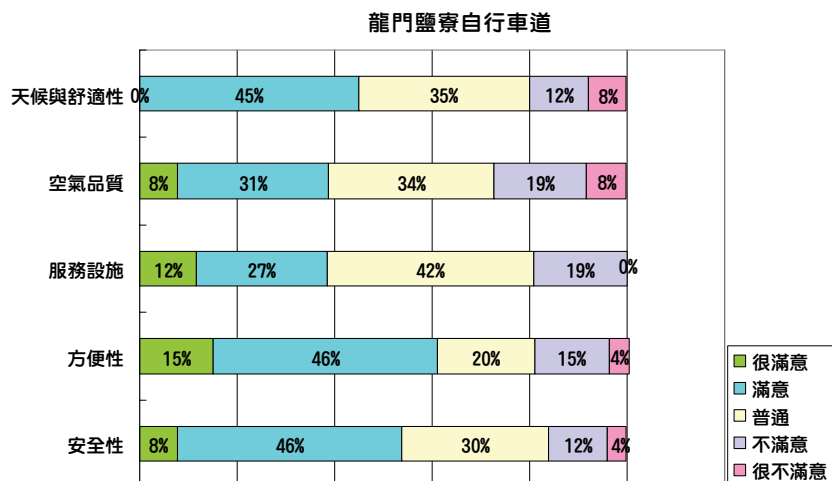


(5)有關各自行車道環境的滿意度說明如下

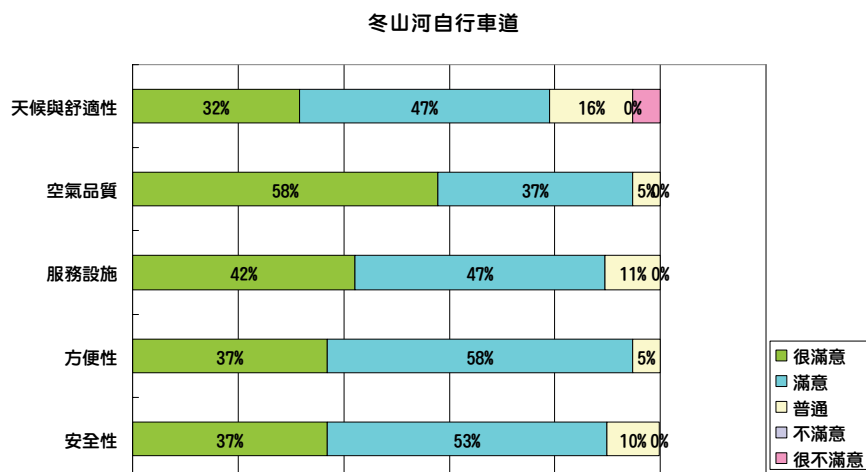
- ①舊草嶺環狀線自行車道：在安全性、方便性、服務設施、空氣品質及天候與舒適性滿意度皆以滿意所佔比例為高。



- ②龍門鹽寮自行車道：大部份以滿意所佔比例最高，其中空氣品質及服務設施滿意度部份以普通所佔比例為高。

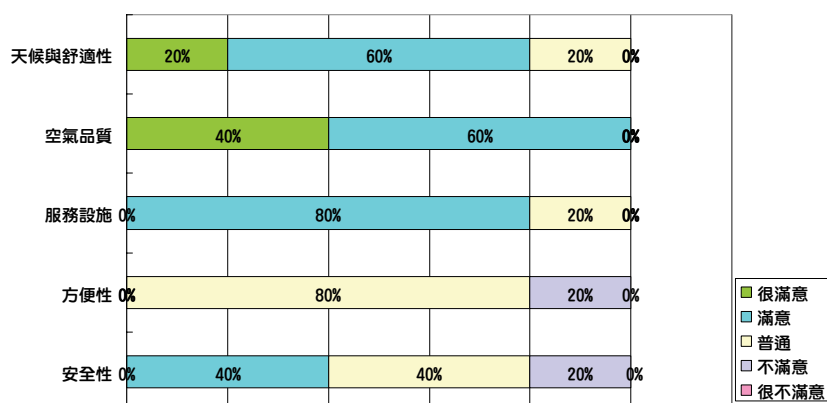


- ③冬山河自行車道：在安全性、方便性、服務設施及天候與舒適性滿意度部份皆以滿意所佔比例為高；空氣品質滿意度部分以很滿意所佔比例為高。



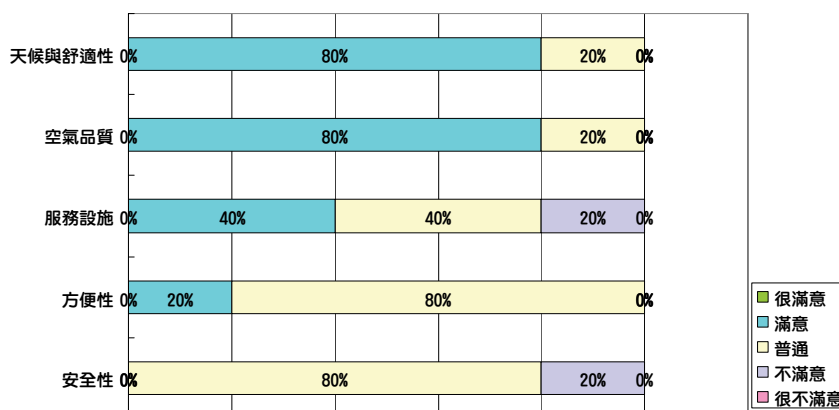
- ④宜蘭濱海自行車道(竹安-榕樹公園)：在安全性、方便性滿意度部份以普通所佔比例為高；服務設施、空氣品質及天候與舒適性滿意度部份以滿意所佔比例為高。

宜蘭濱海自行車道（竹安-榕樹公園）



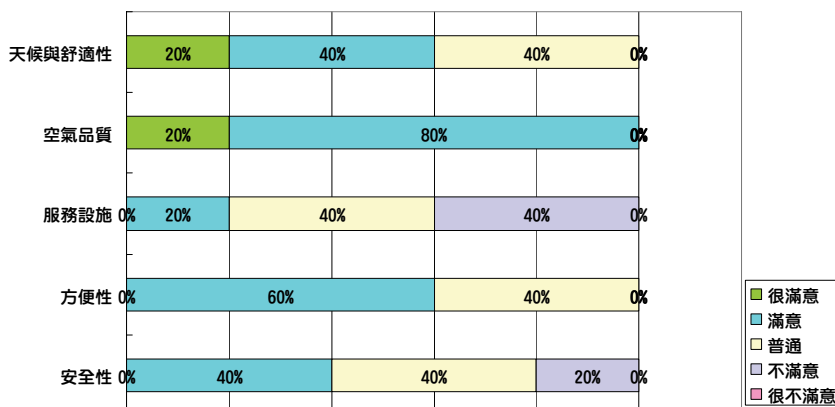
- ⑤宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)：在安全性及方便性滿意度部份皆以普通所佔比例為高；在服務設施滿意度部分以滿意及普通各佔40%；在空氣品質及天候與舒適性滿意度部份以滿意所佔比例最高。

宜蘭濱海自行車道(噶瑪蘭橋加禮遠橋)

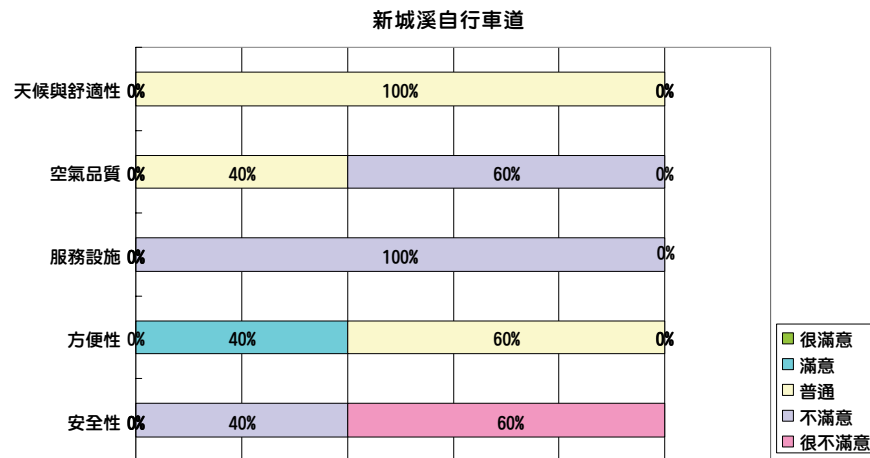


- ⑥新水自行車道：在安全性、方便性及空氣品質滿意度部份皆以滿意所佔比例為高；在服務設施滿意度部份以普通及不滿意各佔40%；在天候與舒適性滿意度部份以滿意及普通各佔40%。

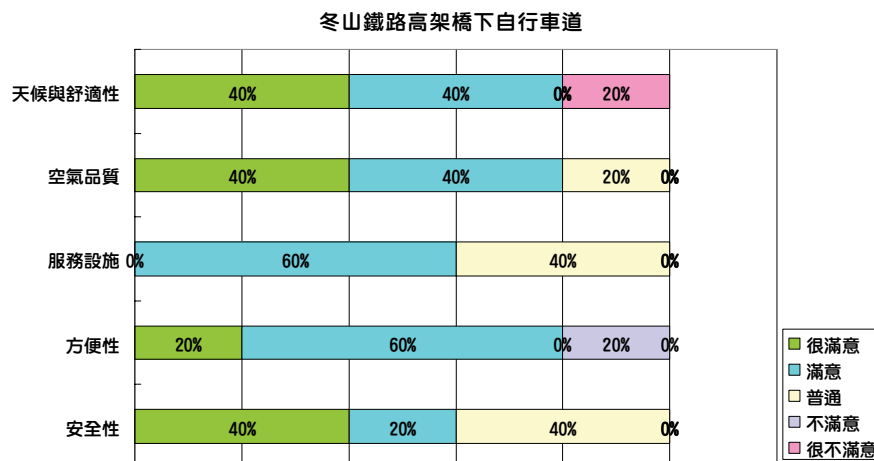
新水自行車道



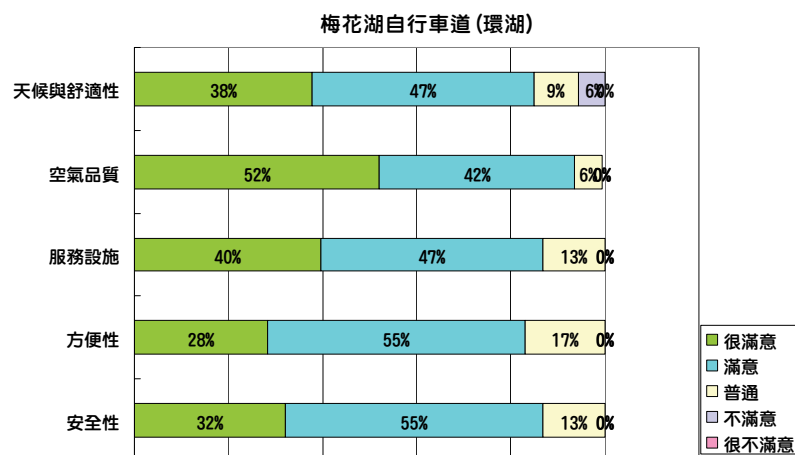
- ⑦新城溪自行車道：在安全性、服務設施及空氣品質滿意度部份皆以不滿意所佔比例為高；在天候與舒適性滿意度部份皆為滿意；在方便性滿意度部份以普通所佔比例為高。



- ⑧冬山鐵路高架橋下自行車道：在安全性滿意度部份以很滿意及普通各佔 40%；在方便性及服務設施部份以滿意所佔比例為高；在空氣品質及天氣與舒適性滿意度部份以很滿意及滿意各佔 40%。

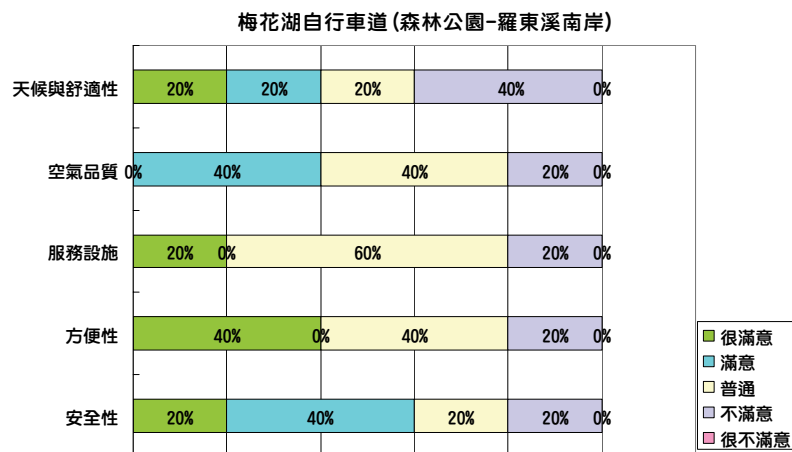


- ⑨梅花湖自行車道：大部份皆以滿意所佔比例為高，空氣品質滿意度部份有 52% 感到很滿意。

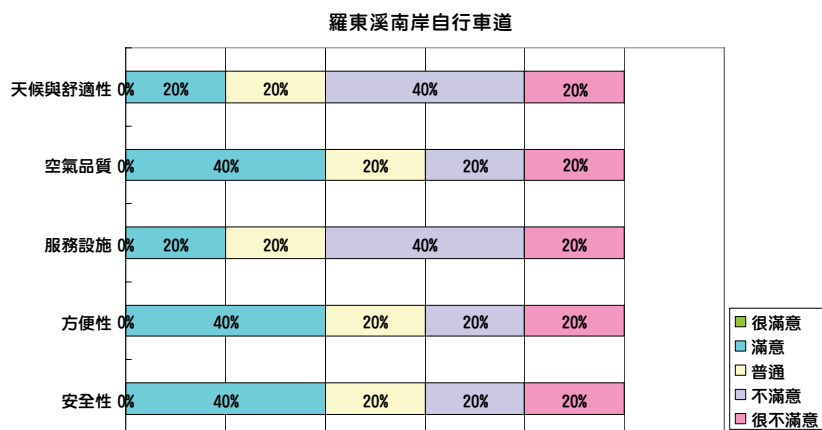




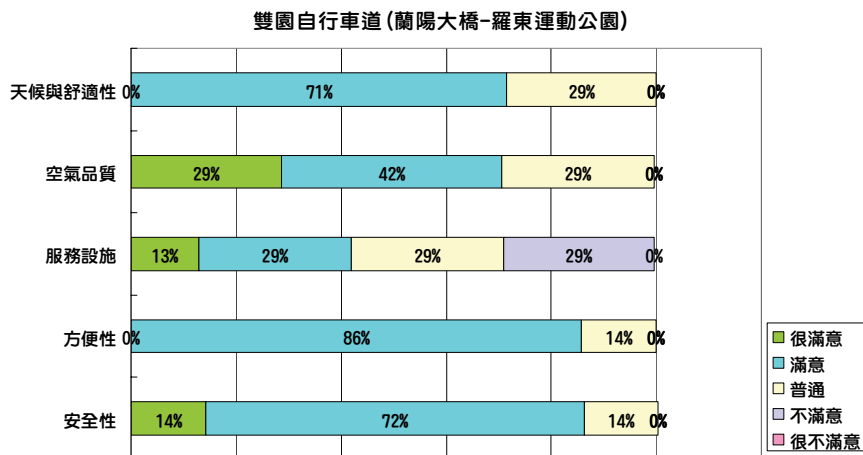
- ⑩梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)：在安全性滿意度部份以滿意所佔比例為高；在方便性部分以很滿意及普通各佔 40%；在服務設施部分以普通所佔比例最高，在空氣品質部分以滿意及普通各佔 40%；在天候與舒適性滿意度部份有 40% 不滿意。



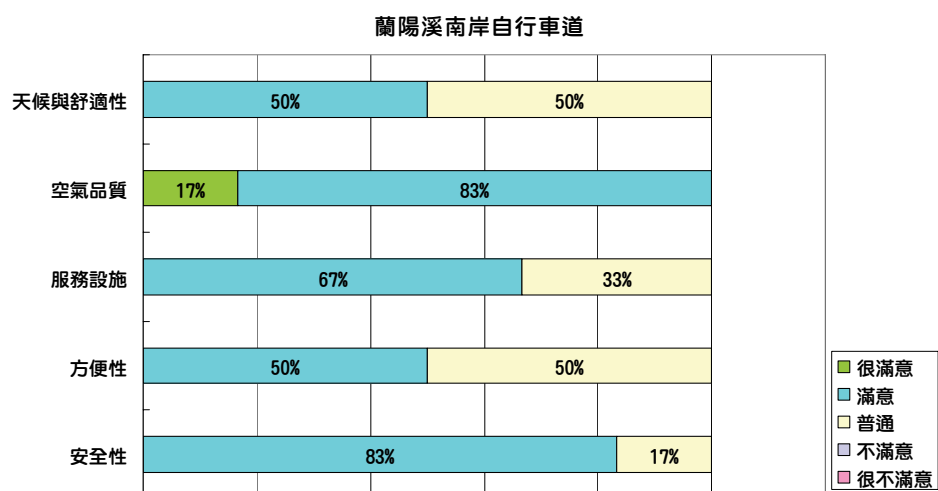
- ⑪羅東溪南岸自行車道：在安全性、方便性及空氣品質滿意度部份皆以滿意所佔比例為高；在服務設施、天候與舒適性部份以不滿意所佔比例為高。



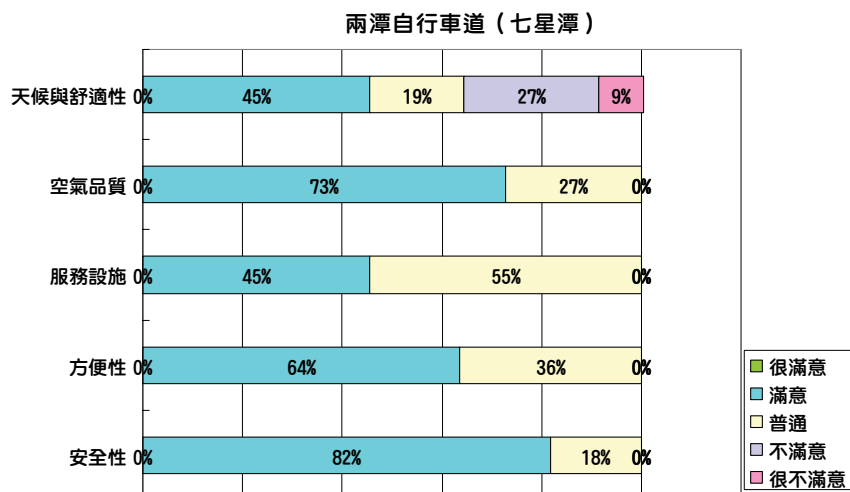
- ⑫雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)：大部份以滿意所佔比例為高，僅服務設施滿意度部份有 29% 不滿意。



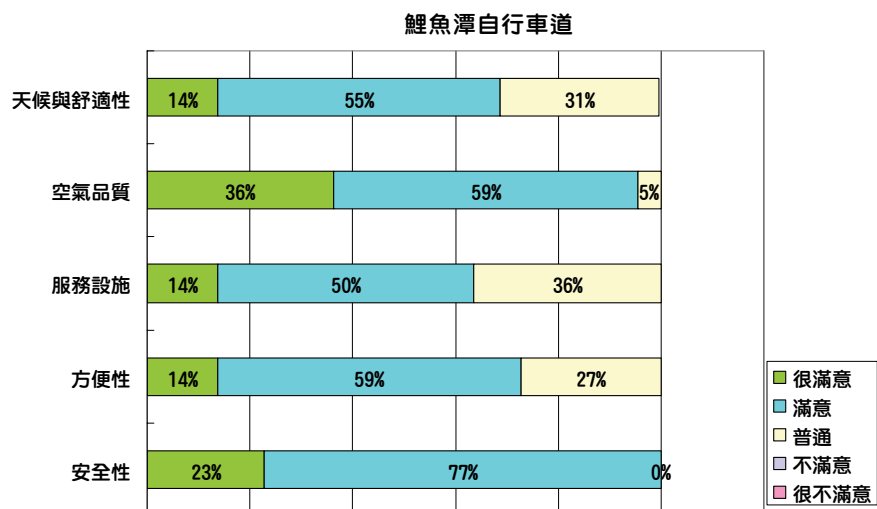
⑬蘭陽溪南岸自行車道：各部份皆以滿意所佔比例為高，無不滿意之狀況。



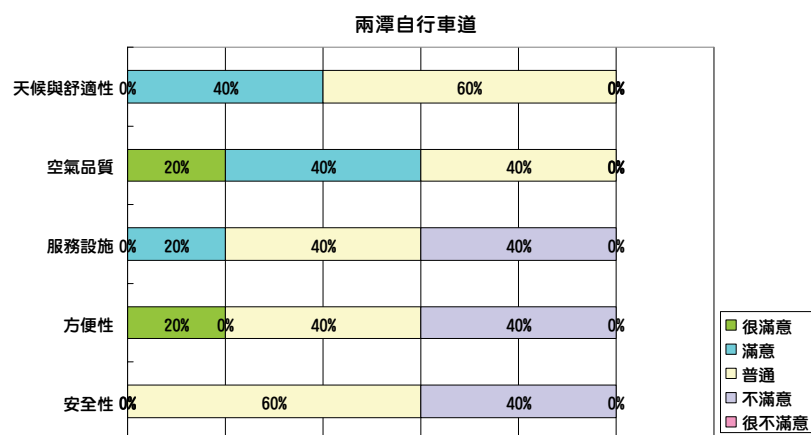
⑭七星潭自行車道：各部份皆以滿意所佔比例為高，惟在天候與舒適性部分有 36% 感到不滿意與很不滿意。



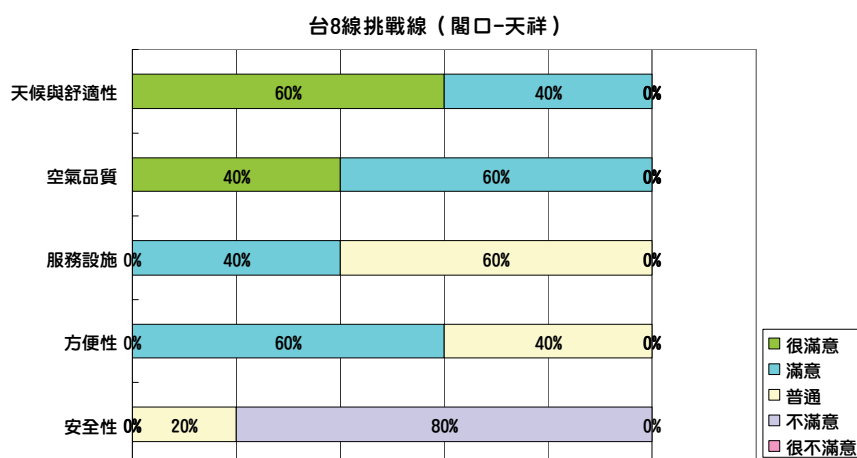
⑮鯉魚潭自行車道：各部分皆以滿意所佔比例為高，無感到不滿意之狀況。



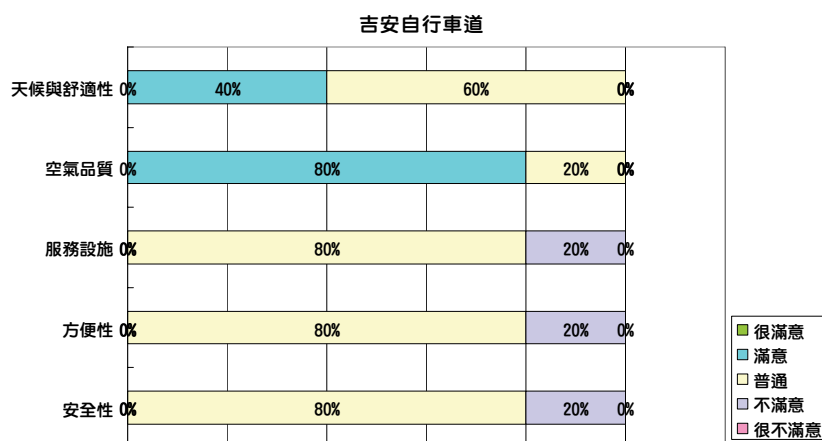
- ①⑥兩潭自行車道：在安全性與天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高；方便性及服務設施部份以普通及不滿意各佔 40%；在空氣品質滿意度部分以滿意及普通各佔 40%。安全性部分雖以普通所佔比例為高，但有 40%感到不滿意。



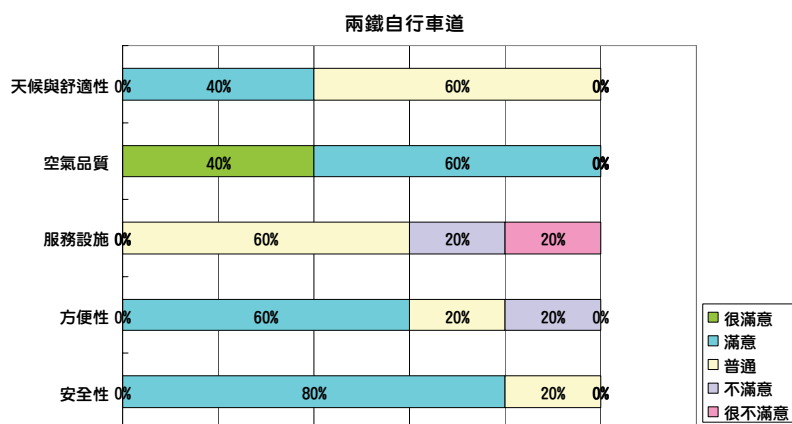
- ①⑦台 8 挑戰線：在安全性部分有 80%感到不滿意；在方便性及空氣品質滿意度部份皆以滿意所佔比例為高；在服務設施部分以普通所佔比例為高；天候與舒適性滿意度部份以很滿意所佔比例為高。



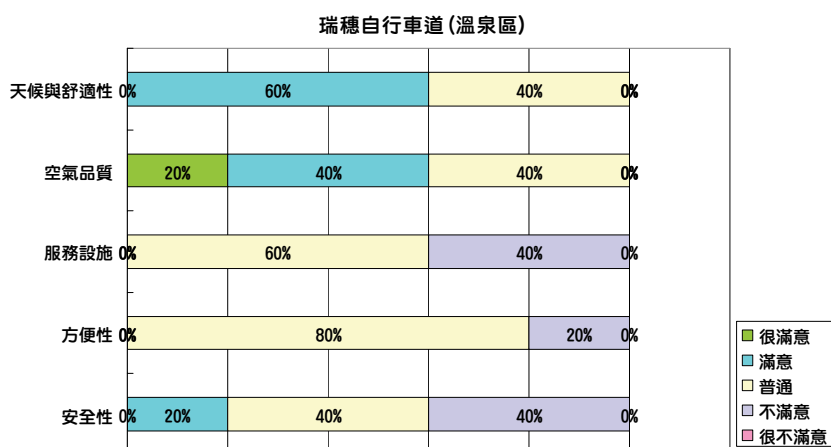
- ①⑧吉安自行車道：在安全性、方便性、服務設施及天候與舒適性滿意度部分以普通所佔比例為高；在空氣品質滿意度部份以滿意所佔比例為高。



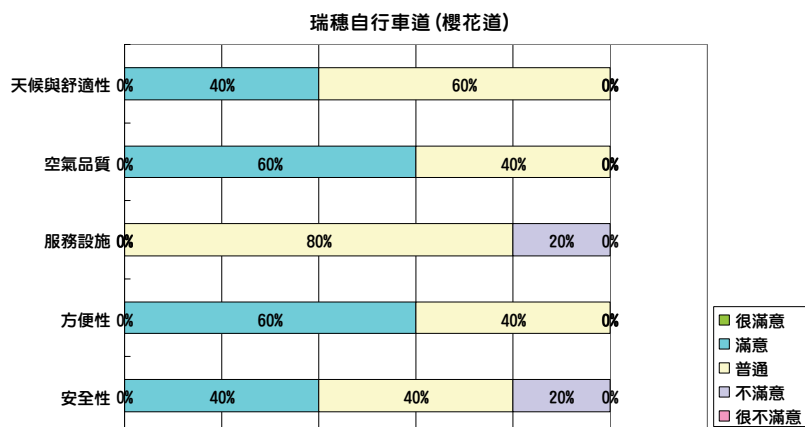
- ①⑨兩鐵自行車道：在安全性、方便性及空氣品質滿意度部份皆以滿意所佔比例為高；在服務設施及天候與舒適性滿意度部分以普通所佔比例為高，惟服務設施有 40% 感到不滿意及很不滿意。



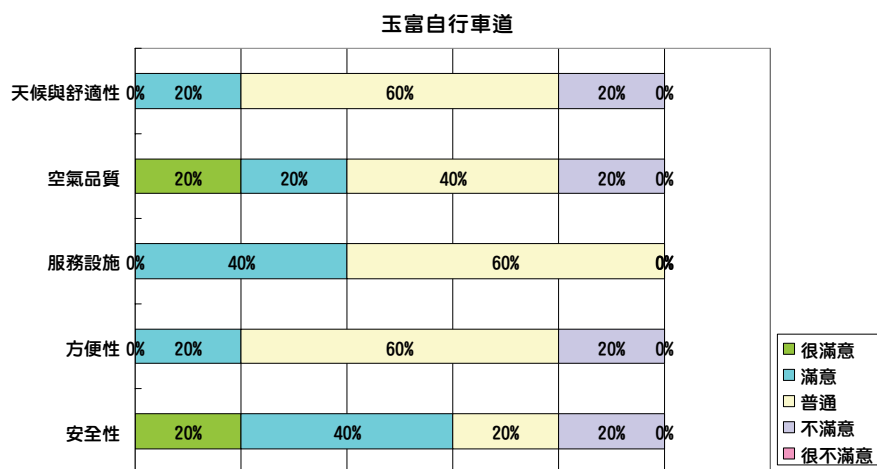
- ②⑩瑞穗自行車道(溫泉區)：在安全性部分以普通與不滿意各佔 40%；在方便性及服務設施滿意度部份以普通所佔比例最高，其中服務設施有 40% 感到不滿意；在空氣品質部分以滿意及普通各佔 40%；在天候與舒適性滿意度部分以滿意所佔比例為高。



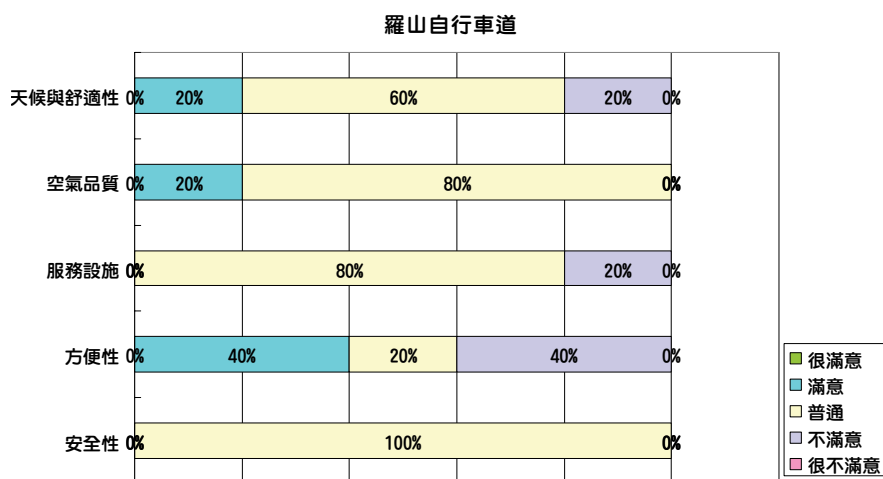
- ②⑪瑞穗自行車道(櫻花道)：在安全性部分以滿意及普通各佔 40%；方便性及空氣品質滿意度部分以滿意所佔比例為高；在服務設施及天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高。



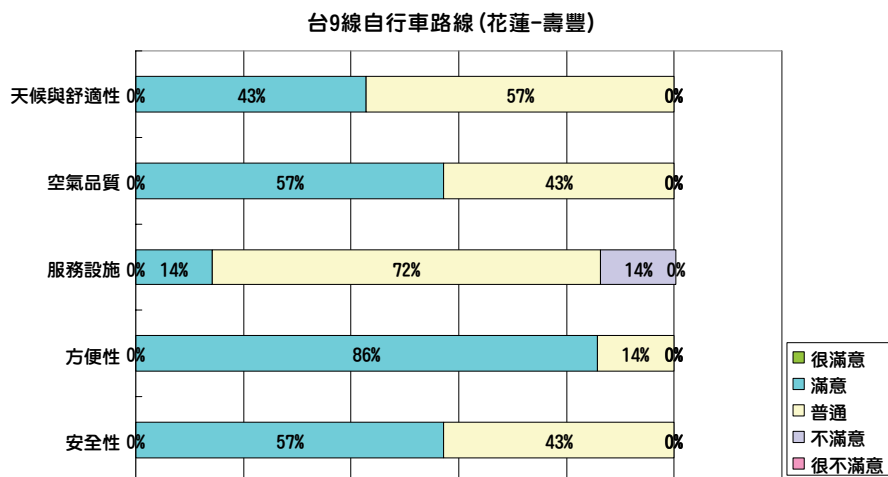
- ②玉富自行車道：在安全性、方便性及天候與舒適性滿意度部分以普通與滿意各佔40%；在服務設施滿意度部份以普通所佔比例為高；在空氣品質滿意度部份以很滿意及滿意各佔40%。



- ③羅山自行車道：大部分以普通所佔比例為高，惟方便性滿意度部分以滿意與不滿意各佔40%。

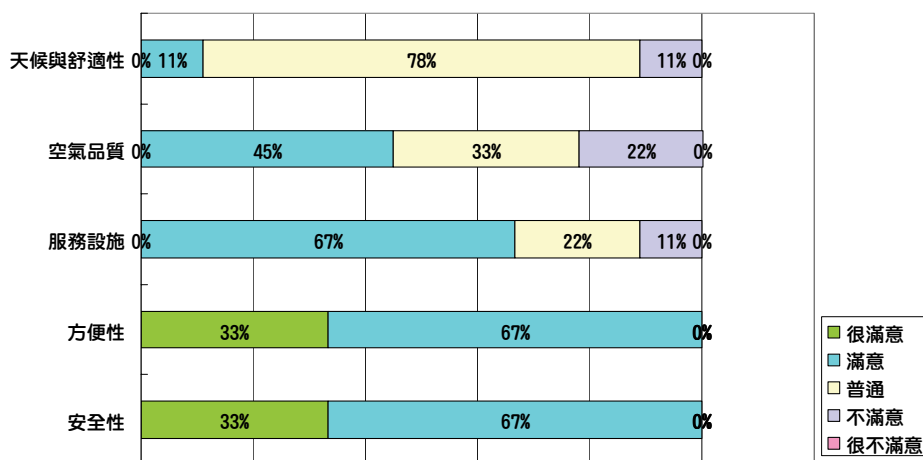


- ④台9線自行車路線(花蓮-壽豐)：大部分以滿意所佔比例為高，惟服務設施以普通所佔比例為高。



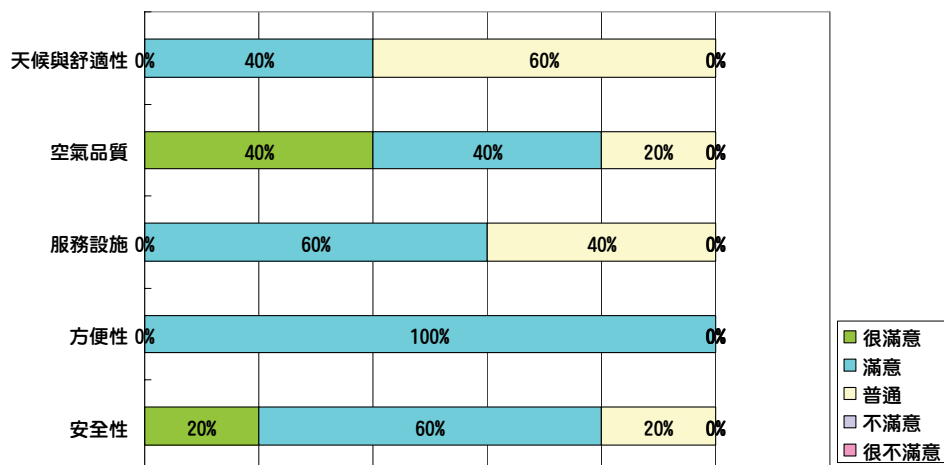
- ②⑤ 台 9 線自行車路線(壽豐-瑞穗)：大部分以滿意所佔比例為高；在天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高。

台9線自行車路線（壽豐-瑞穗）



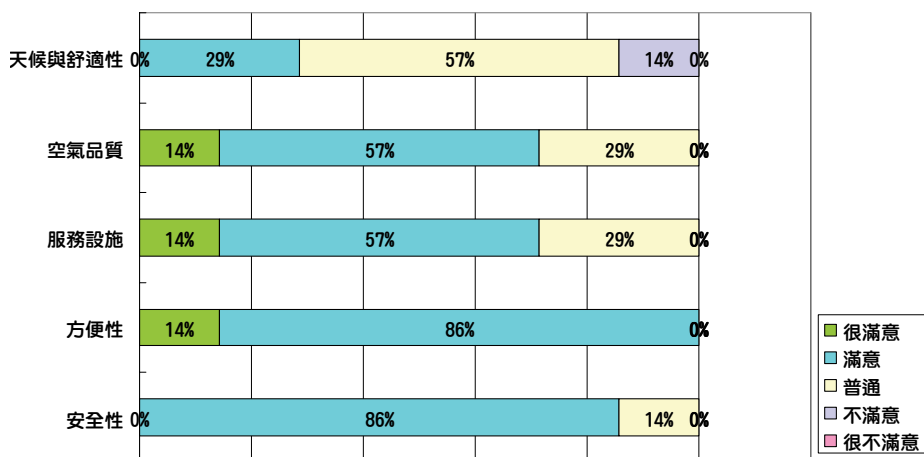
- ②⑥ 台 9 線自行車路線(瑞穗-玉里)：在安全性、方便性、服務設施及空氣品質滿意度部分以滿意所佔比例為高；在天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高。

台9線自行車路線（瑞穗-玉里）



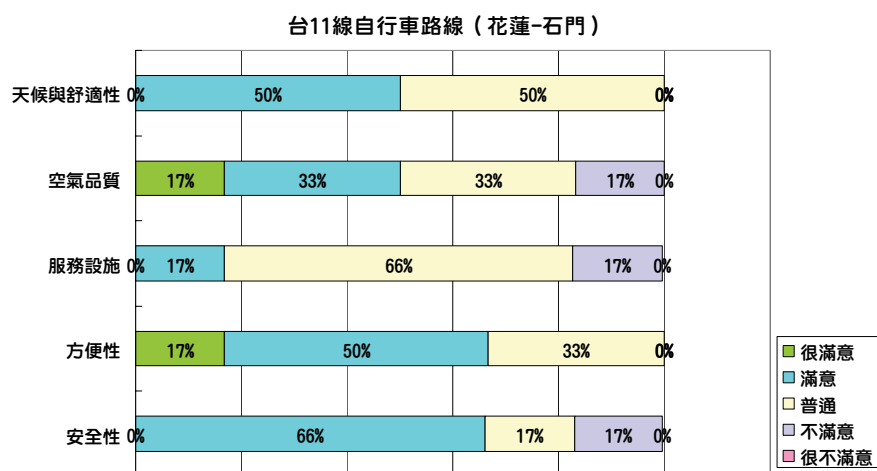
- ②⑦ 台 9 線自行車路線(玉里-池上)：大部分以滿意所佔比例為高，惟天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高。

台9線自行車路線（玉里-池上）

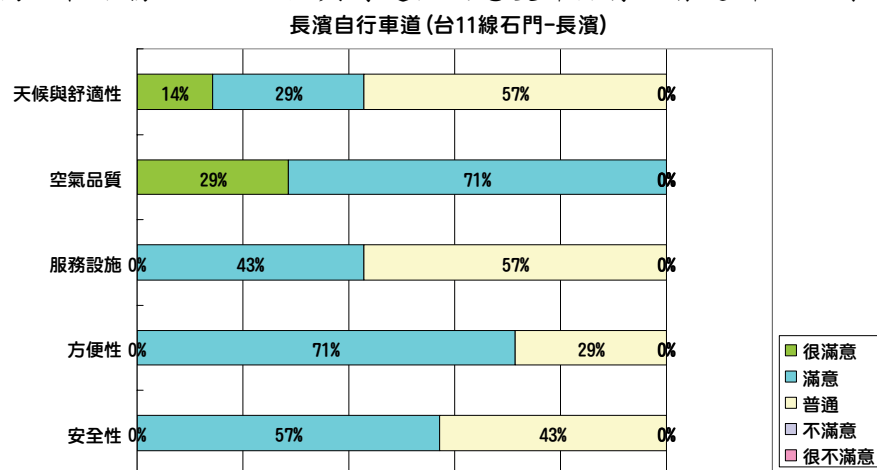




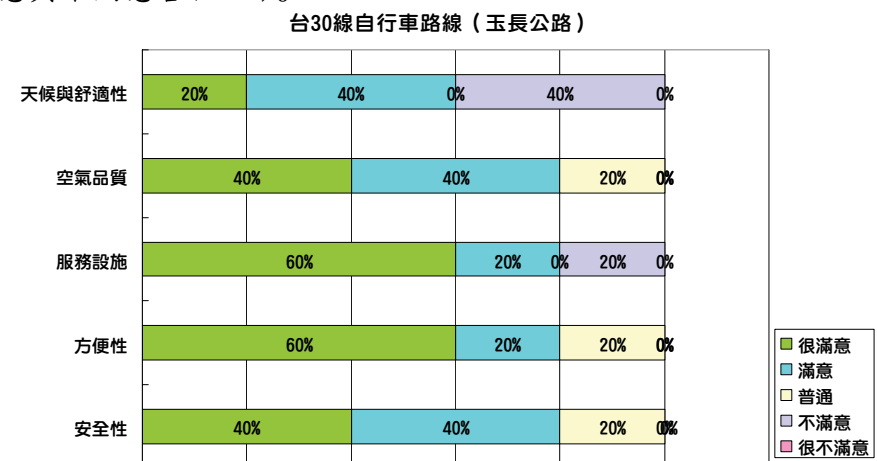
- ⑳ 台 11 線自行車路線(花蓮-石門)：在安全性、方便性及天候與舒適性滿意度部分以滿意所佔比例為高；在服務設施滿意度部分以普通所佔比例為高；在空氣品質滿意度部份以滿意及普通各佔 33%。



- ㉑ 長濱自行車道(石門-長濱)：在安全性、方便性及空氣品質滿意度部分以滿意所佔比例為高；在服務設施及天候與舒適性滿意度部份有以普通所佔比例為高。

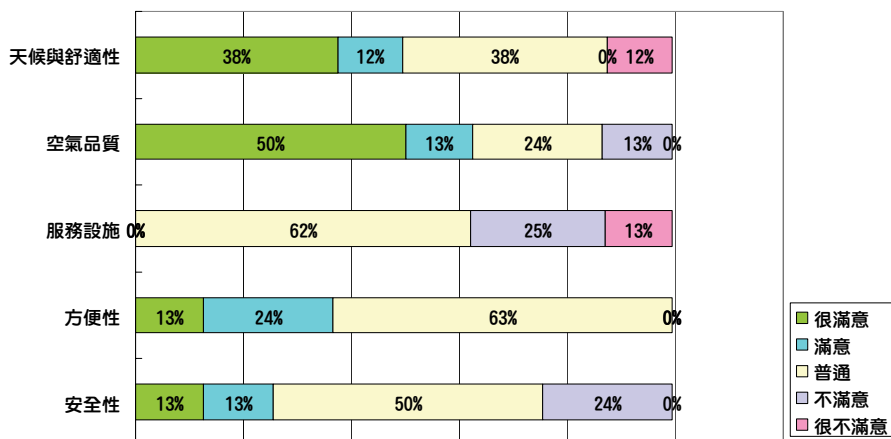


- ㉒ 台 30 線自行車路線(玉長公路)：在安全性及空氣品質滿意度部分以很滿意及滿意各佔 40%；在方便性及服務設施部分以很滿意所佔比例為高；在天候與舒適性部份以滿意與不滿意各佔 40%。



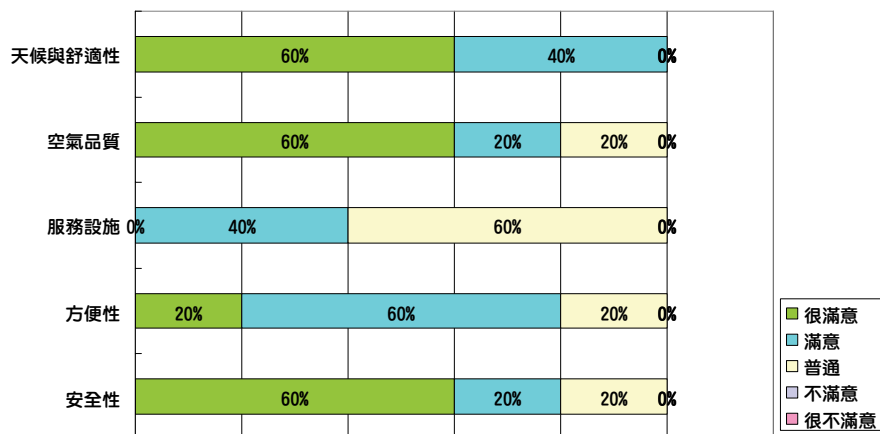
- ⑪ 193 線自行車路線(花蓮-鳳林)：在安全性、方便性及服務設施滿意度部分以普通所佔比例為高；在空氣品質部分以很滿意所佔比例為高；在天候與舒適性部份以很滿意及普通各佔 38%。其中服務設施部分有 25%感到不滿意。

193線自行車路線（花蓮-鳳林）



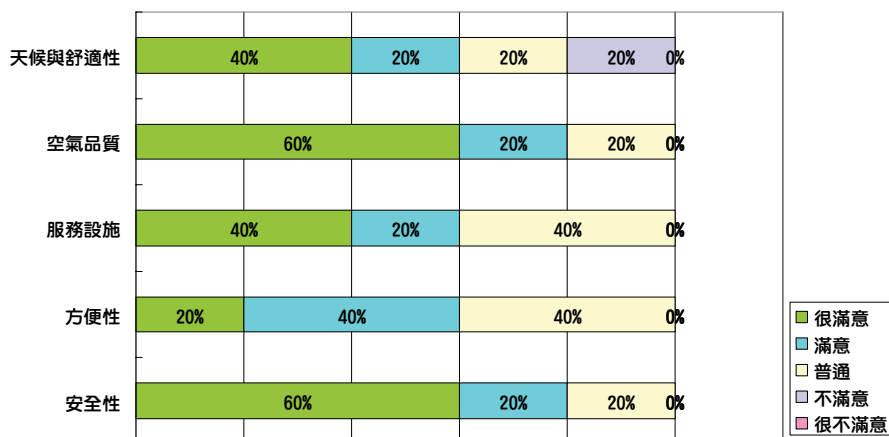
- ⑫ 193 線自行車路線(鳳林-瑞穗)：大部分以很滿意及滿意所佔比例為高，惟服務設施滿意度部分以普通所佔比例為高。

193線自行車路線（鳳林-瑞穗）

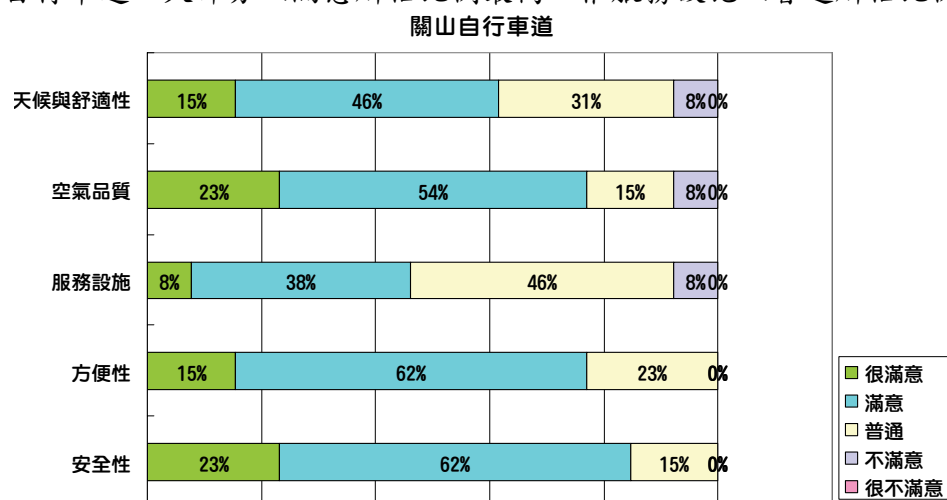


- ⑬ 193 線自行車路線(瑞穗-玉里)：在方便性部分以滿意及普通各佔 40%；在安全性、空氣品質及天候與舒適性滿意度部份以很滿意所佔比例為高；在服務設施部份以很滿意及普通各佔 40%。

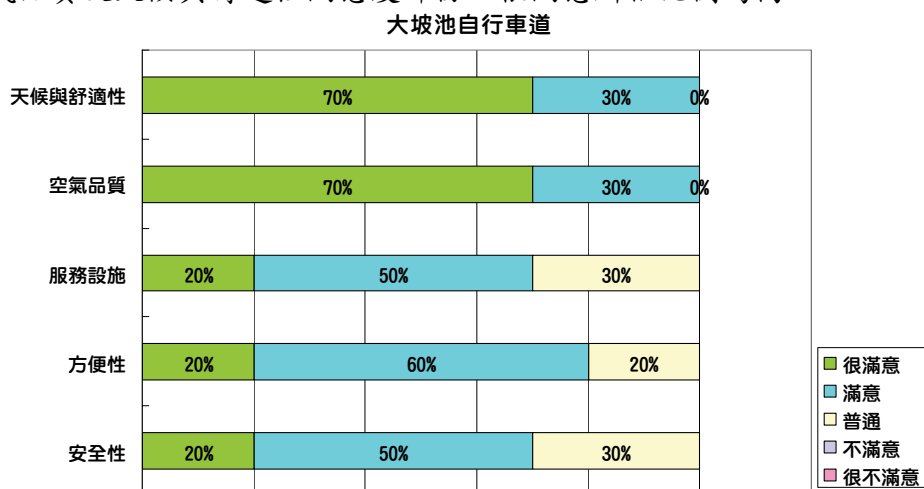
193線自行車路線（瑞穗-玉里）



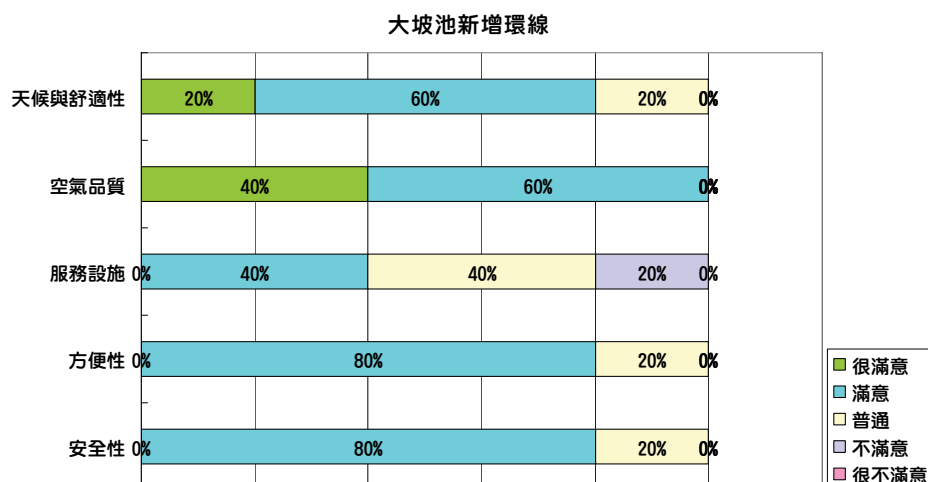
③④關山自行車道：大部分以滿意所佔比例最高，惟服務設施以普通所佔比例為高。



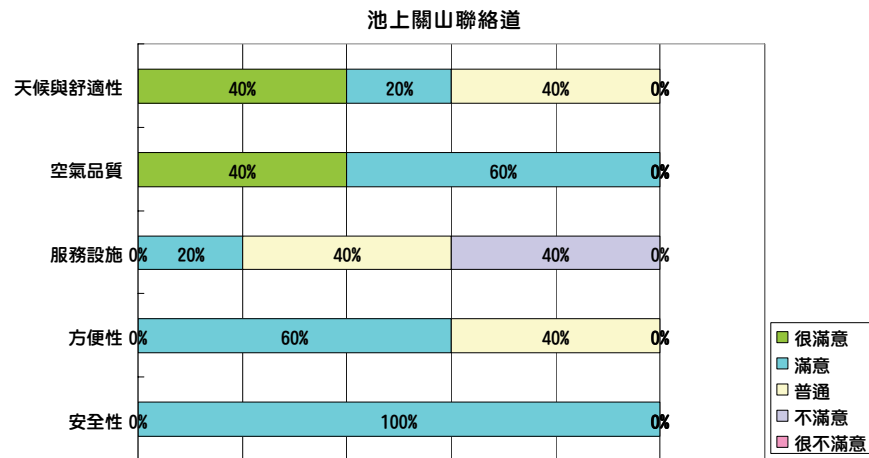
③⑤大坡池自行車道：在安全性、方便性及服務設施滿意度部分以滿意所佔比例為高；在空氣品質及天候與舒適性滿意度部份以很滿意所佔比例為高。



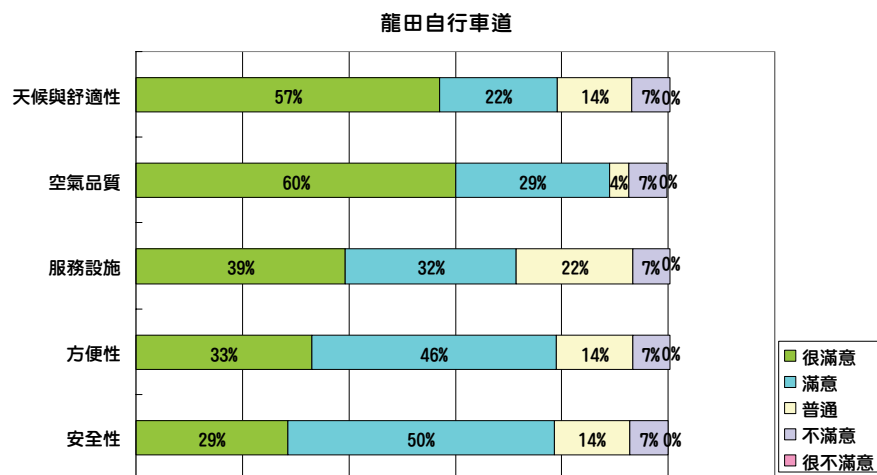
③⑥大坡池新增環線：大部分以滿意所佔比例為高，在服務設施部份滿意及普通各佔40%。



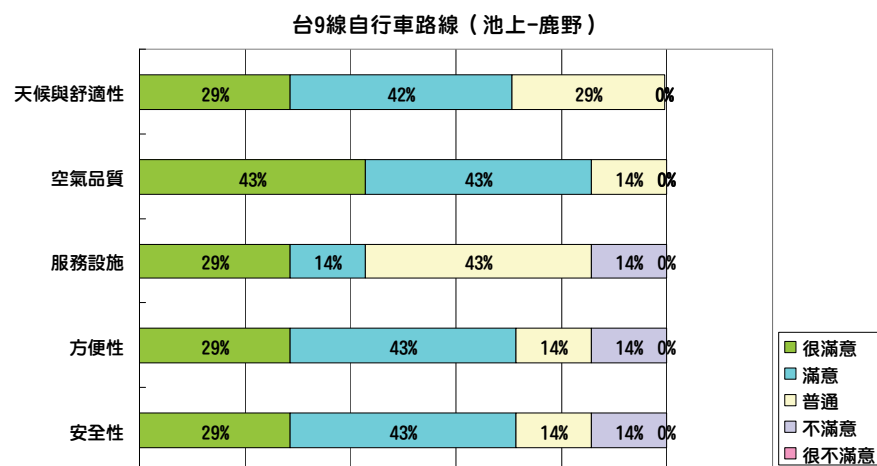
- ③⑦池上關山聯絡道：在安全性、方便性及空氣品質滿意度部分以滿意所佔比例為高；在服務設施部分以普通及不滿意各佔 40%；天候與舒適性部份以很滿意及普通各佔 40%。



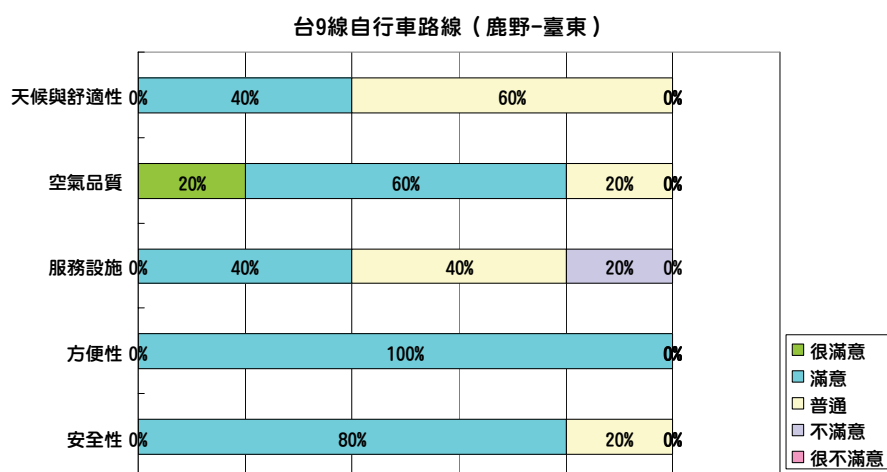
- ③⑧龍田自行車道：在安全性及方便性部分以滿意所佔比例為高；在服務設施、空氣品質及天候與舒適性部份以很滿意所佔比例為高。



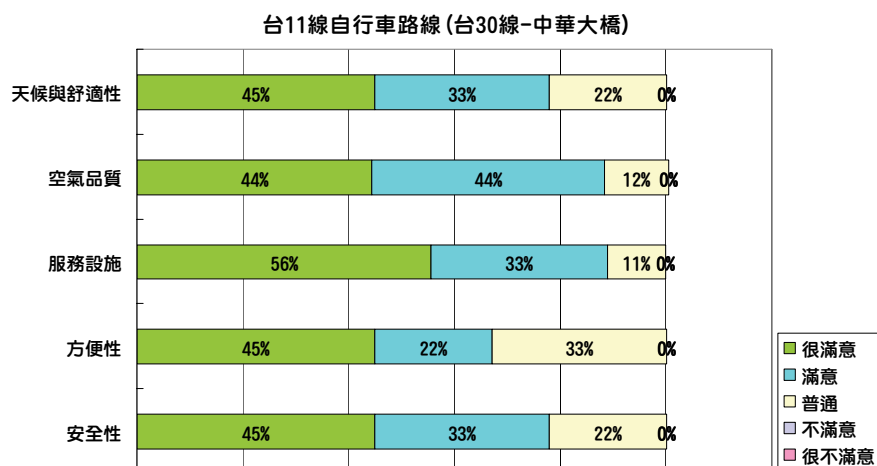
- ③⑨台 9 線自行車路線(池上-鹿野)：大部分以滿意所佔比例為高，惟服務設施部分以普通所佔比例為高。



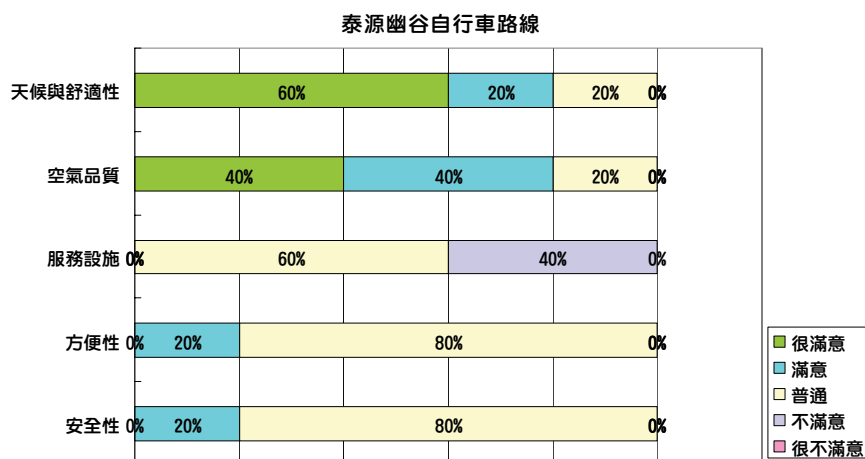
- ④⑩ 台 9 線自行車路線(鹿野-臺東)：在安全性、方便性及空氣品質部分以滿意所佔比例為高；在服務設施部分以滿意及普通各佔 40%；在天候與舒適性滿意度部份以普通所佔比例為高。



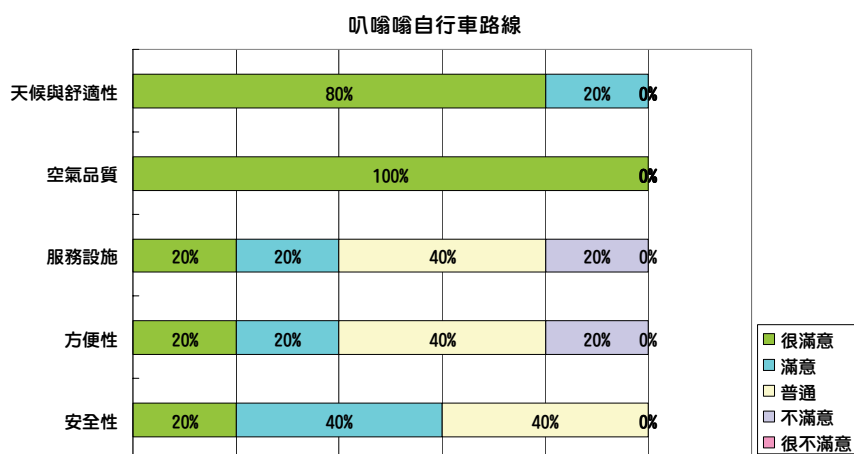
- ④⑪ 台 11 線自行車路線(台 30 線-中華大橋)：大部分以很滿意所佔比例為高，在空氣品質部分以很滿意及滿意各佔 44%。



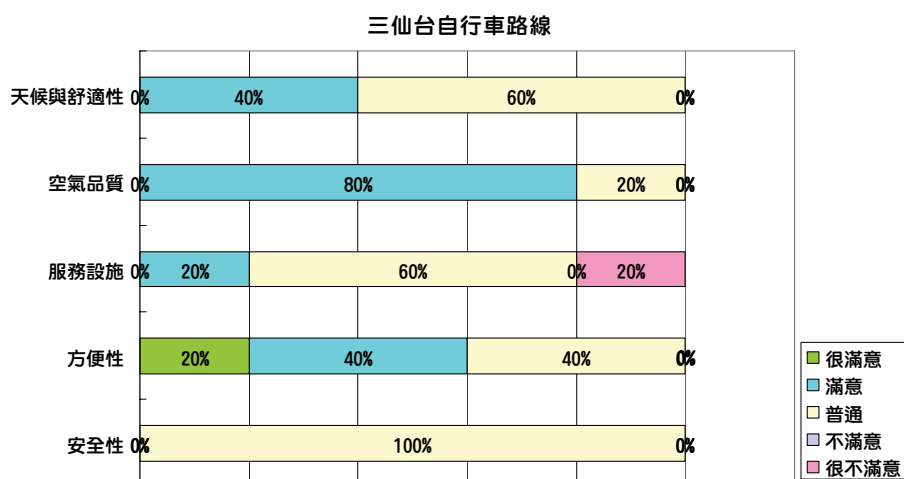
- ④⑫ 泰源幽谷自行車路線：在安全性、方便性及服務設施部分以普通所佔比例為高，其中服務設施部分有 40%感到不滿意；在空氣品質部分以很滿意及滿意各佔 40%；天候與舒適性滿意度以很滿意所佔比例為高。



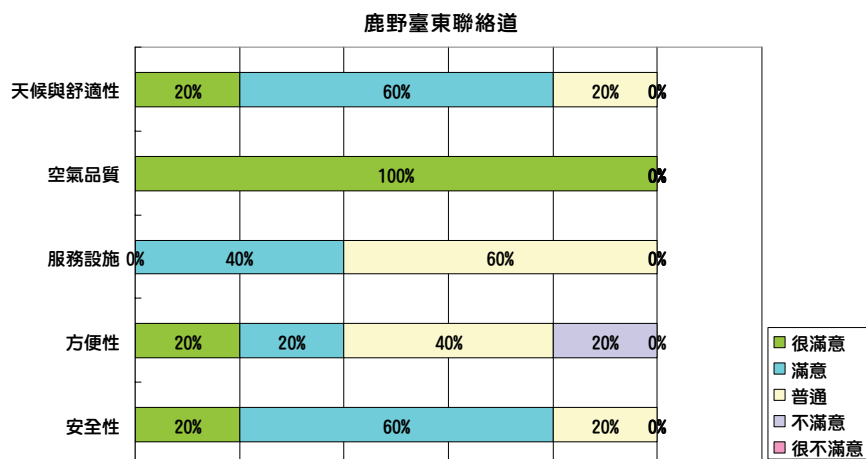
- ④③叭嗡嗡自行車路線：在安全性部分以滿意及普通各佔 40%；在方便性及服務設施部分以普通所佔比例為高；在空氣品質及天候與舒適性部份以很滿意所佔比例為高。



- ④④三仙台自行車路線：在安全性、服務設施及天候與舒適性部份以普通所佔比例為高；在方便性部分以滿意及普通各佔 40%；在空氣品質部分以滿意所佔比例為高。

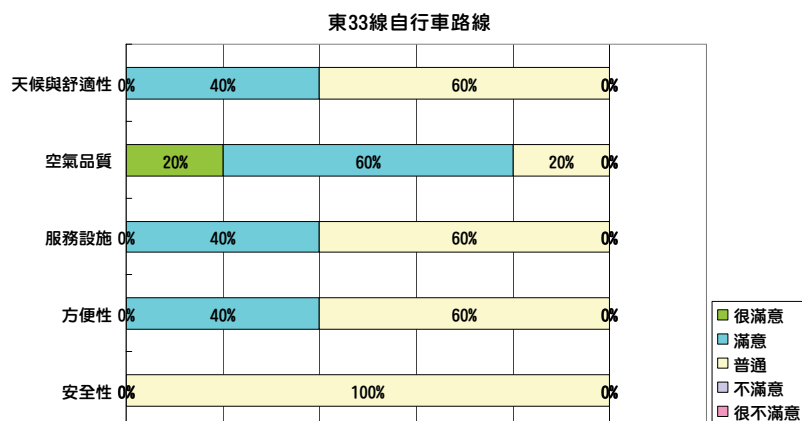


- ④⑤鹿野臺東聯絡道：在安全性及天候與舒適性部分以滿意所佔比例為高；在方便性及服務設施部份以普通所佔比例為高；在空氣品質部分則皆感到非常滿意。





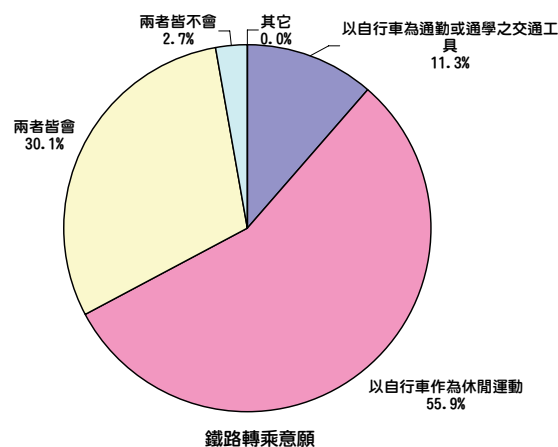
④東 33 線自行車路線：大部分以普通所佔比例為高，在空氣品質部份以滿意所佔比例為高。



(6)對於未來加強大眾運輸之自行車接駁設施後民眾之使用意願分析如下。

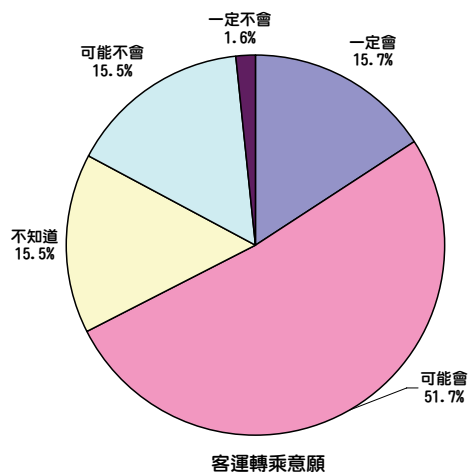
①在鐵路加強自行車接駁設施部分有 11.3%的受訪者願意使用自行車作為通勤工具，有 55.9%的受訪者願意使用自行車作為休閒運動之用，兩者皆會的佔 30.1%。與 100 年調查比較，願意使用自行車作為通勤工具及休閒運動之用的比例各增加 1.7%及 2.9%，但兩者皆會的比例則減少 4%。

鐵路接駁旅次使用意願	人數	百分比
以自行車為通勤或通學之交通工具	58	11.3%
以自行車作為休閒運動	288	55.9%
兩者皆會	155	30.1%
兩者皆不會	14	2.7%
其它	0	0.0%
合計	515	100.0%



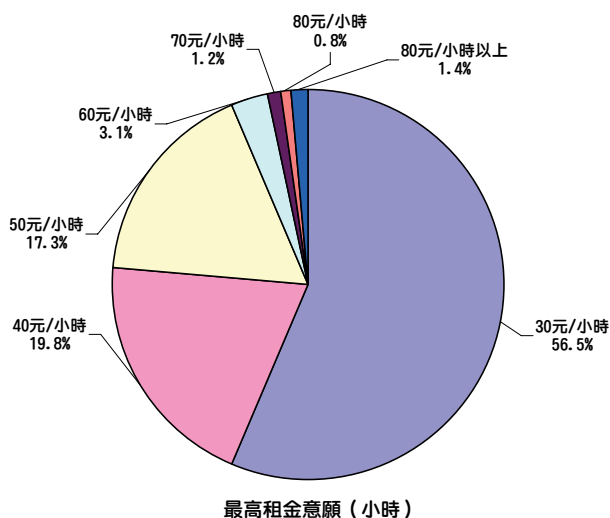
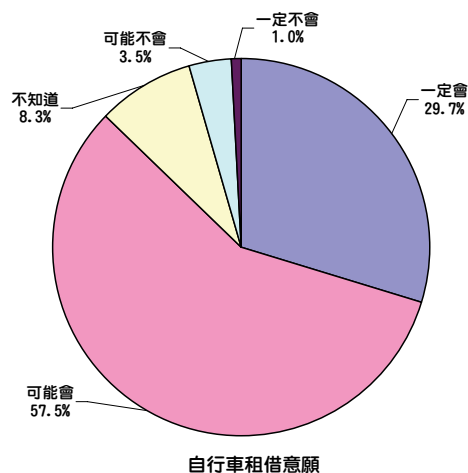
②在公路客運設置自行車接駁設施部分有超過 67%的人會願意使用，與 100 年調查比較，願意使用公路客運附掛自行車服務的比例減少 1.8%。

公路客運附掛自行車使用意願	人數	百分比
一定會	81	15.7%
可能會	266	51.7%
不知道	80	15.5%
可能不會	80	15.5%
一定不會	8	1.6%
合計	515	100.0%



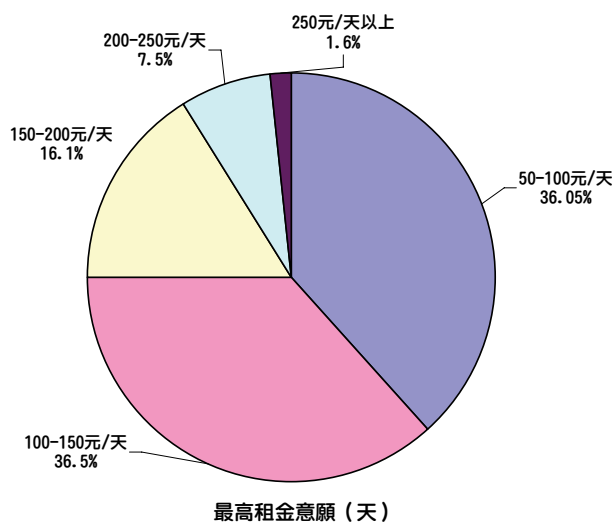
(7)有關提供自行車租賃服務民眾之租借意願與願意支付的最高金額部分，受訪者中願意租借自行車的佔 87%以上，一定不會租借的佔 1%，受訪者中有超過 76%的人願意支付的最高金額為每小時 40 元以下，有超過 74%的人每天願意支付的最高金額為 150 元以下。與 100 年調查比較，願意租借自行車的比率增加 0.5%，其中願意支付的最高金額 40 元/小時以上之比例增加 4.8%。

自行車租借使用意願	人數	百分比
一定會	153	29.7%
可能會	296	57.5%
不知道	43	8.3%
可能不會	18	3.5%
一定不會	5	1.0%
合計	515	100.0%



每小時最高租金	人數	百分比
30元/小時	288	56.5%
40元/小時	101	19.8%
50元/小時	88	17.3%
60元/小時	16	3.0%
70元/小時	6	1.2%
80元/小時	4	0.8%
80元/小時以上	7	1.4%
合計	510	100.0%

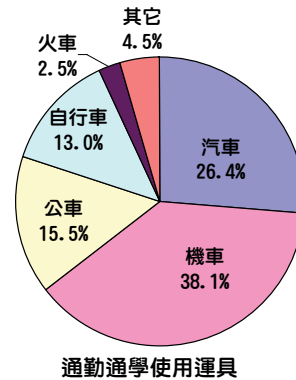
每天最高租金	人數	百分比
50-100元/天	196	38.4%
100-150元/天	186	36.5%
150-200元/天	82	16.0%
200-250元/天	38	7.5%
250元/天以上	8	1.6%
合計	510	100.0%



## 2. 自行車使用情形與相關使用設計管理意見

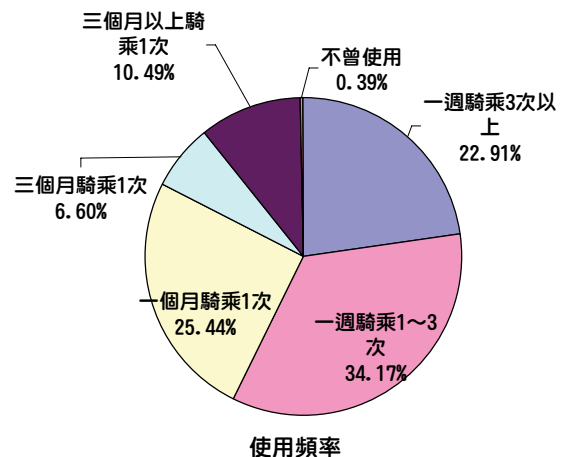
(1)有關受訪者通勤通學使用之運具以機車所佔比例最高 38.1%，汽車次之 26.4%，其中利用自行車通勤通學比例約為 13%。與 100 年比較，汽車與機車仍為主要通勤運具，使用自行車通勤比例與去年大致相同。

運具	人數	百分比
汽車	136	26.4%
機車	196	38.1%
公車	80	15.5%
自行車	67	13.0%
火車	13	2.5%
其它	23	4.5%
合計	515	100.0%



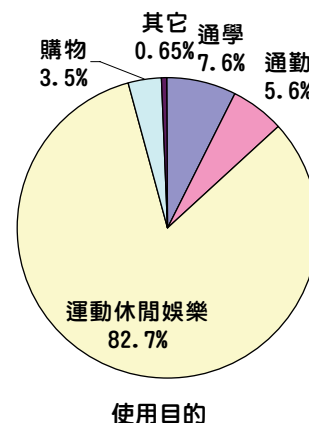
(2)而使用自行車之頻率，以一週騎乘 1~3 次所佔比例最高 34.2%，其次是一個月騎乘 1 次以上佔 25.4%，有 82.5% 的受訪者一個月至少騎乘一次。與 100 年比較同樣以一週騎乘 1~3 次所佔比例最高，一個月至少騎乘一次以上的比例減少 6.6%。

使用頻率	人數	百分比
一週騎乘3次以上	118	22.9%
一週騎乘1~3次	176	34.2%
一個月騎乘1次	131	25.4%
三個月騎乘1次	34	6.6%
三個月以上騎乘1次	54	10.5%
不曾使用	2	0.4%
合計	515	100.0%



(3)有關最常使用自行車之目的，82.7%的受訪者係以運動休閒娛樂為使用自行車之目的，以通勤通學為目的比例佔 13.2%。與 100 年比較以通勤通學為目的比例下降約 0.5%，在運動休閒娛樂使用目的比例增加約 1.3%。

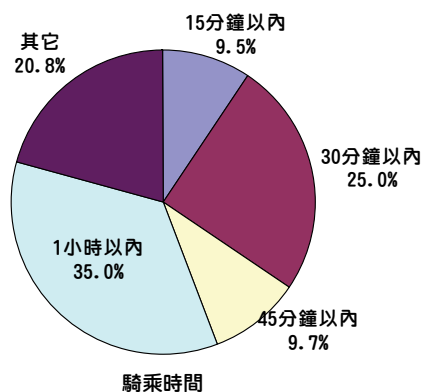
最常使用目的	人數	百分比
通學	39	7.6%
通勤	29	5.6%
運動休閒娛樂	426	82.7%
購物	18	3.5%
其它	3	0.6%
合計	515	100.0%



(4)一般騎自行車花費的時間及各種旅次目的使用自行車可接受之騎乘時間分析如下。

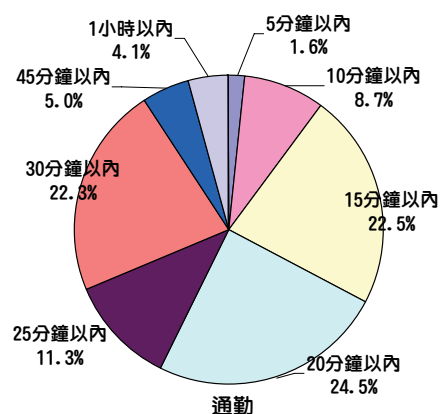
- ①受訪者一般騎自行車花費的時間，以 1 小時以內所佔比例最高 35%，其次是 30 分鐘以內 25%，其它再次之 20.8%(高於 1 小時)。100 年調查結果同樣以 1 小時以內所佔比例最高 34.28%，其次是 30 分鐘以內 28.17%，顯示民眾一般騎自行車花費的時間有增加趨勢。

騎乘花費時間	人數	百分比
15分鐘以內	49	9.5%
30分鐘以內	129	25.0%
45分鐘以內	50	9.7%
1小時以內	180	35.0%
其它	107	20.8%
合計	515	100.0%



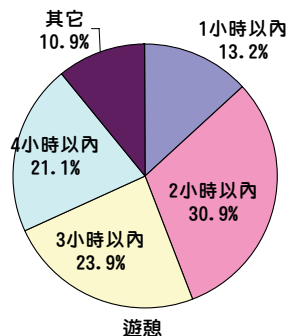
- ②在使用自行車通勤通學可接受之時間部分，以 20 分鐘以內所佔比例最高 24.5%，其次是 15 分鐘以內 22.5%，30 分鐘以內佔 22.3%再次之。100 年調查結果以 30 分鐘以內所佔比例最高 23.8%，其次是 15 分鐘以內 22.05%，20 分鐘以內佔 19.43%再次之，顯示民眾對於使用自行車通勤可接受騎乘之時間大致在 20~30 分鐘。

可接受騎乘時間	人數	百分比
5分鐘以內	8	1.6%
10分鐘以內	45	8.7%
15分鐘以內	116	22.5%
20分鐘以內	126	24.5%
25分鐘以內	58	11.3%
30分鐘以內	115	22.3%
45分鐘以內	26	5.0%
1小時以內	21	4.1%
其它	0	0.0%
合計	515	100.0%



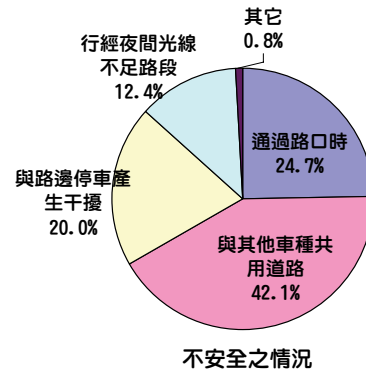
- ③在使用自行車休閒遊憩可接受之時間部分，以 2 小時以內所佔比例最高 30.9%，其次是 3 小時以內 23.9%，4 小時以內再次之 21.1%。100 年調查結果以 2 小時以內所佔比例最高 33.19%，其次是 4 小時以內 24.89%，3 小時以內再次之，顯示使用自行車休閒遊憩可接受時間在 2~4 小時為主。

可接受騎乘時間	人數	百分比
1小時以內	68	13.2%
2小時以內	159	30.9%
3小時以內	123	23.9%
4小時以內	109	21.1%
其它	56	10.9%
合計	515	100.0%



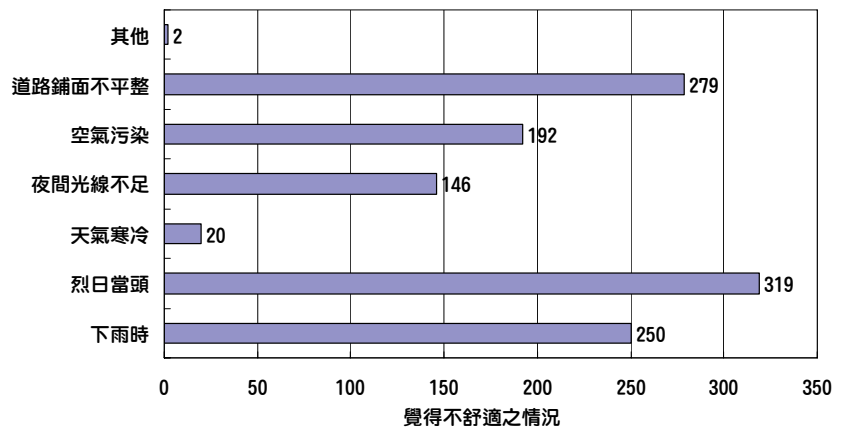
(5)有關目前使用自行車時感到不安全之情況部分，有 42.1%的受訪者認為與其他車種共用道路時感到不安全所佔比例最高，其次是通過路口時感到不安全佔 24.7%。100 年調查結果同樣以認為與其他車種共用道路時感到不安全所佔比例最高 47.38%，其次是通過路口時感到不安全佔 25.98%。

覺得不安全之情況	人數	百分比
通過路口時	127	24.7%
與其他車種共用道路	217	42.1%
與路邊停車產生干擾	103	20.0%
行經夜間光線不足路段	64	12.4%
其它	4	0.8%
合計	515	100.0%



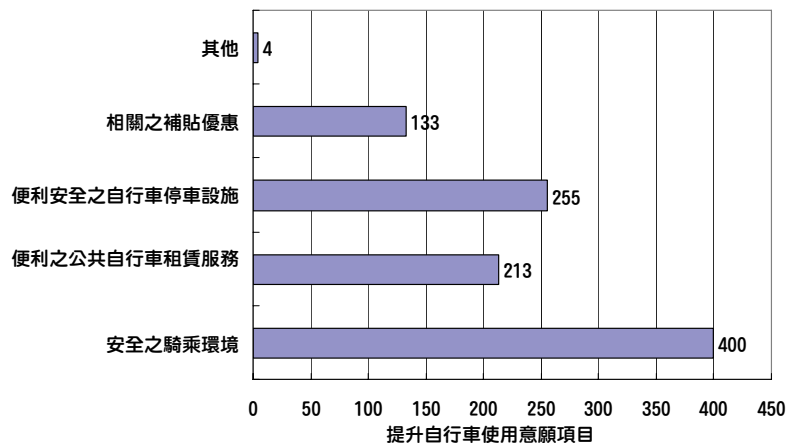
(6)有關使用自行車感到不舒適之情況，以認為烈日當頭最不舒適之人數最多，其次是道路鋪面不平整時，下雨時再次之。與 100 年比較，同樣係以認為烈日當頭及道路鋪面不平整感到最不舒適所佔比例較高。

覺得不舒適之情況	人數
下雨時	250
烈日當頭	319
天氣寒冷	20
夜間光線不足	146
空氣污染	192
道路鋪面不平整	279
其他	2



(7)有關提升自行車使用意願部分，受訪者中最多人認為安全之騎乘環境有助於提升自行車的使用意願，其次是便利安全之自行車停車設施，便利之公共自行車租賃服務再次之，與 100 年比較，同樣最多人認為安全之騎乘環境有助於提升自行車的使用意願。

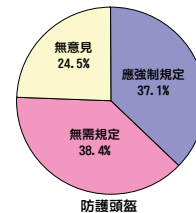
提升自行車使用意願項目	人數
安全之騎乘環境	400
便利之公共自行車租賃服務	213
便利安全之自行車停車設施	255
相關之補貼優惠	133
其他	4



(8)對於自行車及騎士之安全管理規定看法分析如下。

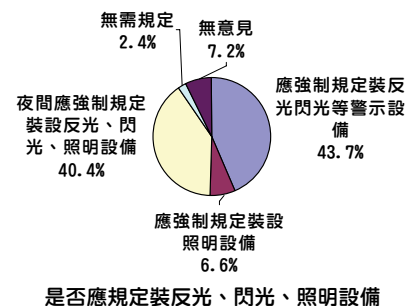
- ①有關騎乘自行車是否應強制規定配戴防護頭盔，有 38.4%的受訪者認為無須規定，有 37.1%的受訪者認為應強制規定。100 年調查結果有 38.48%的受訪者認為無須規定，有 36.74%的受訪者認為應強制規定，顯示認為應強制規定配戴防護頭盔之比例有增加趨勢。

是否應規定戴防護頭盔	人數	百分比
應強制規定	191	37.1%
無需規定	198	38.4%
無意見	126	24.5%
合計	515	100.0%



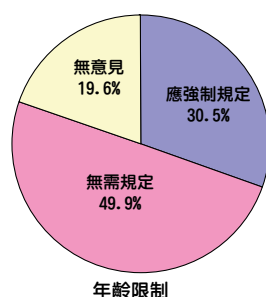
- ②有關自行車是否應強制規定加裝反光片、閃光燈或照明設備，有 53.91%的受訪者認為應強制規定裝反光、閃光等警示設備，有 30.22%認為僅需於夜間強制規定裝設反光、閃光及照明設備，認為無需規定的僅佔 2.40%。與 99 年比較同樣有超過 40%的民眾認為應強制規定裝反光、閃光等警示設備。

是否應規定裝反光、閃光、照明設備	人數	百分比
應強制規定裝反光閃光等警示設備	225	43.7%
應強制規定裝設照明設備	34	6.6%
夜間應強制規定裝設反光、閃光、照明設備	208	40.4%
無需規定	11	2.1%
無意見	37	7.2%
合計	515	100.0%

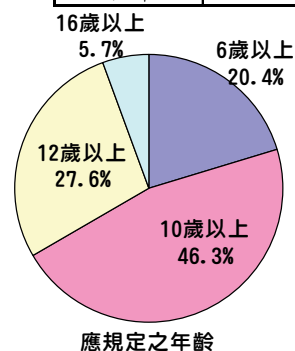


- ③有關是否應對騎乘自行車上公路的年齡加以強制規定，49.9%的受訪者認為不需規定，認為應強制規定的佔 30.5%。而認為應強制規定的受訪者中，以認為應規定之年齡為 10 歲以上所佔比例最高 46.3%，其次是 12 歲以上(27.6%)。100 年調查結果同樣以不需規定所佔比例最高(50.22%)，而認為應強制規定的受訪者中，同樣以 10 歲以上所佔比例最高(43.67%)。

是否應規定騎自行車上公路年齡限制	人數	百分比
應強制規定	157	30.5%
無需規定	257	49.9%
無意見	101	19.6%
合計	515	100.0%



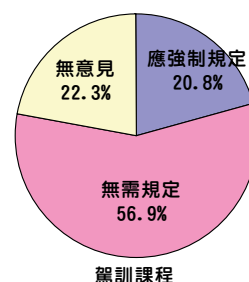
應規定之年齡	百分比
6歲以上	20.4%
10歲以上	46.3%
12歲以上	27.6%
16歲以上	5.7%
合計	100.0%





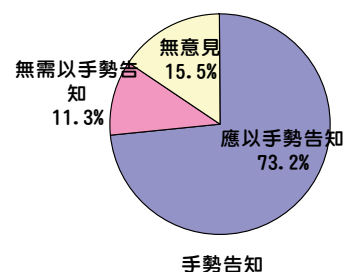
- ④有關騎乘自行車上公路是否需經過相關駕駛訓練，56.9%的受訪者認為不需規定，認為應強制規定的佔 20.8%。100 年調查結果同樣以不需規定所佔比例最高 (54.35%)，而認為應強制規定的佔 22.17%。

騎自行車上公路是否應經過駕訓課程	人數	百分比
應強制規定	107	20.8%
無需規定	293	56.9%
無意見	115	22.3%
合計	515	100.0%



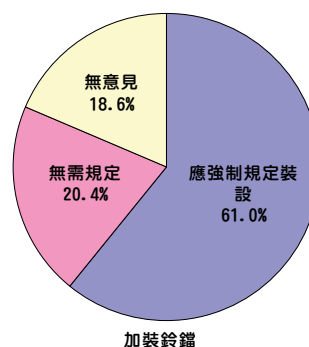
- ⑤有關騎乘自行車於馬路上，在轉彎時是否需要以手勢告知後方來車，有 73.2%的受訪者認為應以手勢告知，認為不需以手勢告知的佔 11.3%。100 年調查結果同樣以應以手勢告知所佔比例最高(70.65%)，而認為不需以手勢告知的佔 13.7%。

轉彎時是否應以手勢告知後方來車	人數	百分比
應以手勢告知	377	73.2%
無需以手勢告知	58	11.3%
無意見	80	15.5%
合計	515	100.0%



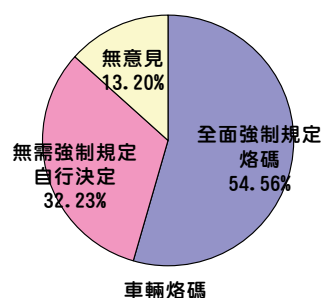
- ⑥有關自行車是否需加裝警示鈴鐺設備部份，有 61%的受訪者認為應規定裝設，認為不需規定裝設的佔 20.4%。100 年調查結果同樣以應規定裝設所佔比例最高 (51.52%)。

是否應規定加裝警示鈴鐺設備	人數	百分比
應強制規定裝設	314	61.0%
無需規定	105	20.4%
無意見	96	18.6%
合計	515	100.0%



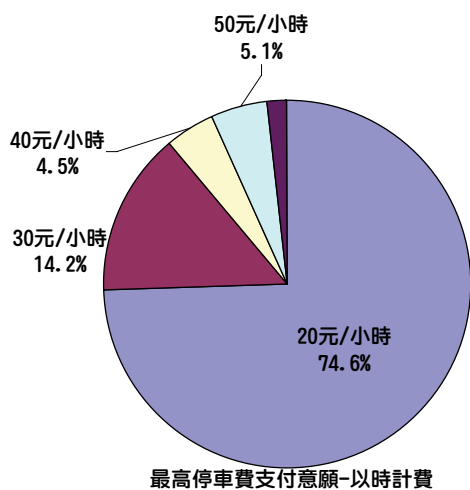
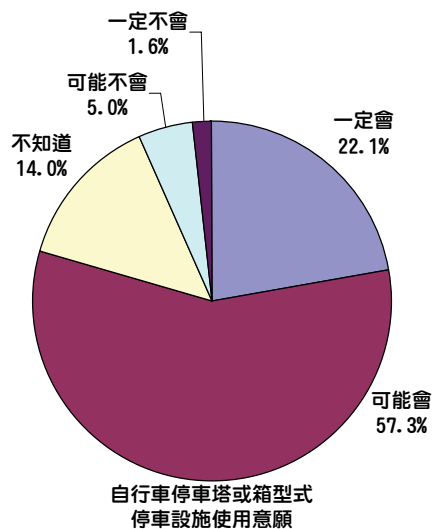
- ⑦有關是否應全面推動車輛烙碼部份，有 54.6%的受訪者認為應全面強制規定，認為無需強制規定字型決定者佔 32.2%。100 年調查結果同樣以應全面強制規定所佔比例最高 (54.13%)。

是否應全面推動車輛烙碼	人數	百分比
全面強制規定烙碼	281	54.6%
無需強制規定自行決定	166	32.2%
無意見	68	13.2%
合計	515	100.0%



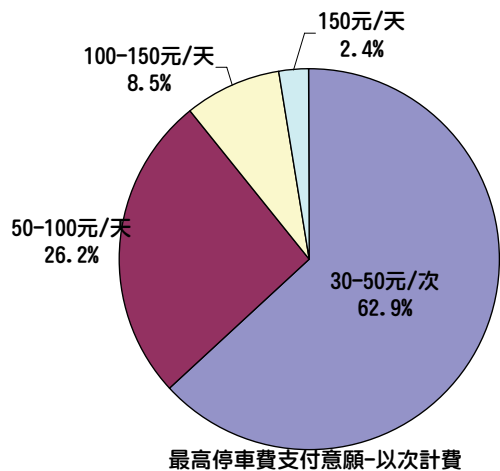
⑧有關未來設置自行車停車塔或是箱型式停車設施民眾之使用意願與願意支付的最高金額部分，受訪者中願意使用的佔 79.4%，一定不會使用的佔 1.6%，受訪者中有 74.6% 的人願意支付的最高金額為每小時 20 元以下，有超過 60% 的人每天願意支付的最高金額為 50 元以下/次。100 年調查結果有 80% 願意使用，超過 78% 願意支付的最高金額為每小時 20 元以下。

設置自行車停車塔或箱型式停車設施是否願意使用	人數	百分比
一定會	114	22.1%
可能會	295	57.3%
不知道	72	14.0%
可能不會	26	5.0%
一定不會	8	1.6%
合計	515	100.0%



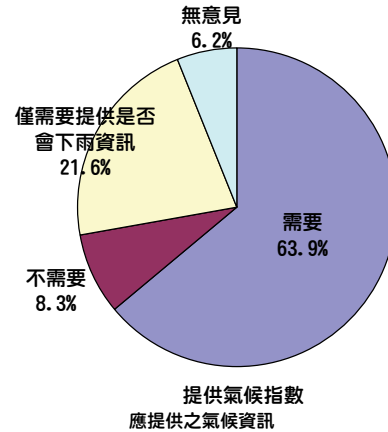
願意支付最高費用(以時計費)	人數	百分比
20元/小時	378	74.6%
30元/小時	72	14.2%
40元/小時	23	4.5%
50元/小時	26	5.1%
50元/小時以上	8	1.6%
合計	507	100.0%

願意支付最高費用(以次計費)	人數	百分比
30-50元/次	319	62.9%
50-100元/天	133	26.2%
100-150元/天	43	8.5%
150元/天	12	2.4%
合計	507	100.0%

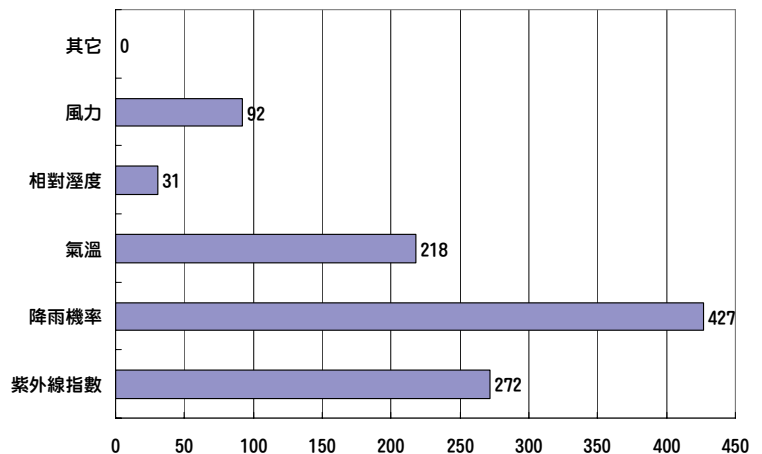


(9)有關是否需要提供適合騎乘自行車之氣候指數部分，63.9%的受訪者認為需要，認為不需要的佔 8.3%。受訪者中最多人認為應提供之氣候資訊為降雨機率，其次是紫外線指數，氣溫再次之。100 年調查結果同樣以認為需要所佔比例最高(63%)，受訪者中最多人認為應提供之氣候資訊為降雨機率，其次是紫外線指數，氣溫再次之。

是否需要提供適合騎乘自行車之氣候指數	人數	百分比
需要	329	63.9%
不需要	43	8.3%
僅需要提供是否會下雨資訊	111	21.6%
無意見	32	6.2%
合計	515	100.0%



應提供哪些氣候資訊	人數
紫外線指數	272
降雨機率	427
氣溫	218
相對溼度	31
風力	92
其它	0

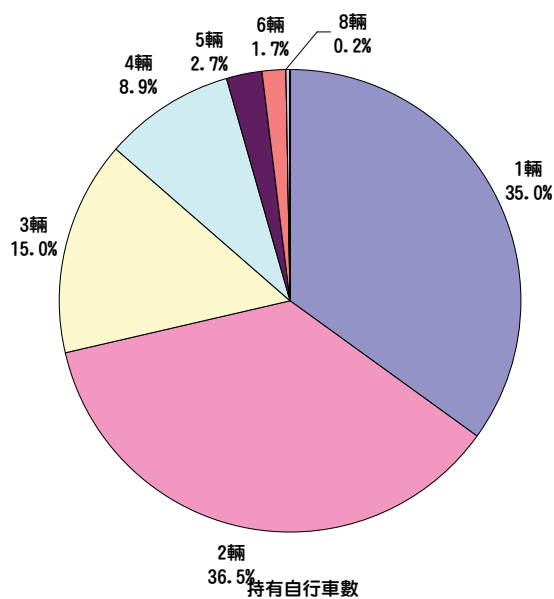


### 3.旅客基本資料

旅客基本資料包含性別、年齡、職業、家中自行車持有數與居住地，受訪者基本資料彙整如表 2.4-6 所示，由調查結果可知男性佔 55.5%；女性佔 45.5%。年齡層以 21~30 歲所佔比例最高（26%），其次是 31~40 歲（22.3%）。職業分佈以學生所佔比例最高（33.6%），其次是商業（26%），服務業（14%）再次之。有 89.3% 以上之受訪者家中持有自行車，其中以持有 2 台自行車所佔比例最高（36.5%）。有關居住地部分新北市所佔比例最高為 31.8%，北部地區（臺北市、新北市、基隆）約佔 51.8%，東部地區（宜蘭、花蓮、臺東）約佔 21.5%，桃竹苗地區約佔 11%，中部地區（台中、彰化、南投、雲林）約佔 7%，南部地區（嘉義、台南、高雄、屏東）約佔 8.2%，顯示東部地區受限於交通之易達性，以北部及東部地區之遊客為多。相較於 100 年調查結果同樣以北部及東部地區遊客為多，但 101 年北部地區遊客較 100 年約增加 11.6%。

表 2.4-6 受訪者基本資料彙整表

基本資料項目		人數	比例	基本資料項目	縣市	問卷數	比例
性別	男	286	55.5%	居住地	新北市	164	31.8%
	女	229	44.5%		宜蘭縣	55	10.7%
	合計	515	100.0%		花蓮縣	43	8.3%
年齡	10~15歲	40	7.8%		臺東縣	13	2.5%
	16~20歲	95	18.4%		基隆市	14	2.7%
	21~30歲	134	26.0%		臺北市	89	17.3%
	31~40歲	115	22.3%		桃園縣	34	6.6%
	41~50歲	96	18.6%		苗栗縣	1	0.2%
	51歲以上	35	6.8%		新竹縣	10	1.9%
	合計	515	100.0%		新竹市	12	2.3%
職業分佈	家管	22	4.3%		臺中市	28	5.4%
	工	33	6.4%		彰化縣	5	1.0%
	商	134	26.0%		雲林縣	1	0.2%
	公教	49	9.5%		南投縣	2	0.4%
	農	7	1.4%		嘉義縣	3	0.6%
	服務業	72	14.0%		嘉義市	4	0.8%
	學生	173	33.6%		臺南市	12	2.3%
	其他	25	4.9%		高雄市	20	3.9%
	合計	515	100.0%		屏東縣	3	0.6%
家中持有腳踏車	有	460	89.3%		離島	0	0.0%
	無	55	10.7%		外國	2	0.4%
	合計	515	100.0%		合計	515	100.0%



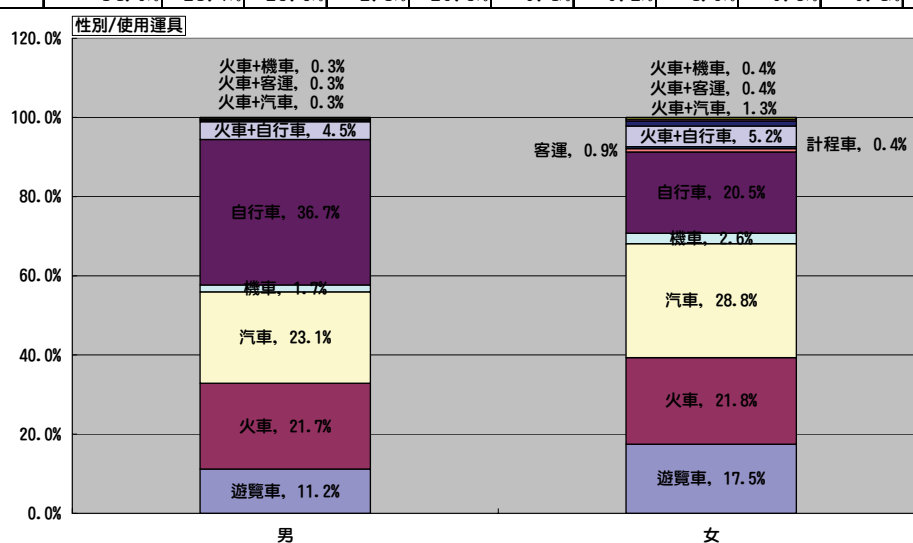
#### 4.性別差異分析

為進一步瞭解自行車道各項服務設施與使用特性是否有所差異，特於問卷增加「從

性別差異的角度來看，對於自行車活動的推廣，您是否有其他的需求與建議」之開放性問題，希望能蒐集相關意見作為後續推展自行車使用之參考。除此之外亦針對問卷幾項主要特性分析結果，進行性別差異分析，各項分析結果說明如下：

- (1) 性別比例分析：本年度調查男性佔 55.5%；女性佔 45.5%。
- (2) 性別與抵達該地區使用運具差異分析：男性以使用自行車所佔比例為高，女性以使用汽車所佔比例為高，其餘運具之使用比例差異不大。

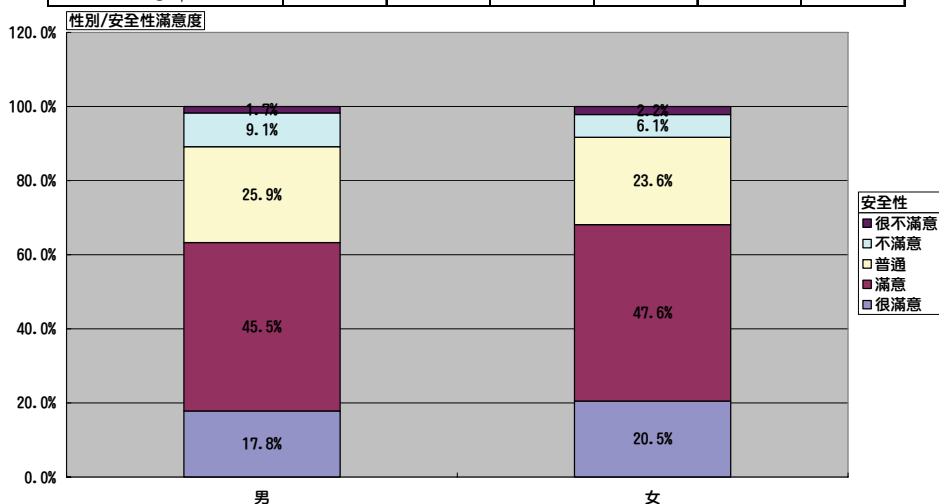
性別/使用運具	使用運具											
性別	遊覽車	火車	汽車	機車	自行車	客運	計程車	火車+ 自行車	火車+ 汽車	火車+ 客運	火車+ 機車	總計
男	11.2%	21.7%	23.1%	1.7%	36.7%	0.0%	0.0%	4.5%	0.3%	0.3%	0.3%	100.0%
女	17.5%	21.8%	28.8%	2.6%	20.5%	0.9%	0.4%	5.2%	1.3%	0.4%	0.4%	100.0%
總計	14.0%	21.7%	25.6%	2.1%	29.5%	0.4%	0.2%	4.9%	0.8%	0.4%	0.4%	100.0%



### (3) 性別與滿意度差異分析

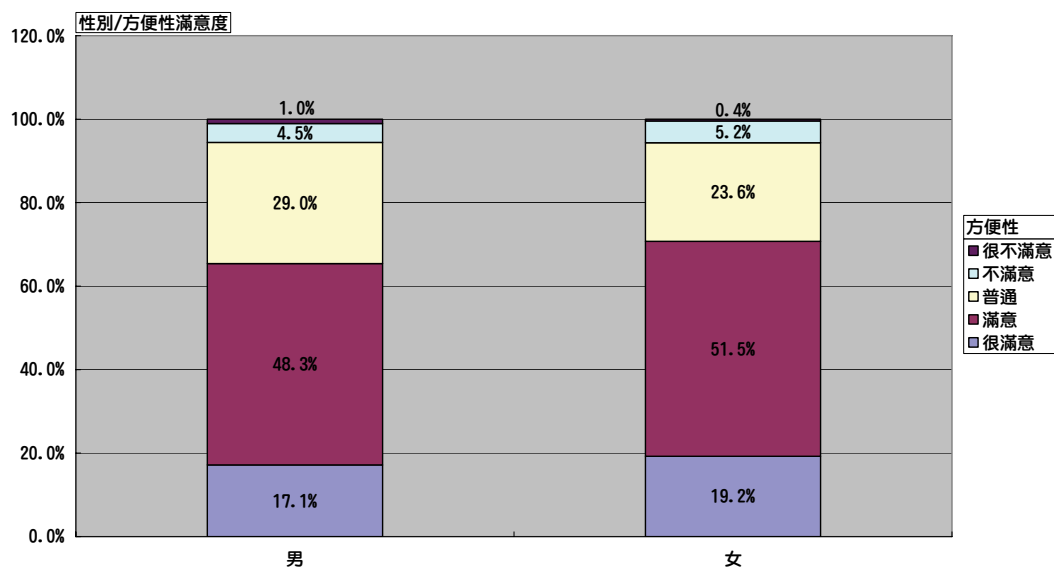
- ① 有關安全性滿意度部分，性別差異性不大。

性別/安全性滿意度	安全性					
性別	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意	總計
男	17.8%	45.5%	25.9%	9.1%	1.7%	100.0%
女	20.5%	47.6%	23.6%	6.1%	2.2%	100.0%
總計	19.0%	46.4%	24.9%	7.8%	1.9%	100.0%



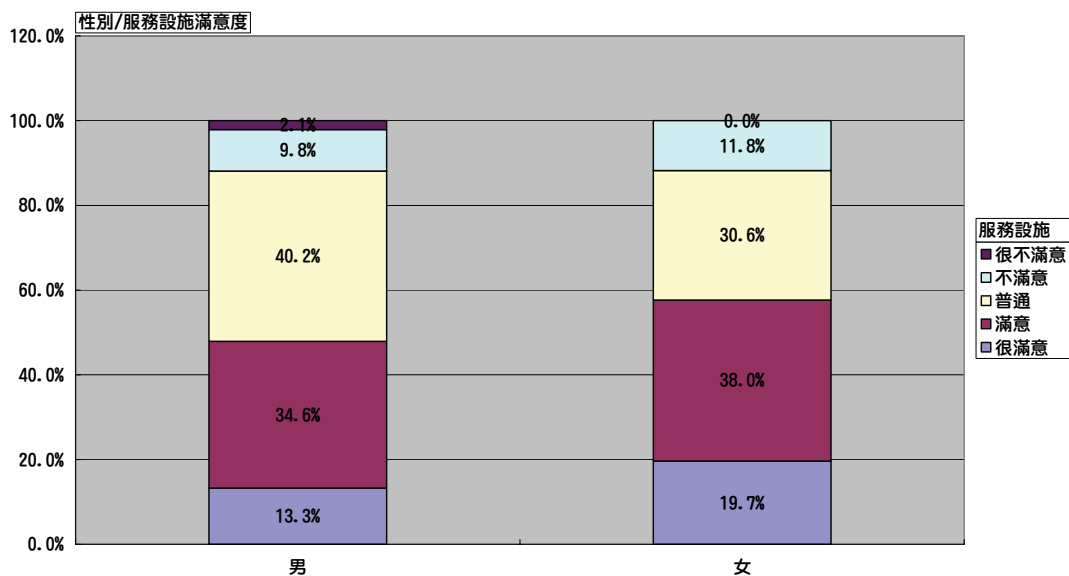
②有關方便性滿意度部分，性別差異性不大。

性別/方便性滿意度	方便性					
性別	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意	總計
男	17.1%	48.3%	29.0%	4.5%	1.0%	100.0%
女	19.2%	51.5%	23.6%	5.2%	0.4%	100.0%
總計	18.1%	49.7%	26.6%	4.9%	0.8%	100.0%



③有關服務設施滿意度部分，男性以普通所佔比例最高；女性以滿意所佔比例為高。

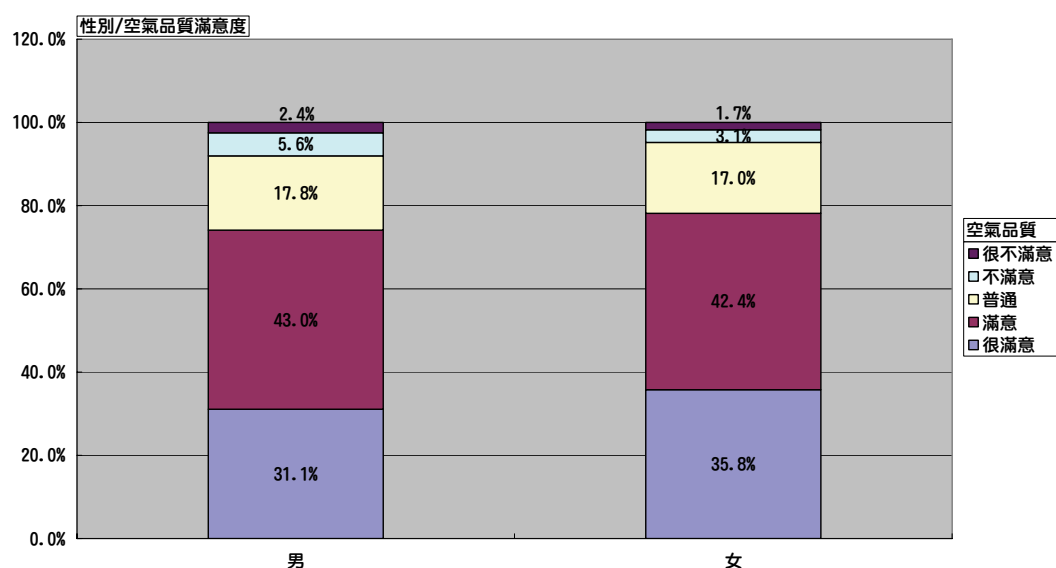
性別/服務設施滿意度	服務設施					
性別	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意	總計
男	13.3%	34.6%	40.2%	9.8%	2.1%	100.0%
女	19.7%	38.0%	30.6%	11.8%	0.0%	100.0%
總計	16.1%	36.1%	35.9%	10.7%	1.2%	100.0%





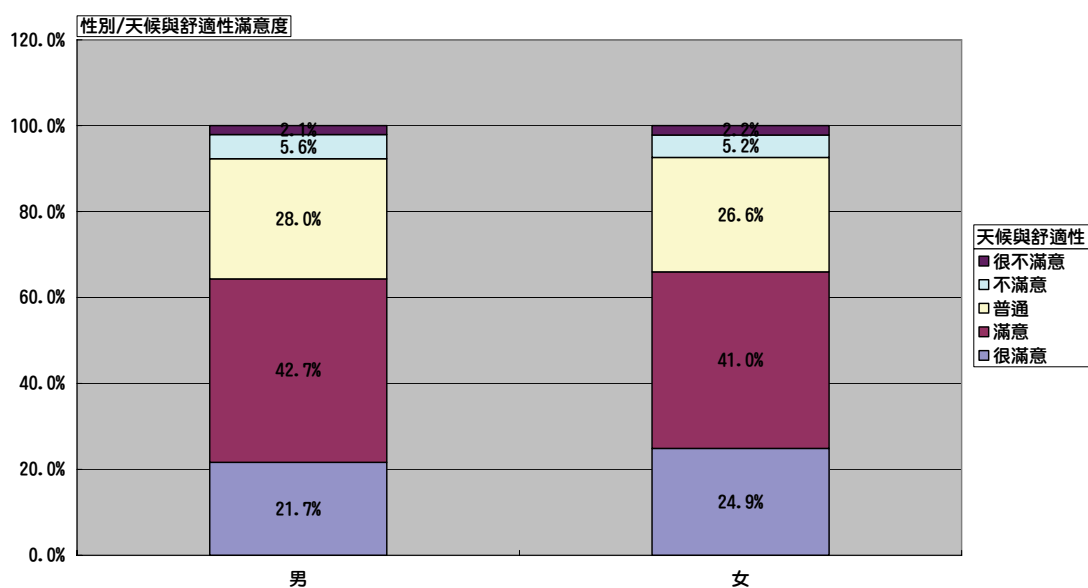
- ④有關空氣品質滿意度部分，性別差異性不大，其中很滿意部分以女性所佔比例為高，而不滿意部分以男性所佔比例為高。

性別/空氣品質滿意度	空氣品質					
性別	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意	總計
男	31.1%	43.0%	17.8%	5.6%	2.4%	100.0%
女	35.8%	42.4%	17.0%	3.1%	1.7%	100.0%
總計	33.2%	42.7%	17.5%	4.5%	2.1%	100.0%



- ⑤有關天候與舒適性滿意度部分，性別差異性不大。

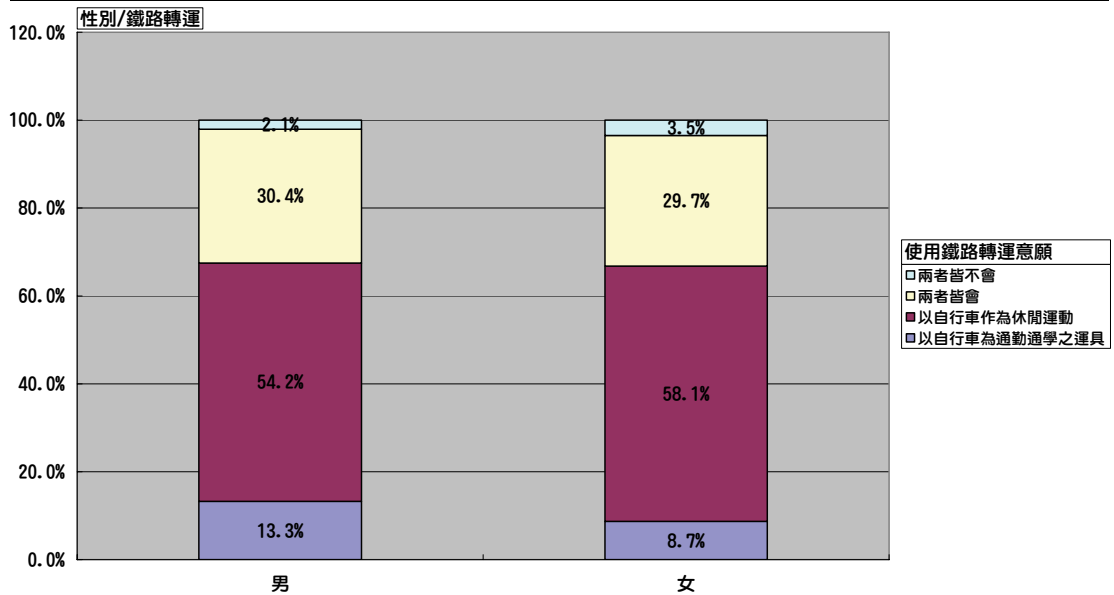
性別/天候與舒適性滿意度	天候與舒適性					
性別	很滿意	滿意	普通	不滿意	很不滿意	總計
男	21.7%	42.7%	28.0%	5.6%	2.1%	100.0%
女	24.9%	41.0%	26.6%	5.2%	2.2%	100.0%
總計	23.1%	41.9%	27.4%	5.4%	2.1%	100.0%



#### (4) 性別與大眾運輸及自行車轉乘運輸使用意願之差異分析

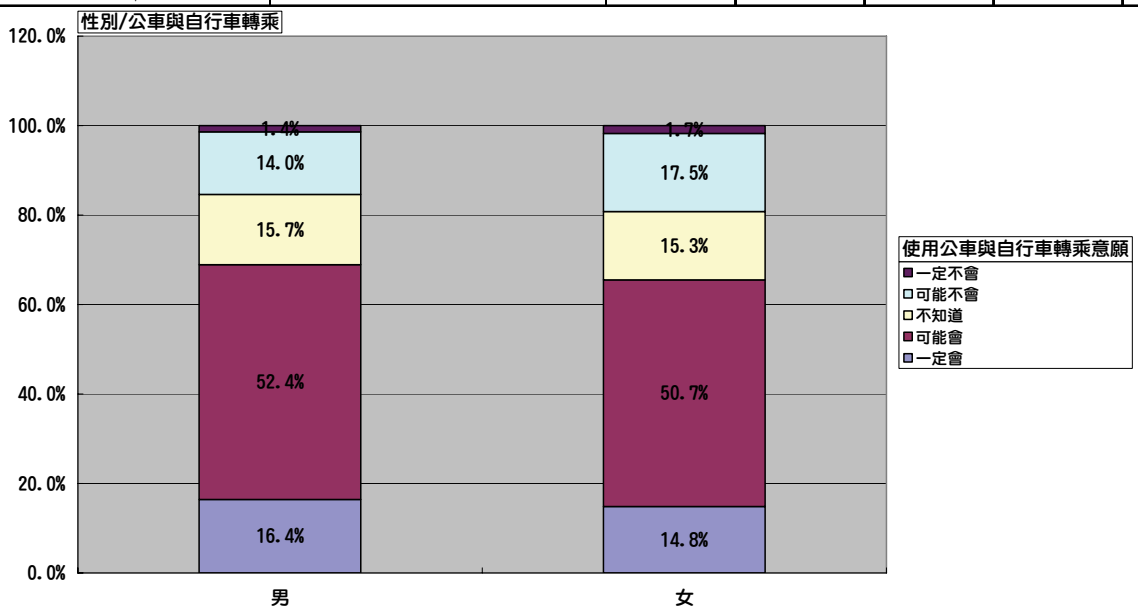
①有關鐵路與自行車轉運部分，性別差異性不大，但男性較女性願意以自行車作為通勤通學之運具。

性別/鐵路轉運	使用鐵路轉運意願				
性別	以自行車為通勤通學之運具	以自行車作為休閒運動	兩者皆會	兩者皆不會	總計
男	13.3%	54.2%	30.4%	2.1%	100.0%
女	8.7%	58.1%	29.7%	3.5%	100.0%
總計	11.3%	55.9%	30.1%	2.7%	100.0%



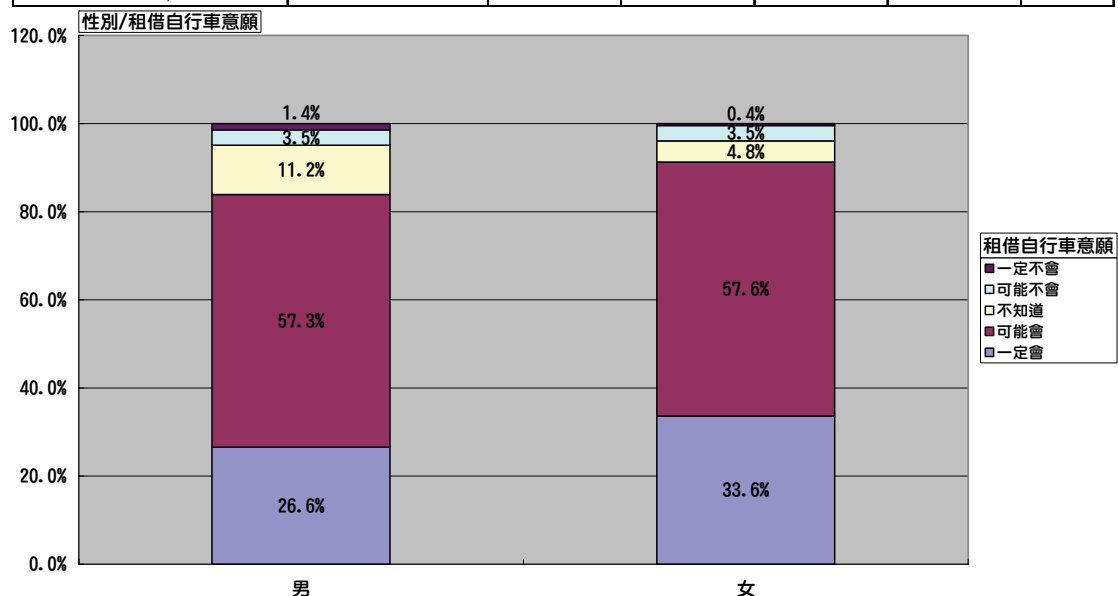
②有關公路客運與自行車轉運部分，性別差異性不大。

性別/公車與自行車轉乘	使用公車與自行車轉乘意願					總計
性別	一定會	可能會	不知道	可能不會	一定不會	
男	16.4%	52.4%	15.7%	14.0%	1.4%	100.0%
女	14.8%	50.7%	15.3%	17.5%	1.7%	100.0%
總計	15.7%	51.7%	15.5%	15.5%	1.6%	100.0%



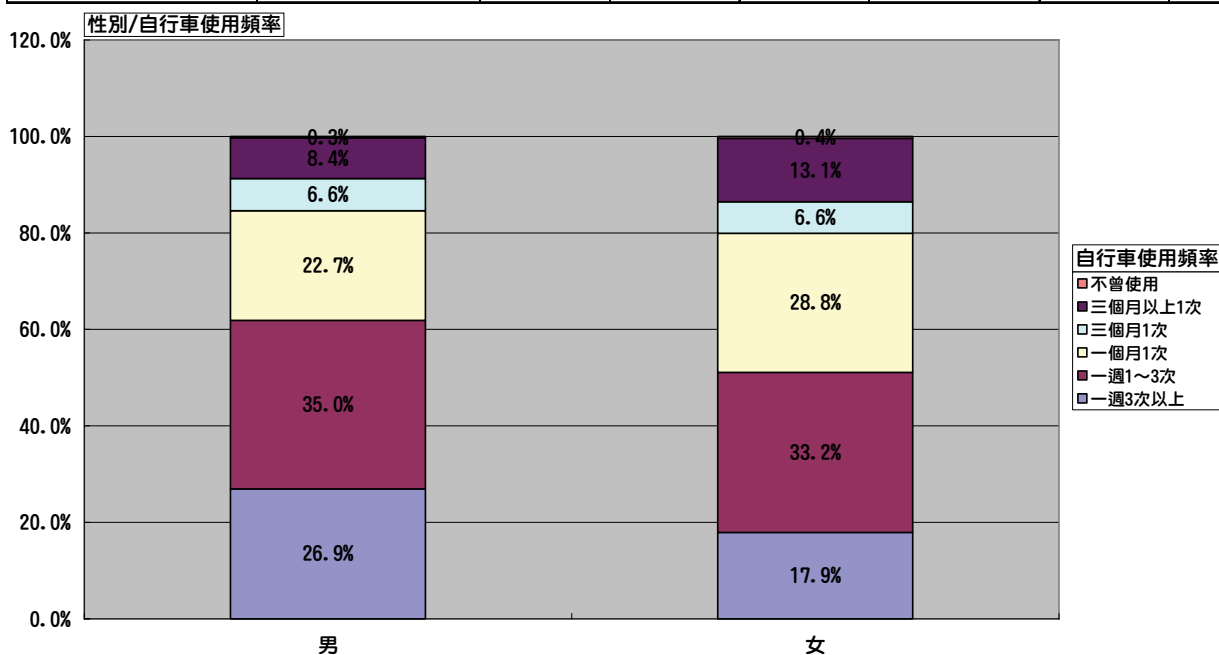
(5) 性別與自行車租借意願之差異分析：租借自行車意願女性較男性高，女性有 91.2% 願意租借，男性有 83.9% 願意租借。

性別/租借自行車意願	租借自行車意願					
性別	一定會	可能會	不知道	可能不會	一定不會	總計
男	26.6%	57.3%	11.2%	3.5%	1.4%	100.0%
女	33.6%	57.6%	4.8%	3.5%	0.4%	100.0%
總計	29.7%	57.5%	8.3%	3.5%	1.0%	100.0%



(6) 性別與自行車使用頻率之差異分析：男性使用自行車頻率較女性高，女性每週至少使用 1 次之比例為 51.1%，男性為 61.9%。

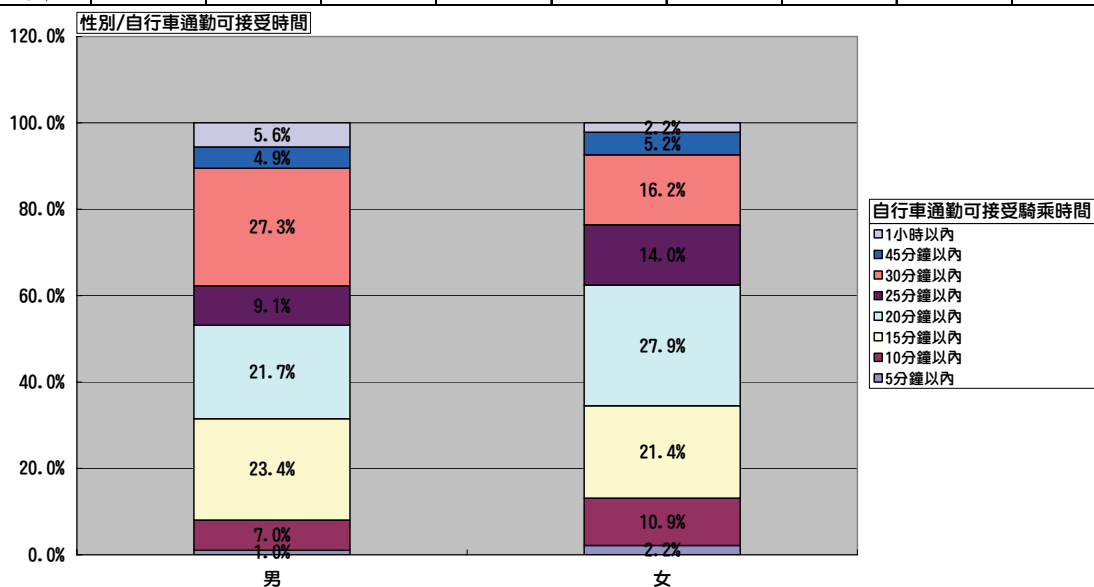
性別/自行車使用頻率	自行車使用頻率						總計
性別	一週3次以上	一週1~3次	一個月1次	三個月1次	三個月以上1次	不曾使用	
男	26.9%	35.0%	22.7%	6.6%	8.4%	0.3%	100.0%
女	17.9%	33.2%	28.8%	6.6%	13.1%	0.4%	100.0%
總計	22.9%	34.2%	25.4%	6.6%	10.5%	0.4%	100.0%



# (7) 性別與使用自行車可接受騎乘時間之差異分析

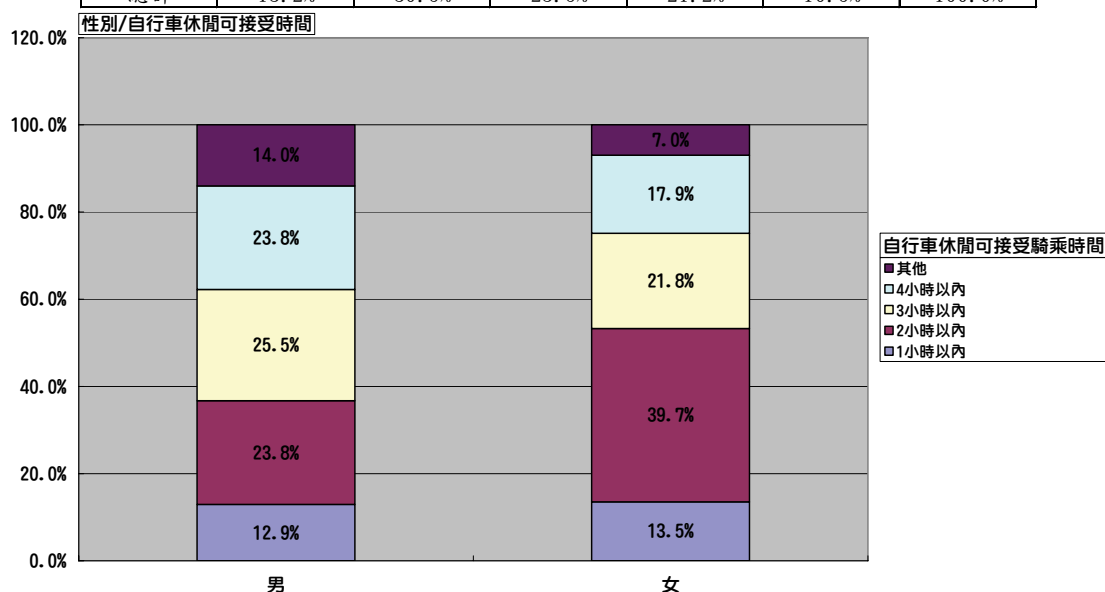
- ①有關使用自行車通勤通學可接受之時間部分，男性較女性可接受的騎乘時間長，騎乘時間在 20 分鐘以上部分男性為 46.9%；女性為 37.6%。

性別/自行車 通勤可接受 時間	自行車通勤 可接受騎乘 時間								
性別	5分鐘以內	10分鐘以內	15分鐘以內	20分鐘以內	25分鐘以內	30分鐘以內	45分鐘以內	1小時以內	總計
男	1.0%	7.0%	23.4%	21.7%	9.1%	27.3%	4.9%	5.6%	100.0%
女	2.2%	10.9%	21.4%	27.9%	14.0%	16.2%	5.2%	2.2%	100.0%
總計	1.6%	8.7%	22.5%	24.5%	11.3%	22.3%	5.0%	4.1%	100.0%



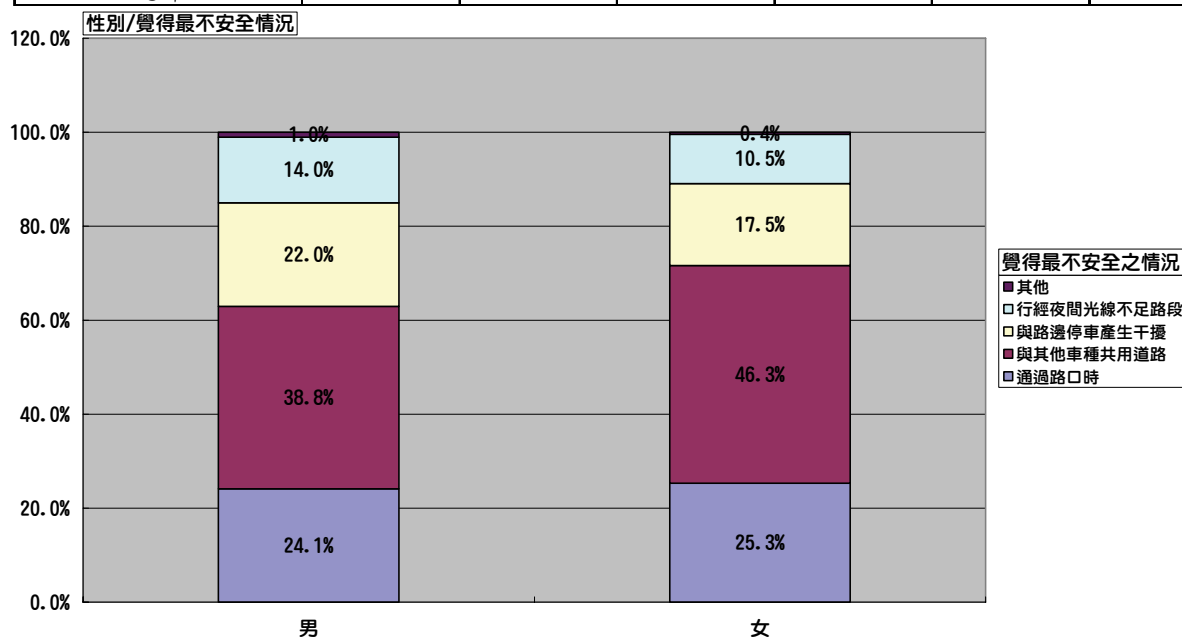
- ②有關使用自行車休閒遊憩可接受之時間部分，男性較女性可接受的騎乘時間長，騎乘時間在 2 小時以上部分男性為 63.3%；女性為 46.7%。

性別/自行車 休閒可接受 時間	自行車休閒 可接受騎乘 時間					
性別	1小時以內	2小時以內	3小時以內	4小時以內	其他	總計
男	12.9%	23.8%	25.5%	23.8%	14.0%	100.0%
女	13.5%	39.7%	21.8%	17.9%	7.0%	100.0%
總計	13.2%	30.9%	23.9%	21.2%	10.9%	100.0%



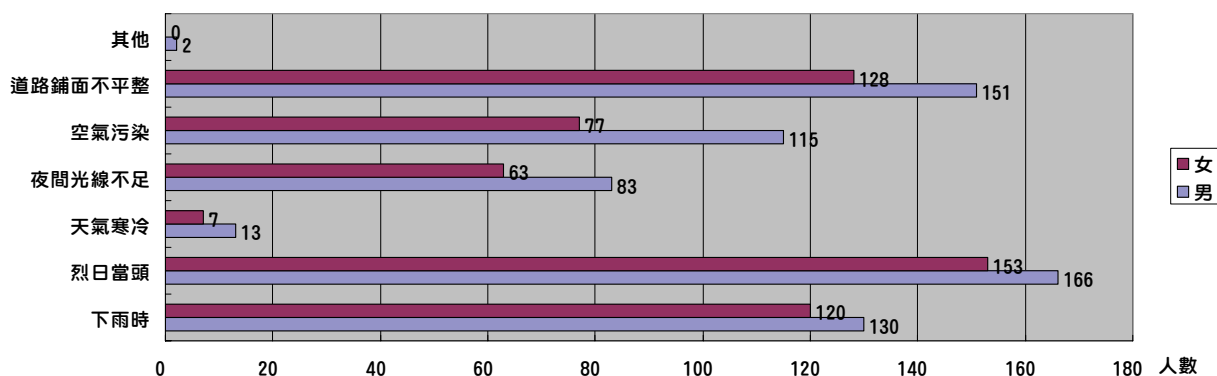
(8) 性別與使用自行車感到不安全情況之差異分析：兩性皆認為與其他車種共用道路之情況最不安全，其次是通過路口時，與路邊停車產生干擾再次之。

性別/覺得最不安全情況	覺得最不安全之情況					
性別	通過路口時	與其他車種共用道路	與路邊停車產生干擾	行經夜間光線不足路段	其他	總計
男	24.1%	38.8%	22.0%	14.0%	1.0%	100.0%
女	25.3%	46.3%	17.5%	10.5%	0.4%	100.0%
總計	24.7%	42.1%	20.0%	12.4%	0.8%	100.0%



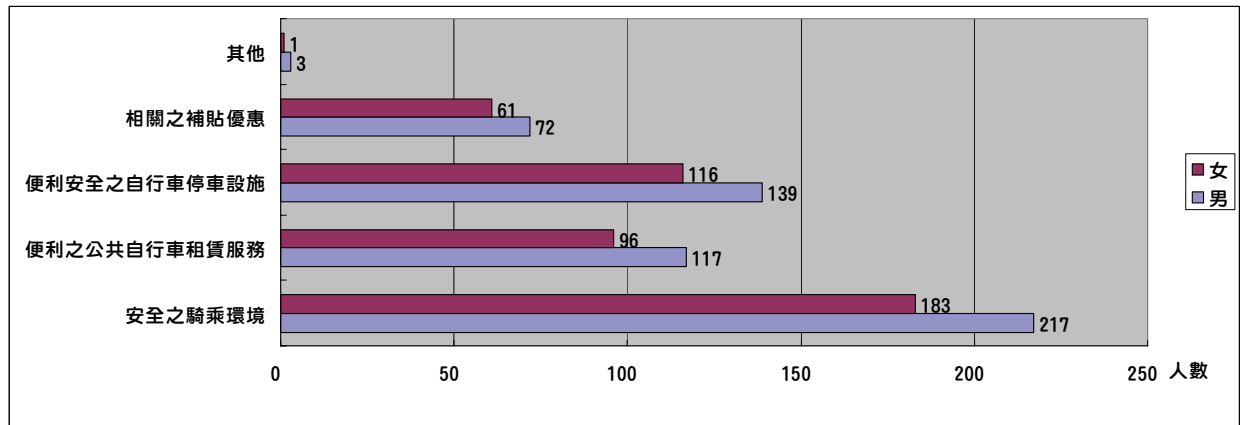
(9) 性別與使用自行車感到不舒適情況之差異分析：兩性皆認為烈日當頭之情況最不舒適，其次是道路鋪面不平整，下雨時再次之。

性別/覺得不舒適之情況	覺得不舒適之情況						
性別	下雨時	烈日當頭	天氣寒冷	夜間光線不足	空氣污染	道路鋪面不平整	其他
男	130	166	13	83	115	151	2
女	120	153	7	63	77	128	0



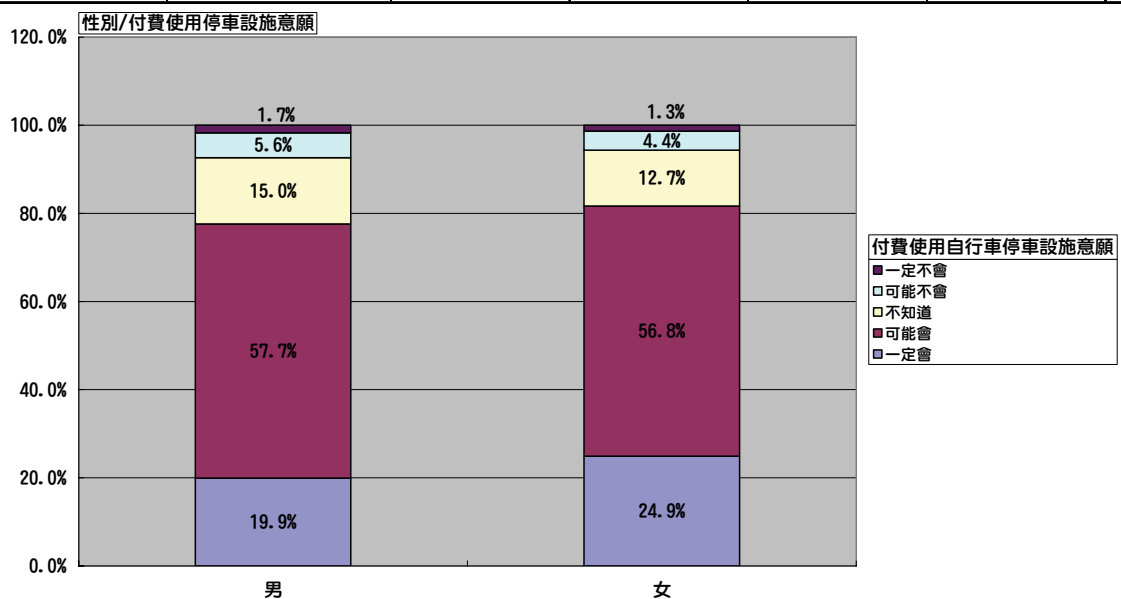
(10)性別與提升自行車使用意願之差異分析：兩性皆認為安全之騎乘環境最能提升自行車使用意願，其次是便利安全之自行車停車設施，便利之公共自行車租賃服務再次之。

性別/提升自行車使用意願	提升自行車使用意願項目				
性別	安全之騎乘環境	便利之公共自行車租賃服務	便利安全之自行車停車設施	相關之補貼優惠	其他
男	217	117	139	72	3
女	183	96	116	61	1



(11)性別與付費使用自行車停車設施意願之差異分析：兩性之使用意願差異不大，女性願意使用之比例略高於男性。

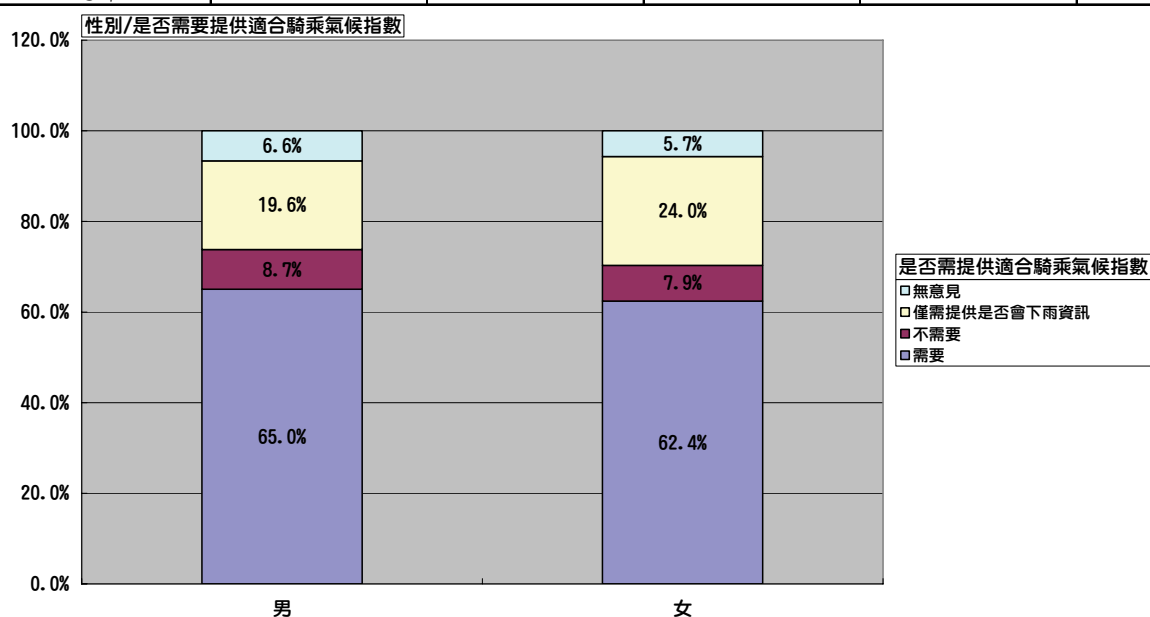
性別/付費使用停車設施意願	付費使用自行車停車設施意願					
性別	一定會	可能會	不知道	可能不會	一定不會	總計
男	19.9%	57.7%	15.0%	5.6%	1.7%	100.0%
女	24.9%	56.8%	12.7%	4.4%	1.3%	100.0%
總計	22.1%	57.3%	14.0%	5.0%	1.6%	100.0%





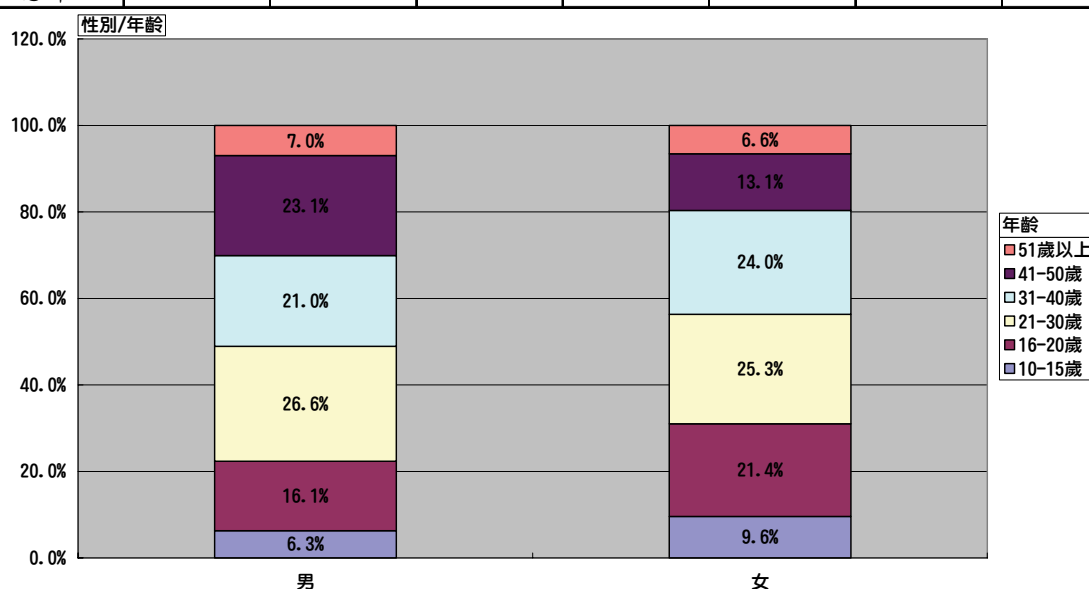
(12)性別與是否需提供適合騎乘氣候指數之差異分析：兩性之差異不大，女性認為僅需提供下雨資訊之機率略高於男性。

性別/是否需提供適合騎乘氣候指數	是否需提供適合騎乘氣候指數				
性別	需要	不需要	僅需提供是否會下雨資訊	無意見	總計
男	65.0%	8.7%	19.6%	6.6%	100.0%
女	62.4%	7.9%	24.0%	5.7%	100.0%
總計	63.9%	8.3%	21.6%	6.2%	100.0%

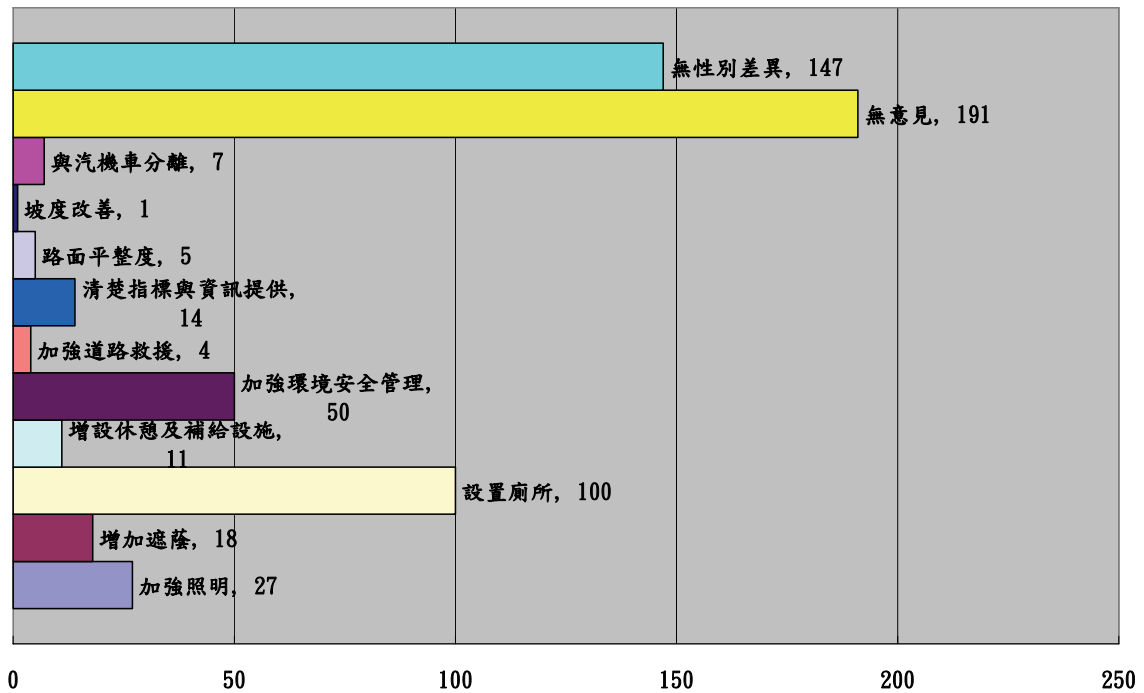


(13)性別與年齡之差異分析：兩性同樣以 21-30 歲所佔比例最高，女性以 31-40 歲次之，16-20 歲再次之；男性以 41-50 歲次之，31-40 歲再次之。

性別/年齡	年齡						總計
性別	10-15歲	16-20歲	21-30歲	31-40歲	41-50歲	51歲以上	
男	6.3%	16.1%	26.6%	21.0%	23.1%	7.0%	100.0%
女	9.6%	21.4%	25.3%	24.0%	13.1%	6.6%	100.0%
總計	7.8%	18.4%	26.0%	22.3%	18.6%	6.8%	100.0%



(14)有關「從性別差異的角度來看，對於自行車活動推廣，是否有其他的需求與建議」部分，515 份問卷中，有 191 位受訪者表示無意見，147 位受訪者認為自行車及相關服務設施使用上沒有性別差異，其餘 177 位受訪者最多人認為應於適當距離考量廁所的設置（對女性而言更為重要），其次是自行車路線周遭之環境安全管理，加強照明再次之。其餘之建議包括有：自行車行駛空間應與汽機車有足夠之安全淨距（最好能有專用空間）、增加遮蔭設施、適當距離設置休憩補給設施、加強道路救援通報服務、提供清楚易懂之指標系統與相關資訊、加強路面之平整性...等等。

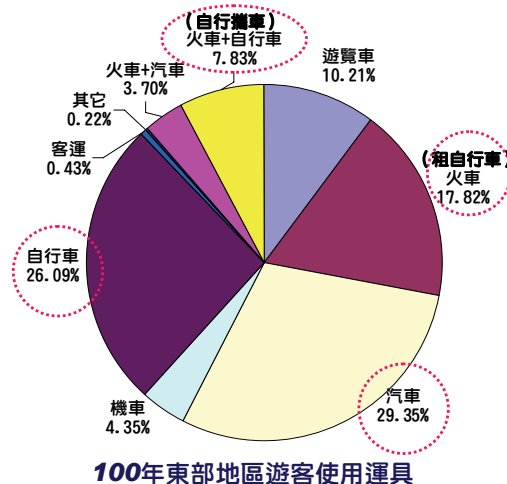
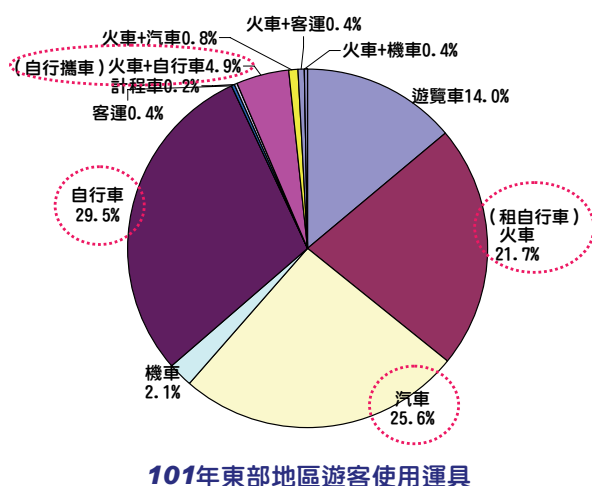


## 5.小結

經由上述 101 年旅次特性調查分析結果，目前現況使用兩鐵運輸較多的車站分別為福隆車站與花蓮車站。100 年使用火車結合自行車旅次(兩鐵無縫運輸)較前兩年為多，但自行攜帶自行車比例較 100 年減少 2.98%，而搭乘火車加上租借自行車比例增加 3.92%，顯示隨著臺鐵宜蘭線及花東線沿線各火車站進行自行車服務設施改善與車廂改造完成的同時，兩鐵共乘（攜帶自行車搭乘火車）的使用人數並無明顯增加。

在旅客使用運具部份，101 年使用自行車的旅客數為 152 人，自小客車為 132 人，機車為 11 人，火車+自行攜車為 25 人，火車+租借自行車為 112 人，分別佔問卷調查(515 份)的 29.5%、25.6%、2.1%、4.9%及 21.7%。100 年使用自小客車的旅客數為 135 人，機車為 19 人，火車+自行攜車為 36 人，火車+租借自行車為 82 人，分別佔問卷調查(460 份)的 29.35%、4.35%、7.83%及 17.82%。99 年使用自小客車的旅客數為 125 人，機車為 19 人，火車+自行攜車為 25 人，火車+租借自行車為 45 人，分別佔問卷調查(307

份) 的 40.72%、6.19%、8.14%及 14.66%。98 年使用自小客車的旅客數為 128 人，機車 24 人，分別佔問卷調查 (300 份) 的 42.67%及 8%。由此可知 101 年遊客使用私人運具比例較 100 年降低了 8.6%，而利用自行車比例 (包括：自行車、火車+自行攜車、火車+租借自行車及自行車) 增加了 4.5%。顯示 101 年搭乘私人運具來騎乘自行車的旅次較 98、99 年的旅次減少，顯然交通部推動東部自行車旅遊及東部兩鐵無縫運輸已經顯現初步成果。



在兩性差異分析部分，對於大部分項目兩性使用意見與使用特性差異不大，惟在抵達目的地使用運具部分，女性以使用汽車比例為高，男性以使用自行車比例為高；在自行車租借意願部分以女性租借意願較高；在自行車使用頻率部分男性使用頻率較女性頻繁；在可接受騎乘時間部分（無論通勤或休閒）男性較女性可接受時間長。

## 2.4.2 自行車旅次使用效益分析

使用自行車對於對環境保護及運輸成本均有正面效益，尤其使用自行車替代現有車輛可大幅降低交通成本，包括擁擠成本、污染成本、道路維修成本及能源成本等。由於目前交通量資料庫中對於自行車交通量的資料相當匱乏，以往相關交通量調查大多忽略自行車或將自行車納入機車一併計數，因此為能進一步瞭解目前東部地區所推動之經典路線之自行車使用狀況，自民國 100 年開始增加經典路線之自行車交通量調查。目前僅有去年自行車使用數量資料可供計算自行車使用數量之增減，因此將以 100 年與 101 年運具比之變化作為計算自行車旅次使用效益之基礎。

### 1. 經典路線自行車交通量調查

為能進一步瞭解東部地區在各相關單位積極推動自行車活動下自行車之交通量狀況，本計畫於民國 101 年 7 月 1 日至 8 月 15 日進行 98 年～100 年經典路線(已完成路段)之自行車交通量調查。有關經典路線自行車交通量調查之調查地點、時間、方法分別說明如下：

#### (1)調查地點

98～100 年經典路線(已完成路段)共計 34 條自行車道(路線)，部份自行車道(路線)依據服務對象及範圍分為幾個分段，因此共計設置 46 個調查站，詳參表 2.4-7 所示。

表 2.4-7 經典路線自行車交通量調查調查站一覽表

地點	自行車道	地點	自行車道
福隆	舊草嶺環狀線自行車道	花蓮	台9線自行車路線(花蓮-壽豐)
	鹽寮-龍門自行車道		臺9線自行車路線(壽豐-瑞穗)
宜蘭	冬山河自行車道		台9線自行車路線(瑞穗-玉里)
	宜蘭濱海自行車道(竹安-東港榕樹公園)		台9線自行車路線(玉里-池上)
	宜蘭濱海自行車道(台2噶瑪蘭橋-加禮遠橋)		台11線自行車路線(花蓮-石門)
	新水自行車道		長濱自行車道(台11石門-長濱)
	新城溪自行車道		台30(玉長公路)
	冬山鐵路高架橋下自行車道		193線自行車路線(花蓮-鳳林)
	梅花湖自行車道(環湖)		193線自行車路線(瑞穗-玉里)
	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	臺東	關山自行車道
	羅東溪南岸自行車道		大坡池自行車道
	雙園自行車道(蘭陽大橋-羅東運動公園)		大坡池新增環線
	蘭陽溪南岸自行車道		池上關山聯絡道
花蓮	兩潭自行車道(七星潭)		龍田自行車路線
	鯉魚潭自行車道		台9線自行車路線(池上-鹿野)
	兩潭自行車道		台9線自行車路線(鹿野-臺東市)
	台8挑戰線(閤口-天祥)		台11線自行車路線(台30-中華大橋)
	吉安自行車道		泰源幽谷自行車路線
	兩鐵自行車道		叭噶噶自行車路線
	瑞穗自行車道(溫泉區)		三仙台自行車道
	瑞穗自行車道(櫻花道)		鹿野臺東聯絡道
	玉富自行車道		東33線自行車道

## (2)調查時間

將選擇平常日（星期一至星期五）與假日（星期六、日）各一天來進行，調查時段為 09:00~17:00，以利掌握多數自行車騎乘之交通量特性。

## (3)調查方法

以人工現場計數統計車輛數或以現場錄影事後判讀計數統計車輛數，每 15 分鐘紀錄一次，在與一般汽機車共用車道路段，車輛種類分為大型車、小型車、機車及自行車 4 種；自行車專用道路或與行人共用道路路段，僅計數自行車車輛數，分別登錄於路段交通量調查表。

各經典路線自行車交通量調查資料統計彙整如表 2.4-8 所示，由調查結果可知所調查之各自行車道中以舊草嶺環狀線自行車道之自行車數量最多，假日總計(8 小時)有 3,664 輛；其次是梅花湖自行車道(環湖)有 1,752 輛，鯉魚潭自行車道再次之有 436 輛，而最少的是新城溪自行車道，平日總計(8 小時)有 2 輛；假日總計(8 小時)有 7 輛。

表 2.4-8 東部各經典路線自行車交通量統計彙整表(1/2)

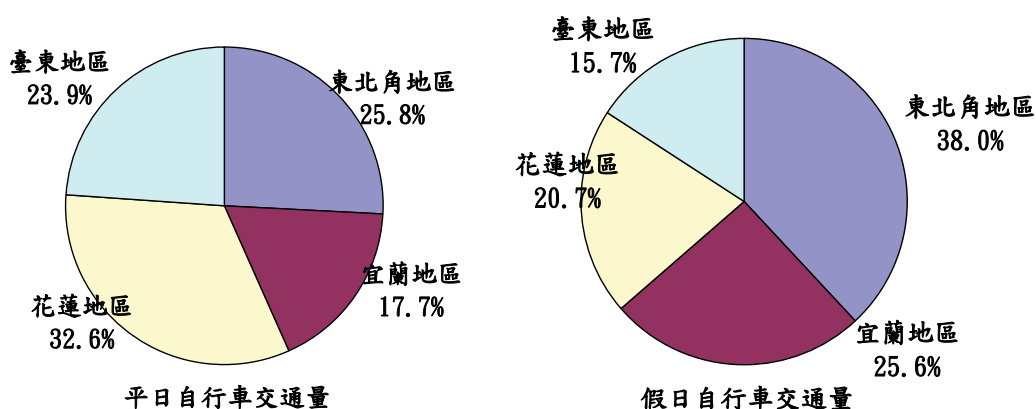
地點	站號	自行車道		往南/東 (輛)	往北/西 (輛)	合計(輛)
福隆 東北角	I101	舊草嶺環狀線(車站-隧道南口)	平日	373	297	670
			假日	1879	1785	3664
	I101-1	舊草嶺環狀線(台2石城-東興宮)	平日	38	50	88
			假日	108	392	500
	I102	鹽寮-龍門自行車道	平日	44	65	109
			假日	105	202	307
宜蘭	I102-1	鹽寮-龍門自行車道(進入龍門露營區)	平日	18	17	35
			假日	116	106	222
	I201	冬山河自行車道	平日	62	31	93
			假日	209	174	383
	I202	宜蘭濱海(竹安-東港榕樹公園)	平日	6	7	13
			假日	28	26	54
	I203	宜蘭濱海(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)	平日	8	7	15
			假日	25	14	39
	I204	新水自行車道	平日	8	6	14
			假日	28	18	46
	I205	新城溪自行車道	平日	1	1	2
			假日	2	5	7
	I206	冬山鐵路高架橋下	平日	8	10	18
			假日	27	19	46
	I207	梅花湖自行車道(環湖)	平日	77	193	270
			假日	390	1362	1752
花蓮	I208	梅花湖自行車道(森林公園-羅東溪南岸)	平日	12	9	21
			假日	18	26	44
	I209	羅東溪南岸	平日	9	6	15
			假日	19	7	26
	I210	雙園自行車道	平日	20	23	43
			假日	88	60	148
	I211	蘭陽溪南岸	平日	17	16	33
			假日	55	73	128
	I301	兩潭（七星潭）	平日	56	37	93
			假日	142	82	224
			平日	19	82	101
			假日	130	306	436
	I302	鯉魚潭	平日	6	4	10
			假日	27	25	52
	I303	兩潭	平日			
			假日			

表 2.4-8 東部各經典路線自行車交通量統計彙整表(2/2)

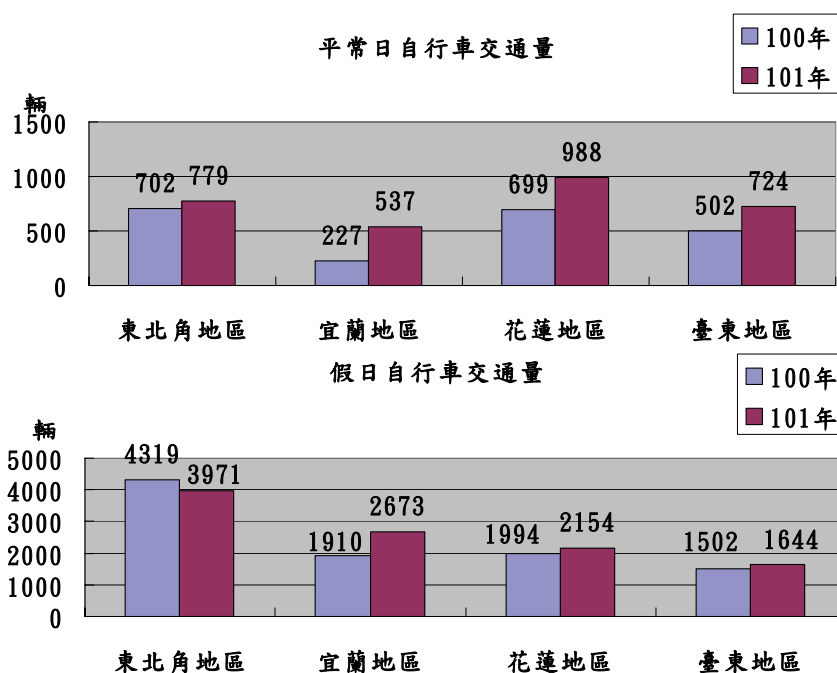
地點	站號	自行車道		往南/東 (輛)	往北/西 (輛)	合計(輛)
花蓮	I304	台8(閣口-天祥)	平日	11	8	19
			假日	37	21	58
	I305	吉安	平日	7	9	16
			假日	24	25	49
	I306	兩鐵	平日	6	4	10
			假日	10	17	27
	I307	瑞穗-溫泉區	平日	4	7	11
			假日	17	7	24
	I308	瑞穗-櫻花道	平日	4	7	11
			假日	47	25	72
	I309	玉富	平日	20	11	31
			假日	29	20	49
	I310	羅山	平日	2	1	3
			假日	4	5	9
	I311	台9線(花蓮-壽豐)	平日	40	43	83
			假日	63	68	131
	I312	台9線(壽豐-瑞穗)	平日	69	57	126
			假日	75	103	178
	I313	台9線(瑞穗-玉里)	平日	27	21	48
			假日	50	54	104
	I314	台9線(玉里-池上)	平日	14	42	56
			假日	54	80	134
	I315	台11線(花蓮-石門)	平日	31	46	77
			假日	75	50	125
	I316	長濱(石門-長濱)	平日	27	57	84
			假日	35	103	138
	I317	台30線-玉長公路	平日	14	18	32
			假日	33	39	72
	I318	193線(花蓮-鳳林)	平日	19	65	84
			假日	58	94	152
	I319	193線(鳳林-瑞穗)	平日	18	21	39
			假日	29	25	54
	I320	193線(瑞穗-玉里)	平日	20	34	54
			假日	30	36	66
臺東	I401	關山	平日	50	16	66
			假日	201	50	251
	I402	大坡池	平日	39	41	80
			假日	82	120	202
	I403	大坡池-新增環線	平日	22	6	28
			假日	39	10	49
	I404	池上-關山聯絡道	平日	12	9	21
			假日	18	12	30
	I405	龍田	平日	214		214
			假日	291	265	556
	I406	台9線(池上-鹿野)	平日	30	37	67
			假日	51	85	136
	I407	台9線(鹿野-台東市)	平日	30	23	53
			假日	68	40	108
	I408	台11線(台30-中華大橋)	平日	107	27	134
			假日	74	103	177
	I409	泰源幽谷	平日	2	3	5
			假日	4	3	7
	I410	叭嗡嗡	平日	5	3	8
			假日	6	19	25
	I411	三仙台	平日	3	4	7
			假日	9	21	30
	I412	鹿野-臺東聯絡道	平日	9	5	14
			假日	19	14	33
	I413	東33線自行車道	平日	14	13	27
			假日	21	19	40



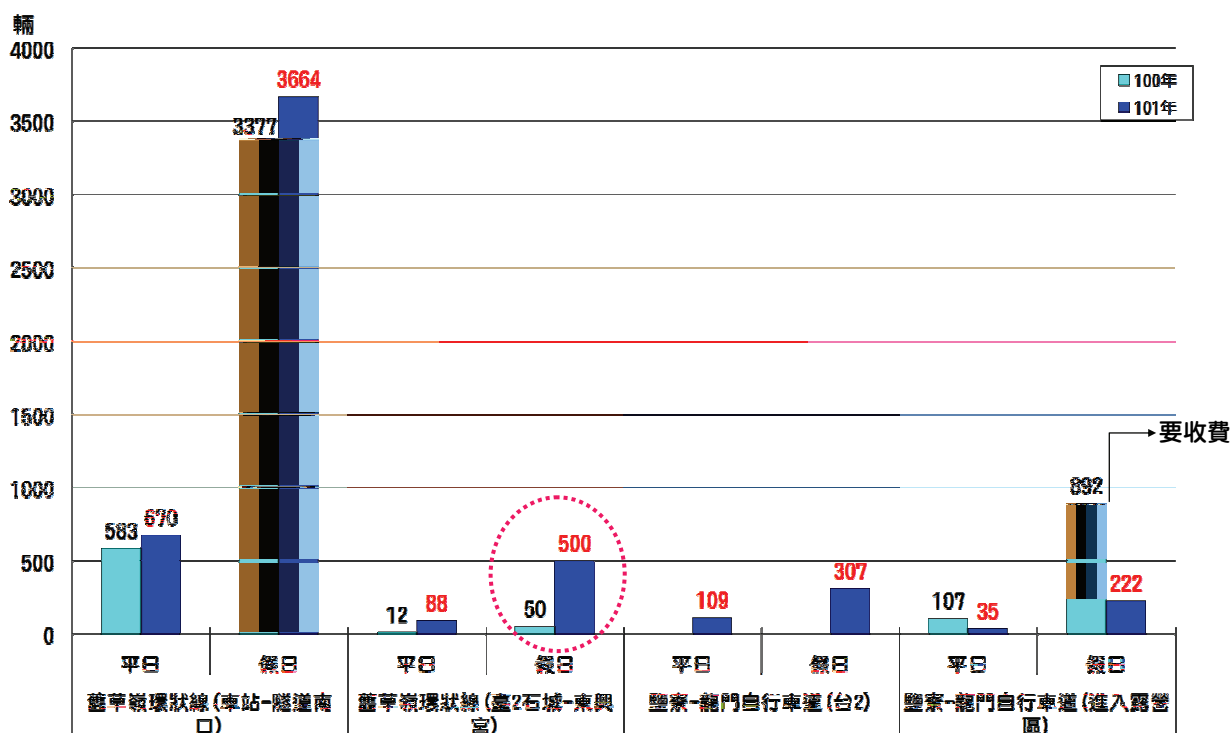
整體而言，假日之自行車交通量較平日來得多，總計平日共計有 3,028 輛；假日共計有 10,442 輛。東北角地區 2 個調查站總計平日佔總數之 25.8%(779 輛)；假日佔總數之 38%(3,971 輛)，顯示東北角地區自行車活動發展已趨成熟，使用率高。宜蘭地區 11 個調查站總計平日佔總數之 17.7%(537 輛)；假日佔總數之 25.6%(2,673 輛)，顯示宜蘭地區自行車活動假日發展熱絡。花蓮地區 20 個調查站總計平日佔總數之 32.6%(988 輛)；假日佔總數之 20.7%(2,154 輛)，顯示花蓮地區自行車活動發展熱絡，平日騎乘自行車的旅次亦相當多。臺東地區 13 個調查站總計平日佔總數之 23.9%(724 輛)；假日佔總數之 15.7%(1,644 輛)，顯示臺東地區平日騎乘自行車的旅次亦相當多。



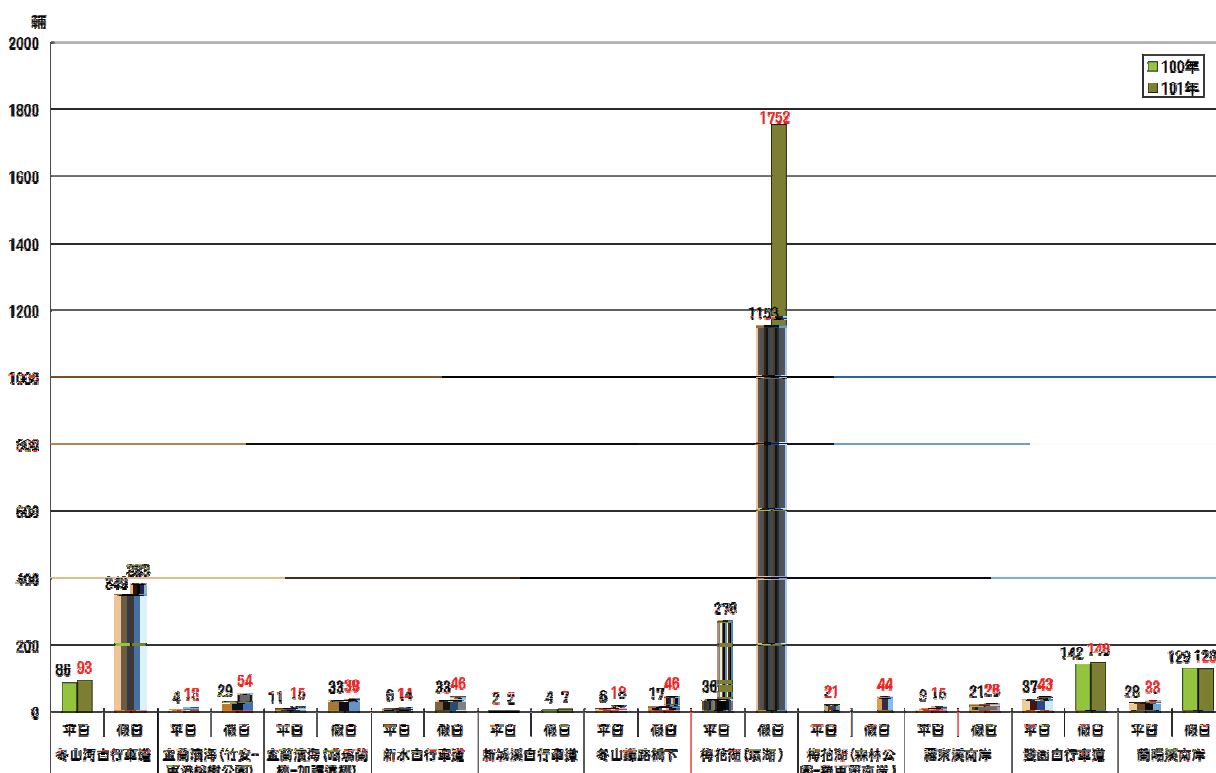
與 100 年相較，平日量增加 898 輛(平成長率為 42.2%)；假日量增加 717 輛(平成長率為 7.4%)。東北角地區平日量增加 77 輛(平成長率為 11%)；假日量增加 348 輛(平成長率為 8.8%)。宜蘭地區平日量增加 310 輛(平成長率為 136.6%)；假日量增加 763 輛(平成長率為 40%)。花蓮地區平日量增加 289 輛(平成長率為 41.3%)；假日量增加 160 輛(平成長率為 8%)。臺東地區平日量增加 222 輛(平成長率為 44.2%)；假日量增加 142 輛(平成長率為 9.5%)。



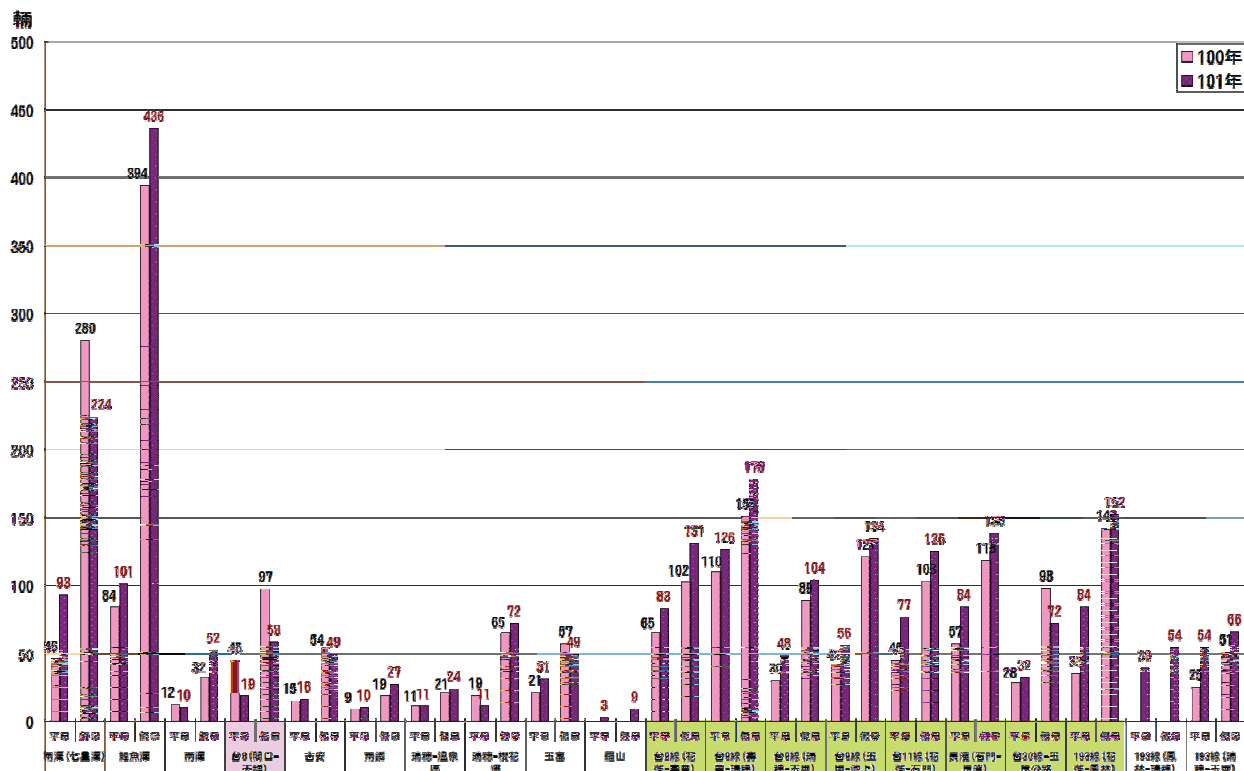
另外，就各分區各自行車道之使用狀況來看，東北角地區之自行車活動發展已相當活絡，幾條主要自行車路線使用率高，且舊草嶺環狀線完工後使用量大幅增加。另因龍門鹽寮自行車道自 101 年開始進入龍門露營區路段需收費，因此使得使用人數大幅減少。



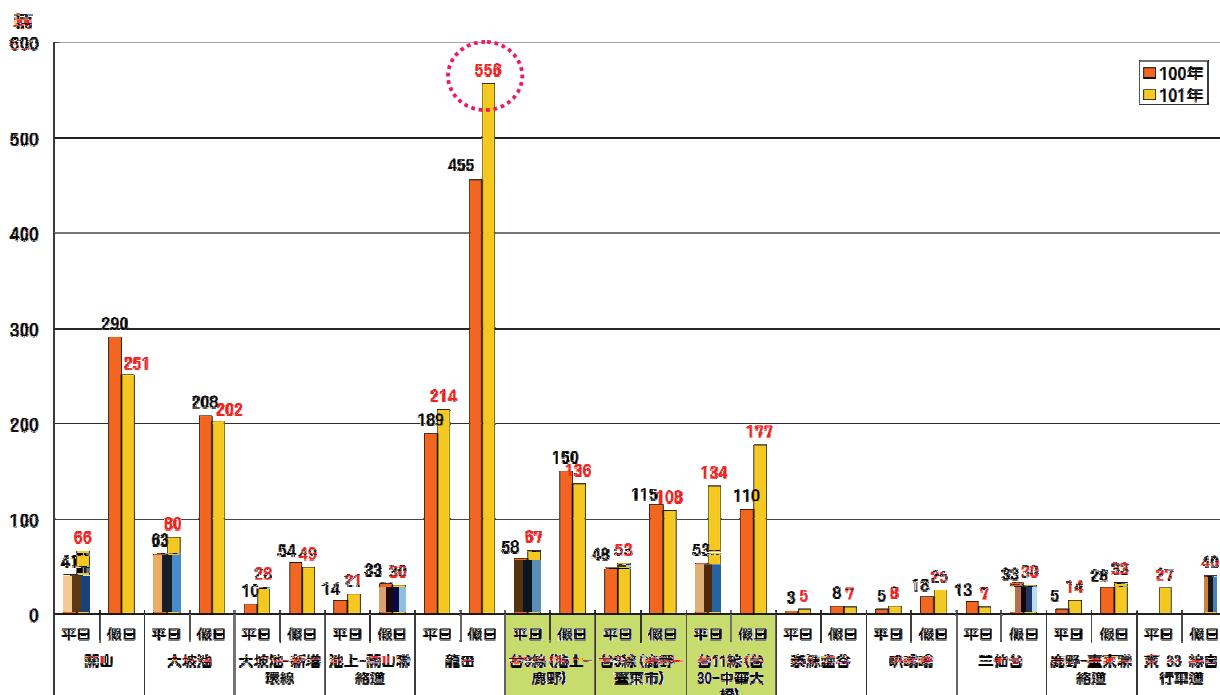
宜蘭地區為東部地區平日自行車量最低的區域，除主要遊憩區(冬山河及梅花湖)外，其餘路線使用率並不高，其路線大多為當地居民休閒運動使用，除梅花湖有較大量之成長外，其餘路線變化不大，未來尚有宣導推廣空間。



花蓮地區整體而言自行車活動相當活絡，且平日之使用率亦不少，除了兩潭自行車道(七星潭)及鯉魚潭外，一般公路之自行車使用率高於沿線幾處經典路線，且較去年交通量高，進一步詢問原因，騎士多數表示因所提供資訊不足不敢貿然嘗試，亦有不少騎士表示沿線部份經典路線導引不足與車阻設置不當影響使用意願。



臺東地區自行車平日之使用率不少，龍田地區因配合業者解說導覽自行車活動量高，其餘路線除關山及大坡池外，係以一般公路之自行車使用率高於沿線幾處替代路線，且較去年交通量高，經詢問騎士多數認為所提供資訊不足不敢貿然嘗試。



## 2. 東部地區自行車旅次使用效益

依據交通部運輸研究所「腳踏車專用道之規劃研究-附錄」(1998)中述及：使用自行車對運輸成本及環境保護均有正面效益，而 Litman(1994)更於報告中將各項交通成本進行量化，探討使用自行車替代現有車輛對於交通成本的影響，結果發現使用自行車替代現有車輛可大幅降低交通成本，包括擁擠成本、污染成本、道路維修成本及能源成本等，分述如下：

### (1) 擁擠成本

擁擠成本係指用路人相較於順暢交通下，額外增加的旅行時間及車輛運行成本，此外亦包含用路人因交通擁塞所產生之心理壓力及車輛因怠速排放廢氣所造成之空氣污染成本。

### (2) 污染成本

騎乘自行車所造成的空氣與噪音污染幾近為零。自行車主要替代對象多為短程旅次，而汽車行駛於短程旅次所造成的污染成本，遠高於中長程旅次，故於都會區以自行車替代之短程運旅車輛，對於空氣品質的改善將有更顯著之效益。

另噪音污染方面，機動車輛所造成之噪音污染視地點與車型不同所產生的成本亦不同。若於噪音污染敏感區，如住宅區及校園周邊等，以自行車替代機動車輛做為運輸工具將可明顯降低噪音污染程度。

### (3) 道路維修成本

道路維修成本主要係因機動車輛之車身重量對於路面所造成之破壞，另因交通意外事件導致之號誌及其他道路設施的毀損，而自行車則因車體輕巧且車速低，鮮少對道路或周邊設施產生破壞，故道路維修成本幾近為零。

### (4) 能源成本

自行車係採用人力驅動，騎乘時不需耗費化石能源，故於短程旅次使用自行車替代汽車，其能源節省效益相當可觀。

綜合以上經濟效益分析手冊相關內容以及 99 年度運輸研究所完成之「東部地區自行車路網系統規劃技術服務(2/2)」，本研究認為於建構自行車道，非但可紓解過度擁塞之交通路網，更可改善國人生活環境品質，另對於減少溫室氣體排放及化石能源之減量均有顯著之功效，亦可響應節能減碳之國家政策。

以國內目前針對公共建設計畫經濟效益所研擬的手冊而言，公共建設經濟效益的估算以旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省、空氣污染、二氧化碳排放為主要估算項目。考量自行車的運具特性，推廣自行車道其主要經濟效益核心價值為節能減碳。故本研究後續乃針對於東部地區建構自行車道之能源節省效益及空氣污染節省效益等

進行探討，參照「東部地區自行車路網系統規劃技術服務(2/2)」之分析，能源使用成本及彙整如有害氣體(NO<sub>x</sub>及SO<sub>x</sub>)及CO<sub>2</sub>之單位延車公里排放量及單位成本如表2.4-9及表2.4-10所示。

表 2.4-9 臺灣地區機動車輛能源使用成本表

類別	總排放量等級 (CC)	耗能標準 (公里/公升)	能源價格 (元/公升)	使用成本 (元/公里)
小汽車	1,800~2,400	10.5	30.3	2.885
機車	100~150	39.0	30.3	0.776

資料來源：本計畫整理分析

表 2.4-10 NO<sub>x</sub> 及 SO<sub>x</sub> 單位延車公里排放量及單位成本表

氣體	排放參數 (克/延車公里)					成本參數 (元/克)
	機車	小客車	小貨車	大客車	大貨車	
NO <sub>x</sub>	0.6556	0.9818	1.6863	1.2007	18.2407	0.010
SO <sub>x</sub>	0.0039	0.0083	0.0371	0.0065	0.0087	0.010
CO <sub>2</sub>	44.344	45.974	231.801	59.107	849.371	0.001264

資料來源：交通建設計畫經濟效益評估作業之研究，交通部運輸研究所，民國98年。

依據100年及101年公路系統自行車交通量調查結果，由東部地區100~101年公路系統各運具比例之變化(參見表2.4-11)，進一步換算自行車替代私人運具之交通量。101年使用私人運具中自小客使用量較100年平均每日約減少2,856輛(-1.3%)，另外101年的機車使用量比例較100年平均每日約減少801輛(-0.5%)。而101年自行車之使用量較100年平均每日約增加473輛(0.6%)。由上述調查結果，假設私人運具減少部分(小客車及機車)皆轉移使用自行車，同樣以每日往返短程旅次15公里計算，參考「臺灣地區公路整體規劃，交通部公路總局」的旅次推估研究成果，彙整101年東部地區自行車能源節省效益如表2.4-12，空氣污染節省結果如表2.4-13所示。

表 2.4-11 東部地區公路系統運具使用比例分析

	年度	大客車 (輛)	大貨車 (輛)	小型車 (輛)	機車 (輛)	自行車 (輛)	總計 (PCU)	小型車運具 比(%)	機車運具比 (%)	自行車運具 比(%)
平日	100	1,443	4,503	40,927	9,265	664	56,796	72.1%	11.4%	0.8%
	101	1,337	4,896	39,548	8,527	1,059	55,608	71.1%	10.7%	1.3%
增減		-106	393	-1,379	-738	395	-1,189	-0.9%	-0.7%	0.5%
假日	100	1,857	3,491	57,000	10,479	1,530	73,428	77.6%	10.0%	1.5%
	101	1,725	3,871	50,932	9,540	2,172	67,524	75.4%	9.9%	2.3%
增減		-132	380	-6,068	-939	642	-5,904	-2.2%	-0.1%	0.8%
平均每日增減		-114	389	-2,856	-801	473	-2,674	-1.3%	-0.5%	0.6%

資料來源：本計畫整理分析

依照前述估算，101年度東部地區推動自行車旅行產生的效益，每日可節省汽油4,389公升，將其貨幣化，每日將可節省新台幣144,989元。亦即每年可節省汽油160萬公升，將其貨幣化，每年可節省5,292萬元。另外就東部地區101年有害氣體排放可

減少 49,946 克/日、CO<sub>2</sub> 排放將可減少 2,502,784 克/日，亦即有害氣體排放將可減少 18.23 公噸/年、CO<sub>2</sub> 排放將可減少 913.52 公噸/年。

表 2.4-12 東部地區 101 年自行車能源節省效益分析表

項目 年期	減少小型車 車輛數 (輛/日)	減少機車 車輛數 (輛/日)	機動車輛 行駛距離 減少 (公里/日)	能源節省 (公升/日)	能源節省 (元/日)
民國 101 年	2,856	801	54,865	4,389	144,989

註:能源節省(公升)=(減少小型車車輛數\*平均旅次長度/小型車耗能標準)+(減少機車車輛數\*平均旅次長度/機車耗能標準)(耗能標準參見表 2.4-9)

能源節省(元)=(減少小型車車輛數\*平均旅次長度/小型車耗能標準)\*小型車使用成本+(減少機車車輛數\*平均旅次長度/機車耗能標準)\*機車使用成本(耗能標準及使用成本參見表 2.4-9)

資料來源：1.臺灣地區公路整體規劃，交通部公路總局。

2.本計畫整理分析。

表 2.4-13 東部地區 101 年自行車有害氣體及 CO<sub>2</sub> 節省效益分析表

	行駛距離減少公里 數 (公里/日)	有害氣體減少		
		NO <sub>x</sub> (克/日)	SO <sub>x</sub> (克/日)	CO <sub>2</sub> (克/日)
民國 101 年	54,865	49,946	402	2,502,784

註:有害氣體減少(公克)=(減少小型車車輛數\*平均旅次長度/小型車耗能標準)\*小型車有害氣體排放參數+(減少機車車輛數\*平均旅次長度/機車耗能標準)\*機車有害氣體排放參數(有害氣體排放參數參見表 2.4-10)

資料來源：本計畫整理分析。

依據觀光局「98-100 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」資料 100 年東部地區(東北角暨宜蘭海岸、東部海岸、花東縱谷)之遊客數為 9,975,289 人，99 年為 8,727,461 人，98 年為 9,883,237 人，顯示 100 年東部地區之遊客數較 99 年增加 1,247,828 人，年成長率為 14.3%；較 98 年增加 92,052 人，年成長率為 0.46%。但此部份統計資料為各主要景點之旅客數統計資料，因此會有重複計算之旅次，因此進一步參考「98、99、100 年國家風景區遊客調查報告」所推估之各國家風景區全區遊客人次(目前調查統計資料僅至 100 年)，100 年東部地區(東北角暨宜蘭海岸、東部海岸、花東縱谷)之遊客人次為 9,841,138 人次；99 年為 9,161,650 人次；98 年為 8,569,430 人次，顯示 100 年東部地區之遊客人次較 99 年增加 679,488 人次，年成長率為 7.42%(參見表 2.1-14)。另外，依據本次問卷調查，自行車之使用比例較 100 年增加 4.5%，假設增加之使用自行車比例為因自行車旅遊推廣而增加之遊客比例。另依據依據「2011 年觀光收支統計表」國人每人每次旅遊平均費用新台幣 2,038 元；來臺旅客平均每人每次旅遊平均消費新台幣 5,4142 元(美金 1804.74 元)。



依據上述資料進行基本假設：

- (1)101 年東部地區之遊客人次維持與 100 年相同之年成長率(7.42%)，即 101 年東部地區之遊客人次假設為 10,571,350 人次，國際觀光客比例為 4.7%。
- (2)假設 101 年較 100 年增加之使用自行車比例為因自行車旅遊推廣而增加之遊客比例(4.5%)。
- (3)101 年國人每人每次旅遊平均費用與來臺旅客平均每人每次旅遊平均消費維持與 100 年相同之金額，即國人每人每次旅遊平均費用新台幣 2,038 元；來臺旅客平均每人每次旅遊平均消費新台幣 5,4142 元(美金 1804.74 元)。

依據上述假設推估 101 年東部地區因自行車旅遊之推廣所獲得之觀光產值約為 14,744 萬元。

表 2.4-14 東部地區 98、99、100 年全區遊客人次表

風景區	98		99		100	
	全區遊客人次 (人)	國際觀光客 人次(人)	全區遊客人次 (人)	國際觀光客 人次(人)	全區遊客人次 (人)	國際觀光客 人次(人)
東北角暨宜蘭海岸國家風景區	3,290,000	150,398	4,209,103	133,429	4,256,939	134,519
東部海岸國家風景區	2,260,000	139,085	2,313,376	239,434	2,927,143	276,175
花東縱谷國家風景區	2,710,000	19,947	2,221,871	44,437	2,657,056	53,673
合計	8,260,000	309,430	8,744,350	417,300	9,841,138	464,367



## 第三章 經典示範路線檢視及改善建議

### 3.1 經典示範路線建置狀況分析

#### 3.1.1 98-100 年經典示範路線建置狀況分析

為落實「振興經濟方案-配合節能減碳東部自行車路網示範計畫」及使東部自行車路網示範計畫能順利推動提供優質遊程服務，交通部於 98 年成立「東部自行車路網示範計畫工作小組」並提出 98 年 5 處經典示範區。

所謂經典示範路線係定義以「提供國人優質、安全的自行車騎乘環境與全程服務」。需具備之條件包括：1.必須串聯各地方性風景點自行車道，構成一休閒遊憩路網。2.必須可搭配區域內火車站、公路客運，提供接駁服務。3.結合區域內具特色之景點、住宿、旅客服務中心、餐廳及自行車租賃維護及自行車補給等服務據點，形成完整觀光遊憩服務系統。4.符合自行車道基本規劃設置原則：包含安全與連續原則、景觀加強與設施減量原則、國際化原則等。依據上述原則挑選出建議路線，透過「東部自行車路網示範計畫工作小組」進行路線檢視與調整，確認出經典示範路線，並進行相關路線銜接、服務設施之改善協調，整合鐵路、公路、風景區與地方政府構建出經典示範路線，提供國人優質、安全的自行車騎乘環境與全程服務。

98 年共計完成 173.7 公里長之經典示範路線，99 年延續 98 年之經典路線發展共計完成 261.6 公里長之經典示範路線，100 年繼續完成 16 條經典路線總長度為 230.9 公里，各地區 98-100 年經典示範路線建置狀況分別說明如下：

##### 1. 福隆東北角地區

福隆東北角地區 98-100 年共完成 2 條經典示範路線，皆以福隆火車站為起點，一條是舊草嶺環狀線自行車道；一條是龍門鹽寮自行車道，其中舊草嶺環狀線 98 年先完成福隆車站往南至隧道南口及東興宮～福隆車站區段，及龍門鹽寮自行車道。99 年接續完成隧道南口至石城服務區的台 2 線自行車道工程，100 年 10 月份完成舊草嶺環狀線之全線工程。此外，觀光局另欲規劃建設一條自行車道自隧道南口延伸石城漁港，100 年完成路線長度約 1 公里，101 年將接續完成串接隧道南口之工程。路線資訊彙整如表 3.1-1 及圖 3.1-1 所示，各路線說明如下：



表 3.1-1 福隆東北角地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
親子型	舊草嶺環狀線自行車道	福隆車站-隧道南口	4.5	車站-隧道北口共用車道；北口-南口專用道	觀光局
串聯型	舊草嶺環狀線自行車道	隧道南口-東興宮-福隆車站	15.5	大部分為專用車道，繞道段為共用車道	公路總局/觀光局
親子型	龍門鹽寮自行車道	福隆車站-鹽寮海濱公園	4.9	專用車道(露營區內為共用道)	觀光局/公路總局
親子型	隧道南口延伸石城漁港	隧道南口-石城漁港	1	專用道	觀光局/臺鐵局
合計			25.9		



圖 3.1-1 福隆東北角地區 98-100 年自行車經典路線圖

### (1)舊草嶺環狀線自行車道

自福隆車站逆時針方向銜接隧道南口、石城服務區、馬崗社區、卯澳社區、東興宮、福隆車站形成一環狀路網，多數路段沿省道台 2 線於靠海側設置 2.5~3 公尺寬之單側雙向自行車專用道，總長度達 20 公里，路線起迄及長度如表 3.1-1，詳細路線

參見圖 3.1-1。

## (2)龍門鹽寮自行車道

自福隆車站銜接福隆遊客服務中心、龍門露營區至鹽寮海濱公園，另搭配 100 年完成之台 2 線單側雙向自行車道形成一環狀系統，目前從龍門露營區門口進入路線要收費，因此多數遊客會利用台 2 線之自行車道再繞行社區道路進入，單向路線長度為 4.9 公里，路線起迄及長度如表 3.1-1，詳細路線參見圖 3.1-1。

## (3)石城漁港自行車道

自隧道南口銜接石城漁港，100 年已完成部分路段及穿越鐵路下方箱涵之工程，今年預定接續完成銜接隧道南口及石城漁港服務設施建設工程，路線起迄及長度如表 3.1-1，詳細路線參見圖 3.1-1。

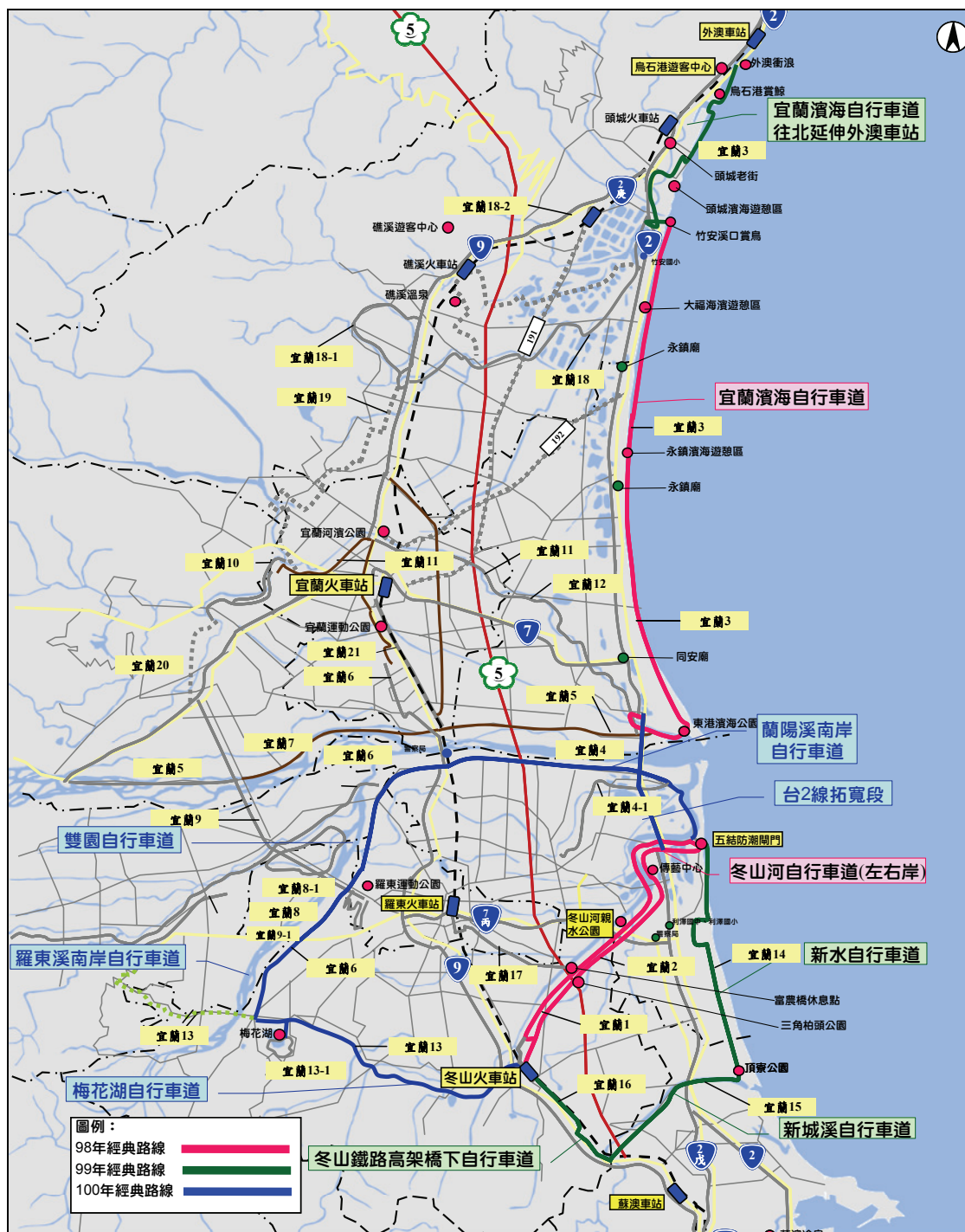
## 2.宜蘭地區

宜蘭地區 98 年以冬山車站為起點，共完成冬山河自行車道左岸、冬山河自行車道右岸及宜蘭濱海自行車道共計 37.8 公里。99 年規劃 4 條路線延續串連 98 年經典路線包括：宜蘭濱海自行車道北延至外澳車站、新水自行車道、新城溪自行車道及鐵路高架橋下自行車道共計 23.8 公里。100 年以冬山車站為中心向西延伸至梅花湖遊憩區再往北銜接蘭陽溪南岸與冬山河，形成一環狀路網，路線資訊彙整如表 3.1-2 及圖 3.1-2 所示，各路線說明如下：

表 3.1-2 宜蘭地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表

路線 類型	路線名稱	起迄點	路線里 程(km)	路權型式	執行(權責) 單位
親子型	冬山河自行車道左岸	宜東橋-五結防潮閘門	7.6	專用道	宜蘭縣政府
親子型	冬山河自行車道右岸	冬山車站-五結防潮閘門	9	專用道	宜蘭縣政府
串聯型	宜蘭濱海自行車道	噶瑪蘭橋-外澳車站	26.5	東港-竹安為專用道，其餘為共用車道	觀光局
親子型	新水自行車道	五結防潮閘門-頂寮公園	8	養鴨中心以北路段為專用道，以南共用車道	觀光局
親子型	新城溪自行車道	頂寮公園-省道台 9	4.7	專用道	宜蘭縣政府
親子型	冬山鐵路高架橋下自行車道	冬山車站-新城溪自行車道	3.1	專用道	宜蘭縣政府
親子型	蘭陽溪南岸自行車道	蘭陽大橋～五結防潮閘門	7.5	專用道	宜蘭縣政府
親子型	雙園自行車道	羅東運動公園～蘭陽大橋	6	專用道	宜蘭縣政府
親子型	羅東溪南岸自行車道	鼻仔頭橋～羅東運動公園	5.1	專用道	宜蘭縣政府
親子型	梅花湖自行車道	冬山森林公園～鼻仔頭橋	9	大部分共用車道，冬山河、新寮溪堤防為專用	宜蘭縣政府
串聯型	台 2 線(噶瑪蘭橋～加禮遠橋)	噶瑪蘭橋～加禮遠橋	3.8	共用慢車道	公路總局
合計			90.3		







(1)冬山河左岸自行車道

原規劃以冬山車站為起點，因配合鐵路高架工程目前係以宜冬橋為起點，往東至五結防潮閘門，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(2)冬山河右岸自行車道

以冬山車站為起點，往東至五結防潮閘門，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(3)宜蘭濱海自行車道

以噶瑪蘭橋北端/鄉道宜 20 線路口為起點，往東銜接至東港海濱公園沿海岸至竹安漁民活動中心、頭城海水浴場、烏石港、外澳服務區至外澳車站，本路線大致與省道台 2 線平行，可作為台 2 線之自行車替代路線，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(4)新水自行車道

新水自行車道於五結防潮閘門銜接冬山河右岸自行車道，往南沿濱海至頂寮公園，養鴨中心至頂寮公園係利用產業道路及利澤工業區內道路串接，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(5)新城溪自行車道

沿新城溪北岸以冬山鐵路高架橋下自行車道/省道台 9 線路口為起點，往東延伸銜接至頂寮公園，可與新水自行車道相銜接，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(6)冬山鐵路高架橋下自行車道

冬山鐵路高架橋下自行車道由冬山車站往南延伸至省道台 9 線，續往南可銜接至新城溪自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線請參見圖 3.1-2。

(7)蘭陽溪南岸自行車道

自五結防潮閘門至蘭陽大橋，往西銜接雙園自行車道；往南銜接冬山河自行車道(左、右岸)與新水自行車道，沿線並設置有休憩設施，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線參見圖 3.1-2。

(8)雙園自行車道(羅東運動公園～蘭陽大橋)

雙園自行車道為北起宜蘭運動公園南至羅東運動公園，為串聯蘭陽溪南岸與冬山河自行車道形成環狀路網，特將本自行車道之羅東運動公園～蘭陽大橋路段納入經典路線，沿線並設置有休憩設施，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線參見圖 3.1-2。

(9)羅東溪南岸自行車道

自羅東運動公園至鼻仔頭橋，往南可銜接梅花湖自行車道；往北可串聯雙園自行

車道，沿線並設置有休憩設施，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線參見圖 3.1-2。

#### (10)梅花湖自行車道

自冬山車站(森林公園)至羅東溪南岸自行車道，由宜蘭縣政府利用體委會補助經費建設，冬山河段為利用河兩側之堤岸設置自行車專用道，舊寮溪路段因配合堤防整建工程暫時利用周邊之產業道路作為替代路線，待整建工程完成時將於堤頂設置自行車專用車道，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線參見圖 3.1-2。

#### (11)台 2 線(噶瑪蘭橋～加禮遠橋)

本路線於 101 年 3 月完成拓寬，往北透過噶瑪蘭橋銜接宜蘭濱海自行車道；往南穿越加禮遠橋下方銜接冬山河自行車道，可作為冬山河環狀路網與宜蘭濱海自行車道之銜接，路線起迄及長度如表 3.1-2，詳細路線參見圖 3.1-2。

### 3.花蓮光復以北地區

花蓮兩潭地區 98 年完成兩潭自行車道及鯉魚潭自行車道兩潭自行車道等 2 條經典示範路線共計 53.5 公里。99 年規劃 5 條經典路線延續串接新城車站、花蓮車站、太魯閣、98 年經典路線及壽豐車站，並銜接吉安現有自行車道形成 8 字型路網共計 52.9 公里。100 年接續兩潭及吉安自行車道往南串接省道台 11 線與縣道 193 線，並串接至鳳林車站與林田山，路線資訊彙整如表 3.1-3 及圖 3.1-3 所示，各路線說明如下：

表 3.1-3 花蓮光復以北地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
串聯型	兩潭北延線	新城車站-德燕廣場	12.1	共用車道	花蓮縣政府/公路總局
親子型	兩潭自行車道	德燕廣場-南濱公園	14.5	大部分為專用車道	花蓮縣政府
串聯型	兩潭自行車道	南濱公園-壽豐車站	28	縣 193 以東及利用糖鐵路路段為專用其餘共用	花蓮縣政府/公路總局
串聯型	台 9	台 9/台 9 丙～台 9/花 33 路口	6	與慢車道共用，橋樑段為專用車道	公路總局
親子型	鯉魚潭自行車道	遊客服務中心	6	大部分為專用道，臨台 9 丙為專用車道	觀光局
親子型	太魯閣自行車道	新城車站-太魯閣閘口(服務中心)	4.8	富世橋以北為共用車道，其餘為專用車道	公路總局
挑戰型	省道台 8 線(挑戰型路線)	太魯閣閘口(服務中心)-天祥	17.5	共用車道	公路總局
親子型	吉安自行車道	南濱公園-兩潭自行車道	13.3	大部分為共用車道，水利公園以西為專用道	花蓮縣政府
親子型	兩鐵自行車道	花蓮車站-北濱公園	4.2	銜接車站路段為共用車道，其餘為專用道	花蓮縣政府
串聯型 挑戰型	台 11 線自行車路線(吉安～石門)	花蓮大橋～石門	61.9	共用慢車道	公路總局
串聯型	縣道 193 自行車路線(吉安～鳳林)含東昌自行車道	東昌自行車道～鳳林車站	30.5	東昌為專用道，縣 193 為共用車道	花蓮縣政府
親子型	鳳林林田山自行車路線	鳳林車站～林田山	8	共用車道	觀光局
合計			206.8		





#### (1)兩潭自行車道

以德燕廣場為起點，往南經七星潭、北濱公園、南濱公園，自南濱公園往西南利用產業道路及堤邊道路銜接至台 9 後續往南行，銜接鄉道花 33，再銜接省道台 9 丙至鯉魚潭及壽豐車站。除此之外因考量公路自行車騎士之需求，另規劃一支線，為自台 9/台 9 丙線路口沿台 9 線往北銜接成功街至南濱公園，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

#### (2)鯉魚潭自行車道

鯉魚潭自行車道為一環狀路線，以遊客服務中心為起點環潭一圈，其中鯉魚潭西側係利用省道台 9 丙劃設自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

#### (3)兩潭北延線

延續 98 年兩潭自行車道路線自德燕廣場往北銜接至臺鐵新城車站，路線利用縣道 193 線、省道台 9 線銜接至新城車站，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

#### (4)吉安自行車道

以南濱公園為起點，往西穿越縣道 193 地下穿越，利用吉安鄉七腳川溪自行車道、吉安親山線及初英自行車道路網，連接至省道台 9 丙，續往南銜接至兩潭自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

#### (5)兩鐵自行車道

兩鐵自行車道主要銜接臺鐵花蓮車站至北濱公園，可以銜接七星潭自行車道與兩潭自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

#### (6)太魯閣自行車道

本自行車道主要銜接臺鐵新城車站沿省道台 8 線至太魯閣閣口，為公路局利用省道台 8 線綠帶空間佈設自行車專用道，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

(7)省道台 8 線自行車道（挑戰型路線）

本路線為中橫公路，從太魯閣遊客服務中心為起點，至天祥為止，本路段主要為挑戰型路線，沿途坡度起伏大，另外隧道及彎道路段多，公路總局亦於 99 年編列經費進行沿線隧道照明、護欄改善工程及設置相關警示與告示牌，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線請參見圖 3.1-3。

(8)台 11 線自行車路線（吉安～石門）

本路線利用吉安鄉環鄉自行車道串聯兩潭自行車道，往南至石門銜接 98 年經典路線之瑞穗長濱自行車道，並可續往南通往臺東市，海岸軸帶之環島路線據以完成。本路線後續配合公路總局之拓寬改善工程及 99 年觀光局台 11 線沿線休憩點自行車服務設施設置、自行車驛站環境改善工程，可提供騎士完善之騎乘環境，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線參見圖 3.1-3。

(9)縣 193 線自行車路線（兩潭自行車道～鳳林車站）

本路線同樣利用吉安鄉環鄉自行車道串聯兩潭自行車道，本路線北起花蓮大橋南迄鳳林車站，其中花蓮大橋～中興橋路段花蓮縣政府 99 年已完成沿線服務設施，100 年花蓮縣政府爭取體委會補助續往南延伸至鳳林車站，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線參見圖 3.1-3。有關本路線利用吉安鄉環鄉自行車道串聯兩潭自行車道之路線參見圖 3.1-3 所示。

(10)鳳林林田山自行車路線

本路線主要銜接鳳林車站、萬榮車站至林田山林場，為目前許多車友所喜愛騎乘之路線，觀光局縱管處預計於 101 年進行自行車道友善性環境整治工程，目前在萬榮車站前之長橋派出所已設置有鐵馬驛站提供車友補給服務，路線起迄及長度如表 3.1-3，詳細路線參見圖 3.1-3。

4.花蓮光復以南地區

花蓮光復以南地區 98 已完成瑞穗長濱自行車路線及玉富自行車道自玉里車站至安通鐵馬驛站路段共計 57.8 公里。99 年共規劃有 4 條經典示範路線以銜接瑞穗車站、98 年經典路線及玉里車站長度計約 45.9 公里，搭配省道台 9 線現有慢車道可形成一環狀路網。100 年自玉里利用台 9 續往南串接至池上，並將羅山自行車道及縣道 193 線自瑞穗至玉里路段納入，可作為台 9 線之替代路線，與瑞穗長濱自行車路線、台 30 玉長公路形成一環狀路網，路線資訊彙整如表 3.1-4 及圖 3.1-4 所示，各路線說明如下：



表 3.1-4 花蓮光復以南地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
親子型	玉富自行車道	玉里車站-舊東里車站	9.7	專用道	台鐵局/觀光局
串聯型 挑戰型	瑞穗長濱	瑞穗車站-台 11/台 30 路口	52	瑞穗車站～長虹橋及真丙部落以南為共用車道，其餘為靠海側專用車道	花蓮縣政府/公路總局
親子型	瑞穗自行車道(溫泉區)	瑞穗車站-瑞穗車站	13.6	共用車道	觀光局
親子型	瑞穗自行車道(櫻花道)	花 83-省道台 9	11.6	保安路以北為共用車道，其餘為專用道	觀光局
串聯型 挑戰型	瑞穗長濱(玉長公路)	台 11/台 30-安通鐵馬驛站	16.8	共用車道	公路總局
串聯型	台 9 線自行車路線(台 30～池上車站)	東里舊站～池上車站	24	共用慢車道	公路總局
串聯型	縣道 193 自行車路線(瑞穗～玉里)	瑞穗車站～台 9(玉里)	24	共用車道	花蓮縣政府
親子型	羅山自行車道	富里農會～羅山遊憩區	4.5	共用車道	觀光局
合計			156.2		



#### (1)瑞穗長濱自行車道

以瑞穗車站為起點，往東至大港口後續往南至玉長公路，此一地區之自行車路線坡度起伏較大且距離也較長，屬專業級之挑戰路線，本路線可分為兩個部分，一為瑞港公路；一為沿省道台 11 之長濱自行車道，本路線未來將繼續銜接玉長公路往西連接至玉富自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線請參見圖 3.1-4。

#### (2)玉富自行車道

以玉里車站為起點，98 年往東興建至舊安通車站，99 年繼續往南銜接至舊東里車站，為一利用舊鐵路改建之自行車專用道，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線請參見圖 3.1-4。

#### (3)瑞穗自行車道（溫泉區）

以瑞穗車站為起點，往西沿著溫泉路銜接至瑞穗溫泉區，原有路線及相關指標系



統縱管處將進行改善，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線請參見圖 3.1-4。

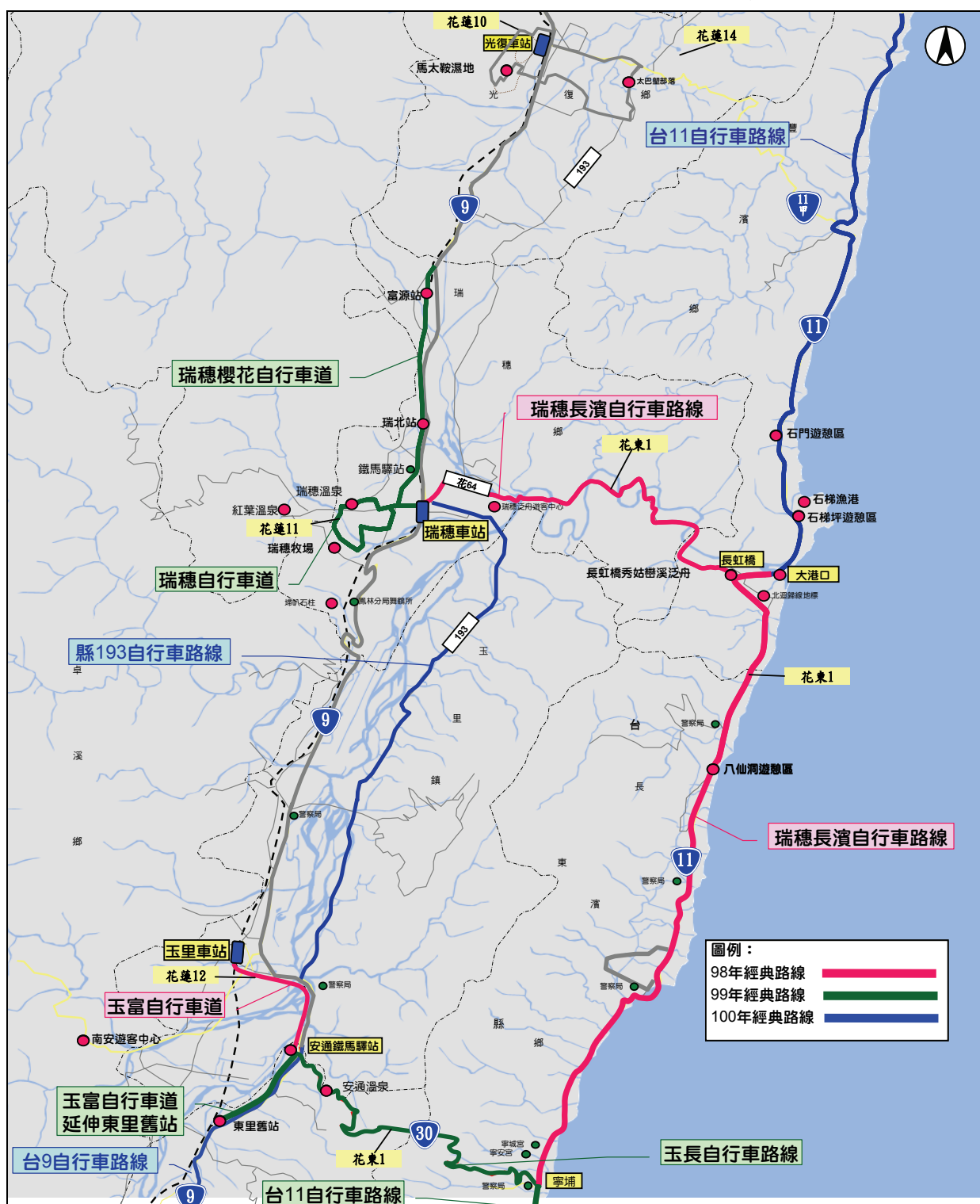


圖 3.1-4 花蓮光復以南地區 98-100 年自行車經典路線圖

#### (4) 瑞穗自行車道（櫻花道）

同樣以瑞穗車站為起點，利用省道台 9 線外環道銜接至鐵路高架橋下之自行車專用道路，往北經瑞北站至富源站，改利用產業道路及鄉道銜接至省道台 9 線，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線請參見圖 3.1-4。

(5)玉長自行車路線（瑞穗長濱自行車路線西延）

瑞穗長濱自行車路線 98 年已完成瑞穗車站沿瑞港公路銜接長濱自行車道至玉長公路口（省道台 30 線），99 年接續沿玉長公路往西銜接至省道台 9 線及安通鐵馬驛站，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線請參見圖 3.1-4。

(6)台 9 線自行車路線（台 30～池上）

台 9 線自行車路線為串聯花蓮到臺東長濱整個縱谷軸帶之串聯型自行車路線，採與慢車共用車道方式，98 年公路局已完成花蓮到臺東自行車與機車共用慢車道標線之劃設，100 年加強台 30(玉里)～池上路段沿線珍珠亮點與自行車道指標之設置。將以安通舊站為起點，往南銜接至池上車站，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線參見圖 3.1-4。

(7)縣 193 線自行車路線（瑞穗～玉里）

本路線以瑞穗車站為起點，沿線經過秀姑巒溪泛舟遊客中心、春日派出所（鐵馬驛站）至玉里沿台 9 線可銜接至玉富自行車道（安通鐵馬驛站），本路線被車友譽為最美麗的縣道，不但車輛少且線形及坡度起伏亦較平行之台 9 線易於騎乘，因此可替代瑞穗～玉里路段的台 9 線，與瑞穗長濱自行車路線、台 30 玉長公路形成一環狀路網，路線起迄及長度如表 3.1-4，詳細路線參見圖 3.1-4。

(8)羅山自行車道

本路線為玉里～池上縱谷軸帶上之珍珠亮點，羅山遊憩區為發展有機無毒休閒農業之重要地區，並有泥火山與瀑布之特殊自然景觀，觀光局縱管處於 100 年進行自行車道友善性環境整治工程與自行車路線之重新調整規劃，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線參見圖 3.1-5。

5.臺東地區

臺東地區 98 年完成以關山車站為起點之關山自行車道計 12.9 公里，99 年將臺東地區分為兩個軸帶，一為縱谷軸帶；一為東海岸軸帶。縱谷軸帶以台 9 線為主軸，串接池上、關山及鹿野等地區之遊憩區自行車道。東海岸軸帶以台 11 線為主軸，以臺東車站為起點，串接沿線自行車道，往北銜接至瑞穗長濱自行車路線。兩個軸帶共計規劃 11 條經典路線，形成總長度共 139.3 公里的自行車道路網。100 年接續 99 年經典路線，利用鹿野臺東聯絡道縱谷軸帶自鹿野往南延伸至臺東市(臺東火車站)並與海岸軸帶銜接，此外，將利用武陵綠色隧道與鄉道東 33 線替代鹿野路段之台 9 線，並與龍田自行車道銜接。各路線資訊彙整如表 3.1-5 及圖 3.1-5 所示，各路線說明如下：

(1)關山自行車道

關山自行車道以關山火車站為起點，逆時針環繞關山鎮一周，其間設置有相關之休憩服務設施，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線參見圖 3.1-5。

表 3.1-5 臺東地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
親子型	關山自行車道	關山車站	12.9	車站-親水公園為共用車道，其餘為專用道	臺東縣政府
親子型	大波池自行車道	池上車站-池上車站	7.7	車站-大波池為共用車道，其餘為專用道	觀光局
串聯型	大波池新增環線	埔中街-大水車	6	串接客家文化園區及車站為共用車道，其餘為專用道	觀光局
親子型	龍田自行車道	鹿野衛生所-鹿野橋	4.7	共用車道	觀光局
串聯型	臺東山海鐵馬道	臺東車站-馬亨亨大道	1.6	專用車道	臺東縣政府
挑戰型	東河泰源自行車道	東河-泰源幽谷登仙橋	6.2	共用車道	觀光局
親子型	三仙台自行車道	台 11-成功鎮自行車道	8.8	基輦路段為專用道，其餘共用車道	觀光局
串聯型	池上關山聯絡道	台 9/台 20-關山自行車道	13.6	共用車道	公路總局/觀光局
串聯型	八噶噶自行車道	八邊橋-八噶噶	3.4	共用車道	公路總局/觀光局
串聯型	省道台 9 線	池上-鹿野	27.9	共用車道	公路總局
串聯型	省道台 11 線	台 30-中華橋	59.4	共用車道	公路總局
串聯型	鹿野臺東聯絡道	鸞山大橋～臺東棒球場	21	共用車道	公路總局/臺東縣政府
親子型	武陵綠色隧道	台 9～鄉道東 33	4.8	共用車道	觀光局/臺東縣政府
串聯型	東 33 自行車路線	武陵綠色隧道～龍田自行車道	9	共用車道	觀光局/臺東縣政府
合計			187		



## (2)大坡池自行車道、大坡池新增環線

大坡池自行車道、大坡池新增環線主要為環繞池上地區串接主要觀光休憩點之地區型自行車道，可以利用省道台 9 線或池上關山聯絡道銜接關山自行車道，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

## (3)龍田自行車道

龍田自行車道為鹿野龍田地區之地區型自行車道，透過台 9 可串聯鹿野車站，原

有路線及相關指標系統縱管處將進行改善，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。



圖 3.1-5 臺東地區 98-100 年自行車經典路線圖

#### (4)臺東山海鐵馬道

臺東山海鐵馬道主要為串聯臺東車站與省道台 11 自行車路線，利用現有馬亨亨自行車道加以改善，並增加相關導引指示標誌與穿越路口設施，路線起迄及長度如表

3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(5)泰源自行車道

泰源自行車道為利用省道台 23 線從東河橋至泰源幽谷(登仙橋)之自行車路線，為台 11 自行車路線沿線之主要景點之一，99 年沿線設置相關休憩設施與增加導引指示標誌，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(6)三仙台自行車道

本自行車道自成功鎮自行車道至三仙台遊憩區，作為省道台 11 之替代路線，將增加相關導引指示標誌，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(7)池上關山聯絡道

池上關山聯絡道為串聯型自行車路線，利用台 20 甲線、台 20 線及東 5 線串接池上與關山自行車道，可作為省道台 9 線之替代路線，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(8)八噏噏自行車道

本自行車道為八噏噏地區利用舊省道作為台 11 之替代路線，將設置相關休憩設施與增加導引指示標誌，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(9)台 9 線自行車路線

台 9 線自行車路線為串聯池上、關山到鹿野整個縱谷軸帶之串聯型自行車路線，採與慢車共用車道方式，路線起迄及長度如表 3.1-5 所示，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(10)台 11 線自行車路線

台 11 線自行車路線為串聯臺東到長濱整個海岸軸帶之串聯型自行車路線，採與慢車共用車道方式，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(11)鹿野臺東聯絡道

因台 9 線在鹿野至臺東市間車流量較大且鹿野～初鹿路段緊鄰山壁線形彎繞且路寬較窄，因此尋找一合適之替代路線，提供自行車較安全且舒適之騎乘環境。鹿野臺東聯絡道為串聯型自行車路線，利用縣道 197 線結合鄉道東 45 線及臺東山海鐵馬道來銜接鹿野車站及臺東車站，沿線經過吉利斷層與惡地形等特殊自然景觀區，不但車流少且坡度最陡處約 6%，相當適合自行車騎乘，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線請參見圖 3.1-5。

(12)武陵綠色隧道

本自行車道為武陵地區利用舊省道作為台 9 之替代路線，現有道路兩旁有巨大之樟樹形成綠色隧道，綠蔭成林，其間有幾處行動咖啡館，可提供車友休憩漫遊，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線參見圖 3.1-5。



### (13)東 33 挑戰型路線

東 33 挑戰型路線為省道台 9 線鹿野路段之替代路線，可銜接台 9、武陵綠色隧道、龍田自行車道與鹿野高台，沿線有許多特產餐飲可提供車友休憩用餐，路線起迄及長度如表 3.1-5，詳細路線參見圖 3.1-5。

## 3.1.2 101 年經典示範路線延伸規劃

東部地區自行車整體路網規劃路線大多已於 98~100 年間建置完成，僅餘少部分路線建設預計於 101 年完成，本計畫進一步檢視各地區經典路網之適宜性與連續性，並確認是否有可繼續延伸之路線，101 年規劃延伸之經典示範路線說明如下：

### 1.福隆東北角地區

東北角整體路網皆已於 100 年建置完成，宜蘭縣政府一直有將自行車道沿台 2 線往南延伸至外澳之建議，目前台 2 線已拓寬之路段皆已設置自行車行駛空間，未拓寬路段用地徵收不易，因此東北角地區 101 年無延伸之經典示範路線。

### 2.宜蘭地區

宜蘭在蘭陽溪以南地區之環狀路網已構建完成，在蘭陽溪以北地區之經典路線僅有宜蘭濱海自行車道部分，而宜蘭車站及主要觀光據點礁溪亦無經典路線串接，由此觀點出發，建議將宜蘭鐵路高架橋下之自行車道及得子口溪自行車道提升為經典路線，以銜接現有環狀經典路網及宜蘭濱海自行車道。但進一步檢視宜蘭鐵路高架橋下自行車道發現其在路口之連續性與安全性皆無法滿足經典路線之標準，且縣府目前尚無改善之經費難以在 101 年底前完成，而得子口溪自行車道雖安全性與連續性尚佳，但無法直捷銜接礁溪車站，且非為主要長程自行車旅次之需求，因此這兩條路線僅定義為地方型路線不納入經典路線。

### 3.花蓮地區

花蓮在壽豐以北地區其路網皆已建置完成，101 年配合台 9 線花東公路第 3 期道路改善計畫，建議將台 9 線(壽豐車站~光復車站)路段納入經典路線。此外，縣道 193 線在 100 年將吉安~鳳林以及瑞穗~玉里路段納入經典路線，而鳳林~瑞穗路段縣政府目前正積極研擬改善相關服務設施，為求整體路網之完整性，建議將此一路段納入經典路線。各路線資訊彙整如表 3.1-6 及圖 3.1-6、圖 3.1-7 所示。

表 3.1-6 花蓮地區 101 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
串聯型	省道台 9 線	壽豐車站~光復車站	35.0	大部分專用車道	公路總局
串聯型	縣道 193 自行車路線(鳳林~瑞穗)	箭瑛大橋~花 64	32.4	共用車道	花蓮縣政府



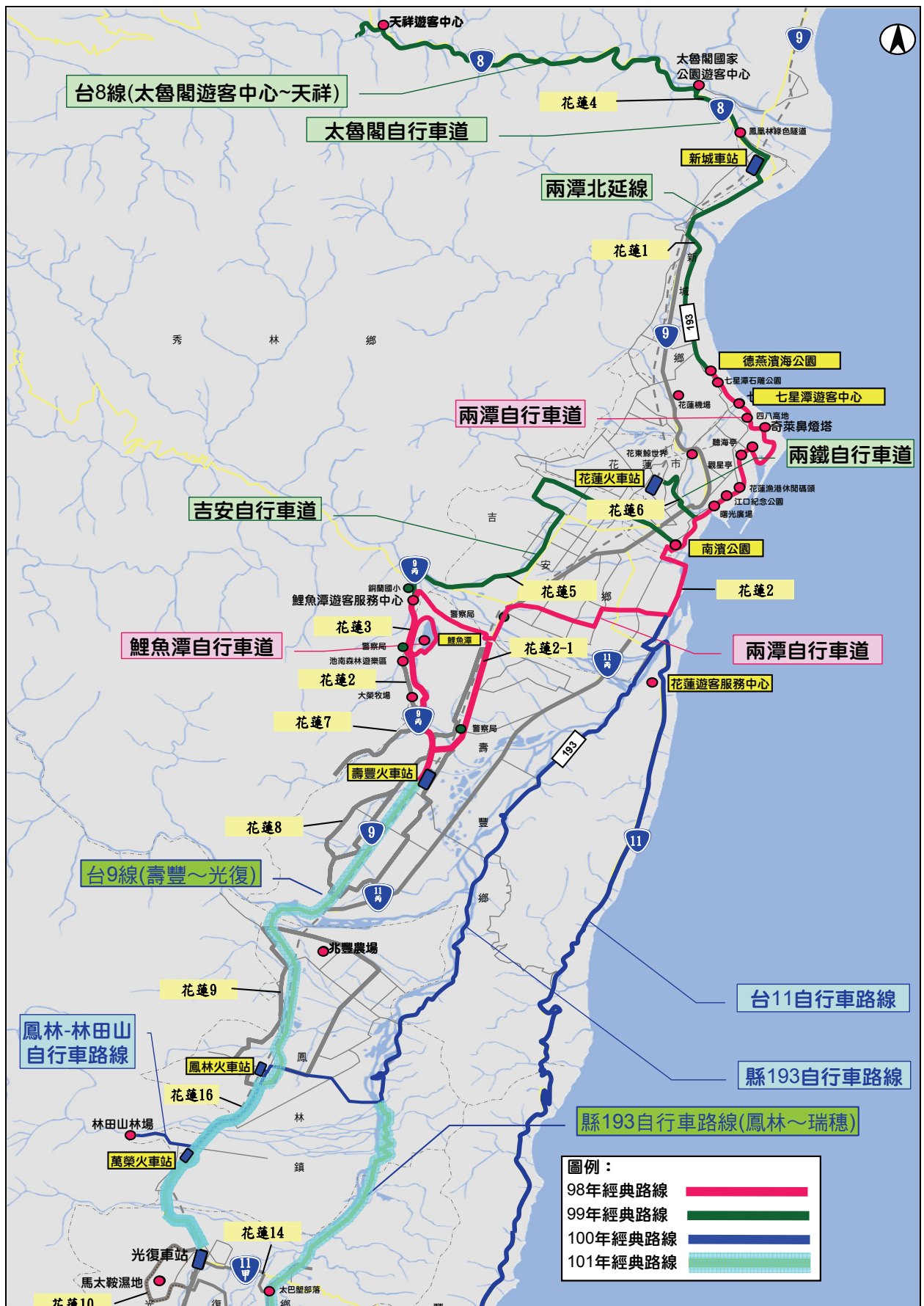


圖 3.1-6 花蓮光復以北地區 101 年自行車經典路線圖

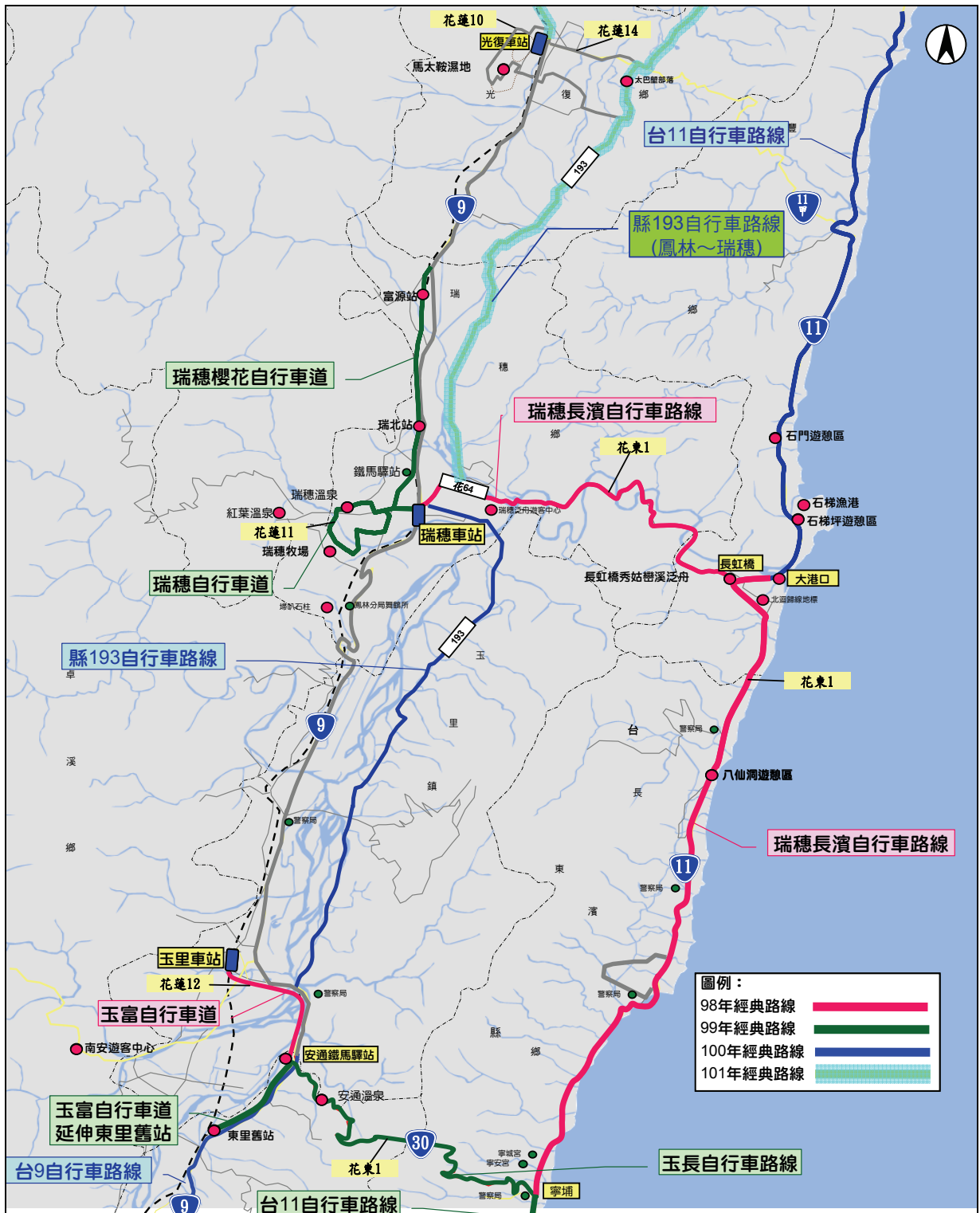


圖 3.1-7 花蓮光復以南地區 101 年自行車經典路線圖

#### 4. 臺東地區

臺東所規劃之自行車路網大多分佈在臺東車站以北地區，而目前環島騎士使用南迴的旅次也不少，加上知本溫泉區為許多騎士會停留住宿的地區，因此建議將自行車經典路線延伸至知本地區，所規劃之延伸路徑有省道台 9 線及台 11 線及自知本車站至溫泉區等三條路線，各路線資訊彙整如表 3.1-7 及圖 3.1-8 所示。

(1)台 9 線自行車路線(山海鐵馬道～知本車站)

台 9 線(山海鐵馬道～建和橋)雙向 4 車道，速限 50～70 公里。台 9 線(建和橋～知本橋)雙向 4 快+2 機慢車道。本路段為串聯臺東車站至知本地區沿縱谷軸帶之串聯型自行車路線，採共用混合車道或慢車道方式，路線起迄及長度如表 3.1-7 所示，詳細路線請參見圖 3.1-8。

(2)台 11 線自行車路線(中華大橋～知本車站)

台 11 線(中華大橋～知本)雙向 4 車道：速限 60～70 公里。本路段為串聯臺東車站到知本地區海岸軸帶之串聯型自行車路線，採共用混合車道方式，路線起迄及長度如表 3.1-7，詳細路線請參見圖 3.1-8。

表 3.1-7 臺東地區 101 年自行車經典路線資訊彙整表

路線類型	路線名稱	起迄點	路線里程(km)	路權型式	執行(權責)單位
串聯型	省道台 9 線	山海鐵馬道～知本車站	17.7	山海鐵馬道為專用，其餘共用車道	公路總局/臺東縣政府
串聯型	省道台 11 線	中華大橋～知本車站	14.0	共用車道	公路總局/臺東縣政府
親子型	知本溫泉自行車路線	知本車站～知本溫泉區	4.5	共用車道	臺東縣政府

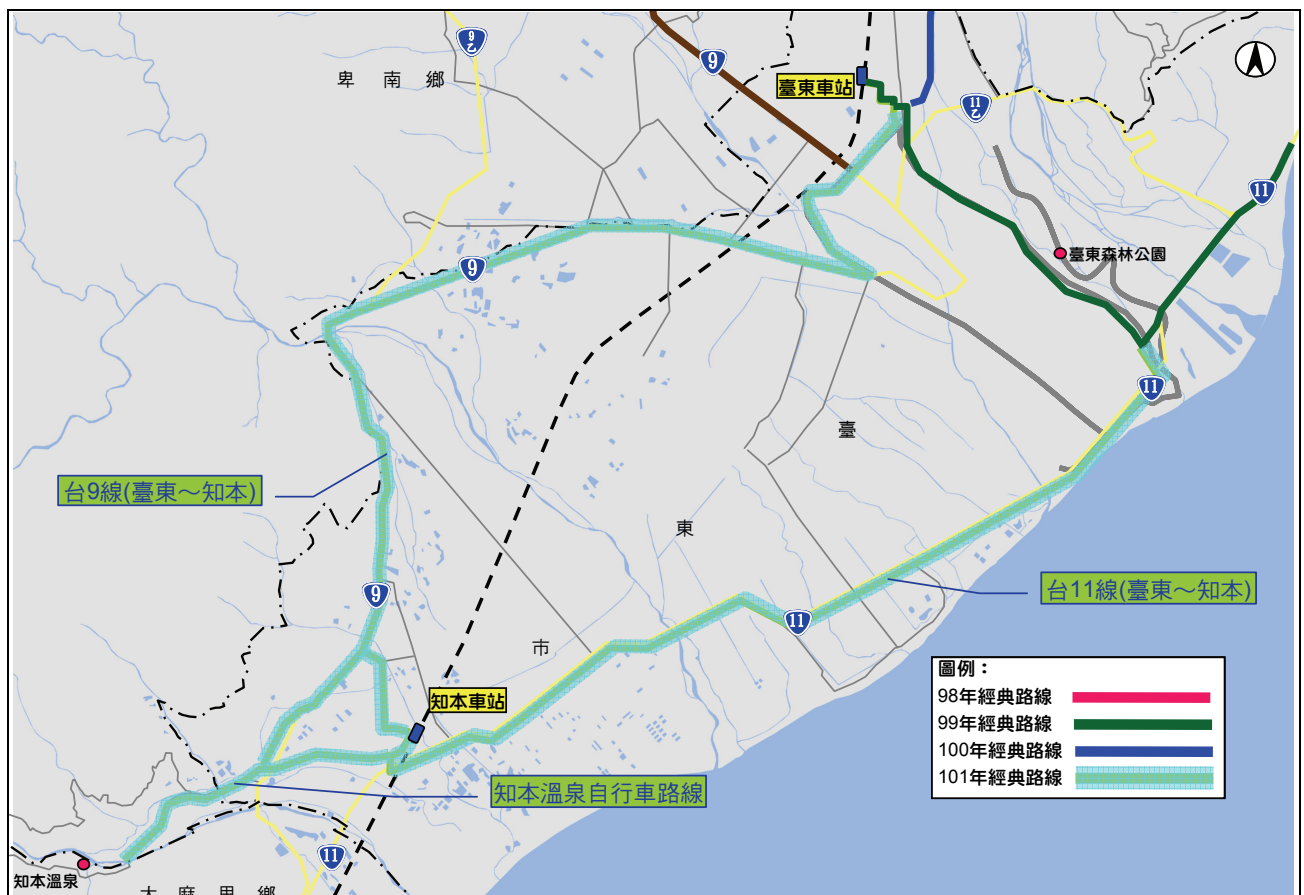


圖 3.1-8 臺東地區 101 年自行車經典路線圖

### 3.1.3 檢視項目

目前已完成之自行車經典路線在 98-100 年皆已進行安全性、連續性及服務設施完善性之檢視，也提出相關改善建議提供各相關單位進行改善之參考，今年度重新針對 98-101 年之經典路線進行檢視，以確認自行車經典路線能提供國人優質、安全的自行車騎乘環境與全程服務。現地檢視以自行車路線的安全性、連續性及服務設施完善性進行檢視，並參考自行車道規劃設計參考手冊之相關規範建議研擬檢視項項目，並依該檢視項目進行各自行車道路網現況及服務設施調查檢視。

#### 1. 檢視項目

分為安全性、連續性、服務設施的完善性，茲分別說明如下：

##### (1) 自行車道安全性檢視

① 鋪面安全平整性。

② 車道寬度是否足夠。

專用道路單向 2M 以上為宜，最小 1.2M；雙向 3M 以上為宜，最小 2M。專用車道單向以 1.5M 以上為宜，最小 1.2M；雙向 2.5M 以上為宜，最小 2M。與機車共用寬度為 2~2.5M；與汽車共用寬度為 3.5M 以上；與行人共用寬度最小為 2.0M。

③ 穿越路口之安全性。

④ 險降坡之警示與安全措施。

⑤ 共用車道路段相關警示標誌。

⑥ 自行車道護欄安全性。

⑦ 路阻設施是否恰當。

⑧ 相關設施及植栽設置位置的適當性。

##### (2) 自行車道連續性檢視

① 自行車路線指示標誌。

② 自行車穿越路口標線之劃設。

③ 下斜坡及牽引道之設置。

④ 路線里程標示。

##### (3) 自行車道服務設施檢視

① 路線路網資訊。

② 休憩、補給設施。

③ 沿途遮蔭設施。

④ 路線路網資訊國際化。

## 2.檢視結果

檢視項目，符合者以「○」標記；無該檢視項目以「—」標記；檢視不合者需改善者，以文字說明缺失，檢視表詳參表 3.1-8。

## 3.改善建議

依據檢視結果提出改善建議，建議改善項目包括：鋪面設施、自行車導引指標、編號牌及里程碑、路線導覽牌、穿越路口設施及警告標誌、休憩設施。若符合無須改善者以「○」標記；無該改善項目以「—」標記；相關改善建議以文字說明，最後並加列負責改善之權責單位。

表 3.1-8 自行車道經典示範路線安全性、連續性及服務設施完善性檢視表

編號	路線	地點	自行車道安全性檢視							自行車道連續性檢視				自行車道服務設施檢視				建議應進行改善項目						權責單位	
			自行車道 安全性檢 視	車道寬度 是否足夠 (註1)	穿越路口 之安全 性	險降坡之 警示與安 全設施	共用車道 路段相關 警示標誌	自行車道 護欄安全 性	路阻設施 是否適當	相關設施 及護欄設 置位置之 適當性	自行車道 線指示標 誌	自行車穿 越路口標 誌之設置	上下斜坡 及導引道 之設置	路線里程 標示	路線網路 資訊	休憩、補 給設施	沿途遮蔭 設施	路線網路 資訊國際 化	鋪面設施	自行車導引指標	編號牌及里程 牌	路線導覽牌	穿越路口設施及 警告標誌		休憩設施
新北1	舊草園自行車道	隧道南出口-休憩點	○	○	—	—	—	○	—	○	—	—	—	無路線里程標示	—	—	○	—	—	—	增設編號牌及里程牌，每整公里設置	—	—	—	觀光局、新北商業發展局、及公路總局
		休憩點	○	○	—	—	—	○	—	○	—	—	—	無路線里程標示	增設休憩點，增加遮蔭設施	—	○	—	鋪面修護	—	增設路線導覽牌，並加入坡度及距離等資訊	—	—	增設停車標誌	觀光局、新北商業發展局、及公路總局
		休憩點-臺?	自行車道安全性							連續性				服務設施				建議改善項目						觀光局、新北商業發展局、及公路總局	
		臺2-石碇服務區	部分路段AC路面	○	—	—	無警示標誌	—	—	—	長安/石碇服務區路口無自行車道指示標誌	長安/石碇服務區路口無自行車道指示標誌	—	無路線里程標示	缺乏路線網路資訊	—	—	無	鋪面修護	長安/石碇服務區路口配合24小時增設自行車道指示標誌	—	長安/石碇服務區路口增設自行車道指示標誌	長安/石碇服務區路口增設自行車道指示標誌	觀光局、新北商業發展局、及公路總局	



## 3.2 經典示範路網檢視與改善建議

### 3.2.1 東北角地區經典示範路網檢視與改善建議

#### 1. 新北 1-舊草嶺環狀線自行車道

##### (1) 現況檢視

- ① 台 2 線自行車道銜接隧道南口無導引指標。
- ② 僅東興宮西側旁公園全區導覽缺乏路線路網資訊，休憩設施完善，但缺少自行車停車架。
- ③ 福隆車站有停車場、補給站及遊客服務中心，但車站外右側（靠近計程車招呼站）路線導覽圖為舊有路線資訊。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-1）

- ① 台 2 線自行車道銜接隧道南口增設指標或地面標字，由公路總局負責改善。
- ② 馬崗街進入台 2 線轉彎處順平以利轉彎，公路總局負責改善。
- ③ 東興宮西側旁公園更新路線導覽牌，並加入坡度資訊；東興宮增設停車架，均由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。
- ④ 福隆車站外右側導覽牌應配合新增路線更新，由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。

#### 2. 新北 2-龍門鹽寮自行車道

##### (1) 現況檢視

- ① 風管處通往福隆車站缺乏動線導引，目前路線里程以通往某地點之距離標示；福隆車站內及風管處服務中心設置有路線導覽圖，全線休憩設施完善，但缺少停車架。
- ② 鹽寮海濱公園終點-龍門露營區段，路線里程以通往某地點之距離標示；目前於路線終點及龍門露營區設置有路線導覽圖；休憩設施完善，但缺少停車架。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-2）

- ① 風管處通往福隆車站增設地面標字，東北角遊客中心增設停車架。
- ② 鹽寮海濱公園增設停車架。

以上改善項目由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。



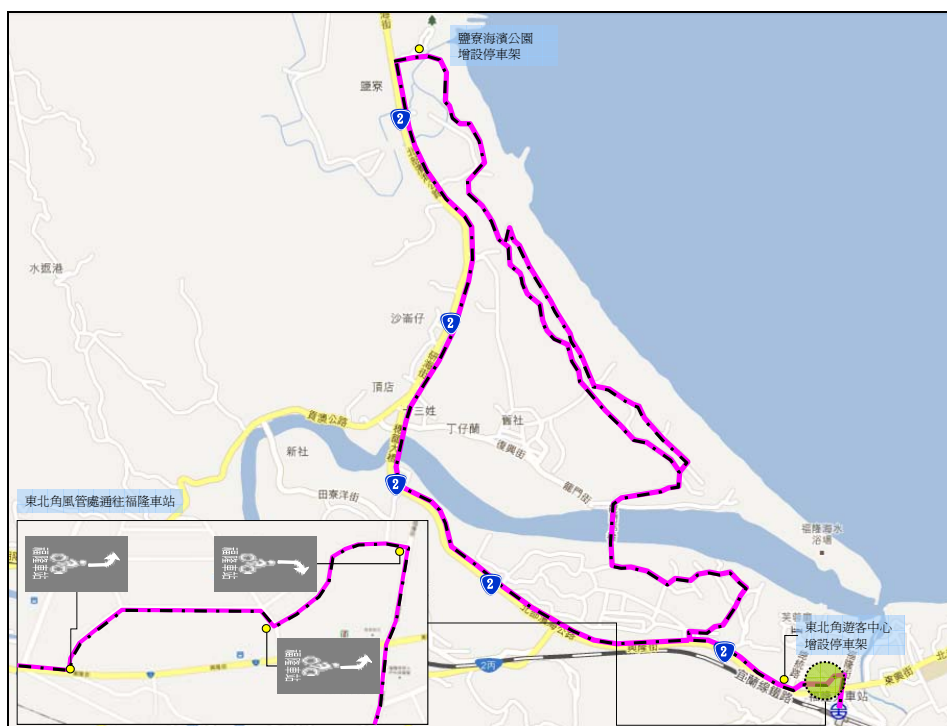


表 3.2-1 東北角地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表

編號	路線	地點	自行車道安全性檢視					自行車道通暢性檢視					自行車道設施檢視					建議應進行改善項目					權責單位												
			自行車道安全 全性檢視	車道寬度是否 足夠(註1)	穿越路口之 安全性	防護坡之 警示與安全 設施	共用車道 路段相關 警示標誌	自行車道 相關標誌	自行車道 橫斷安全 性	路阻設施 是否恰當	相關設施及 植栽設置位 置的適當性	自行車路線 標示	自行車道 指示標誌	自行車穿越 路口標誌之 設置	上下斜坡 及車道 之設置	路線里程 標示	路線網路資訊	休憩、補給 設施	沿途遮 陰設施	鐵路 網資訊	路面設施	自行車導引 標誌		編號牌及 里程碑	穿越路口 施及警告標 誌	休憩設施									
新北 1	舊草埔 自行車 道	福隆車站- 龍門溪 道北口-南 口	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(四 區工程處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	公路總局/觀 光局(東北角/ 暨宜蘭海岸 國家風景區 管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	公路總局/觀 光局(東北角/ 暨宜蘭海岸 國家風景區 管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	公路總局
新北 2	龍門鹽 寮自行 車道	東興宮-仁 河橋	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)
新北 5	石城溪 港自行 車道	福隆車站- 龍門溪 區	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)	
			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	臺北局(東北 角暨宜蘭海 岸國家風景 區管理處)/(一 公路總局(一 區工程處)

101年10月25日尚在施作中，預計101年11月前施作完成。

101年10月25日尚在施工中，預計101年11月前施工完成。

註1：專用道路寬度2M以上為宜，最小1.2M。雙向3M以上為宜，最小1.2M；雙向2.5M以上為宜，最小1.2M。與機車共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。  
註2：檢視結果符合以「○」標記，無該檢視項目以「—」標記，檢視結果需改善以文字說明缺失。

### 3.2.2 宜蘭地區經典示範路網檢視與改善建議

#### 1. 宜蘭 1-冬山河自行車道左岸

##### (1) 現況檢視

- ① 幸福三路-富農橋段，無路線路網資訊導覽牌。
- ② 富農橋-嘉冬橋段，無路線路網資訊導覽牌。
- ③ 嘉冬橋-大眾爺廟段，大眾爺廟/自行車道棧道口缺少警告標誌；與台 2 線銜接處缺少動線指引；目前部分休憩點設置有路線導覽圖，但無國際化資訊。
- ④ 大眾爺廟-五結防潮閘門段，與縣道 196 線共用段岔出及岔入口處缺少警告標誌，且無動線標示；目前部分休憩點設置有路線導覽圖，但無國際化資訊。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-3）

- ① 幸福三路-富農橋段，往西方向於宜東橋前建議設置往冬山車站指標牌；休憩點增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。
- ② 富農橋-嘉冬橋段，沿線休憩點增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。
- ③ 嘉冬橋-大眾爺廟段，於加禮遠橋（台 2 線）路口增設地面標字；大眾爺廟/自行車道棧道於大眾爺廟前加設警告標誌。
- ④ 大眾爺廟-五結防潮閘門段，五結路/自行車道端點於岔出處前增設地面標字及警告標誌。

以上改善項目均由宜蘭縣政府負責改善。

#### 2. 宜蘭 2-冬山河自行車道右岸

##### (1) 現況檢視

自行車道與台 2 線（加禮遠橋）銜接處缺少動線指引；休憩點設置有路線導覽圖，但無國際化資訊。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-3）

於加禮遠橋（台 2 線）路口增設地面標字，由宜蘭縣政府負責改善。

#### 3. 宜蘭 3-宜蘭濱海自行車道

##### (1) 現況檢視

- ① 台 2 線-東港榕樹公園段，台 2 線/宜 20 線路口缺乏警告標誌；貓里霧罕橋前及榕樹公園前路口無導引標誌、台 2 線/宜 20 線雙向指示錯誤。
- ② 東港榕樹公園-濱海自行車道段，自行車道端點處無導引標誌，且無路線里程標示；目前自行車道端點設置有路線導覽圖（但未含坡度資訊、國際化資訊）；榕樹公園前廁所缺少自行車停車架。

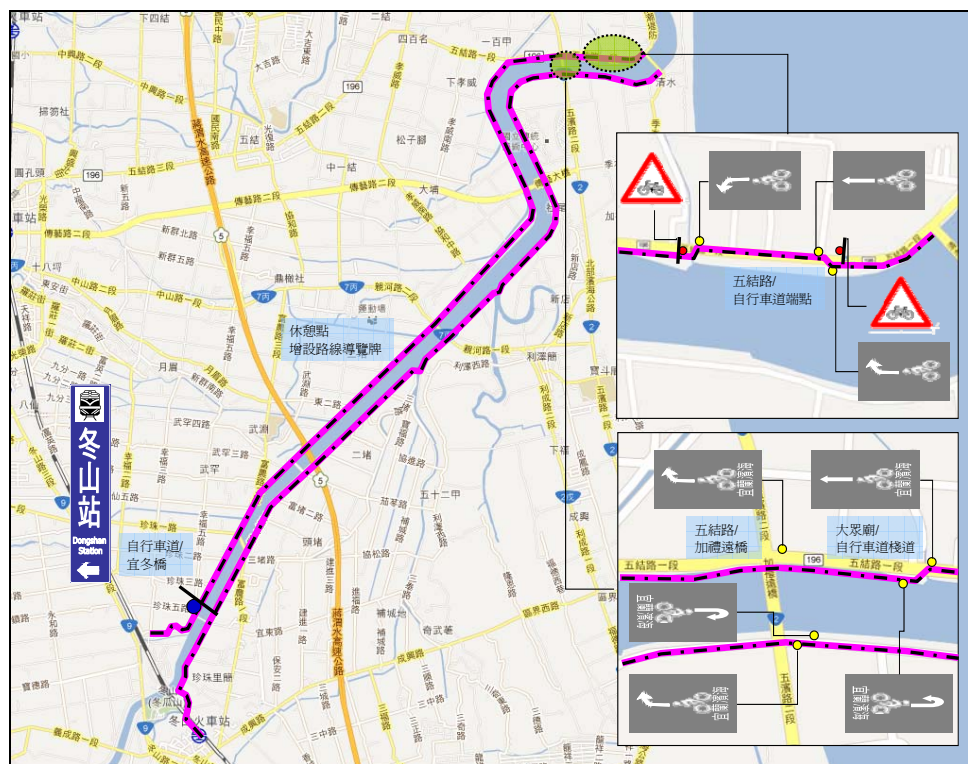


圖 3.2-3 冬山河自行車道左岸、冬山河自行車道右岸路網現況改善建議圖

- ③濱海自行車道-竹安漁民活動中心段，僅路線導覽牌標示各據點里程；目前自行車道端點及大型休憩點設置有路線導覽圖（但未含坡度資訊、國際化資訊）。
- ④竹安漁民活動中心-大坑路/堤防段，竹安/台 2 線及開蘭東路/台 2 線路口無警告標誌；缺乏路線路網資訊。
- ⑤大坑路/堤防-烏石港遊客中心段，堤防休憩區缺少動線導引標誌；無路線里程標示；缺乏路線路網資訊。
- ⑥烏石港遊客中心-外澳服務區段，無路線里程標示，既有導覽牌僅遊憩點導覽缺乏路線路網資訊；休憩設施完善，但遊客服務中心缺少自行車停車架。
- ⑦外澳服務區-外澳車站段，外澳服務區停車場出入口及外澳車站路口缺少警告標誌；自行車道通往外澳服務區無導引標誌；無路線里程標示；缺乏路線路網資訊。

## (2)改善建議

- ①台 2 線-東港榕樹公園段，更換台 2 線/宜 20 雙向方向指標，增設警告標誌，由公路總局負責改善；貓里霧罕橋前及榕樹公園前路口增設地面標字，由宜蘭縣政府負責改善。（詳圖 3.2-4）
- ②東港榕樹公園-濱海自行車道段，自行車道端點處增設地面標字；每整公里處增設編號及里程牌；更換路線導覽牌，並加入坡度、消耗卡路里及國際化資訊；榕樹公園前廁所增設停車架。由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。（詳圖 3.2-4）

- ③濱海自行車道-竹安漁民活動中心段，每整公里處增設編號及里程牌；更換路線導覽牌，並加入坡度、消耗卡路里及國際化資訊，鼻頭休憩區增設導覽牌指示集安宮；集安宮及永鎮廟增設停車架。由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。（詳圖 3.2-5）
- ④竹安漁民活動中心-大坑路/堤防段，增設路線導覽牌，並加入坡度及國際化資訊；穿越路口（竹安/台 2 線；開蘭東路/台 2 線）前後增設警告標誌。其中台 2 線由公路總局負責改善，餘由宜蘭縣政府負責改善。（詳圖 3.2-6）
- ⑤大坑路/堤防-烏石港遊客中心段，堤防休憩區於既有自行車標誌前增設方向標字，增設路線導覽牌，並加入坡度資訊；每整公里處增設編號及里程牌（台 2 共線段不設置）。由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）及宜蘭縣政府負責改善。（詳圖 3.2-6）
- ⑥烏石港遊客中心-外澳服務區段，每整公里處增設編號及里程牌；遊客中心增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；外澳服務區及烏石港遊客中心增設停車架，由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。（詳圖 3.2-6）
- ⑦外澳服務區-外澳車站段，自行車道通往外澳服務區增設地面標字；每整公里處增設編號及里程牌；增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；外澳服務區停車場出入口及外澳車站路口前後增設警告標誌，其中外澳車站路口由公路總局負責改善，餘由觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）負責改善。（詳圖 3.2-6）

#### 4.宜蘭 4-蘭陽溪南岸自行車道

##### (1)現況檢視

蘭陽溪南岸自行車道沿線缺乏路線路網資訊。

##### (2)改善建議

自行車道沿線大休憩點增設路線導覽牌，並加入坡度、消耗卡路里及國際化資訊，建請宜蘭縣政府負責改善。（詳圖 3.2-7）



圖 3.2-4 宜蘭濱海自行車道（台 2～烏石港遊客中心段）改善建議圖現況

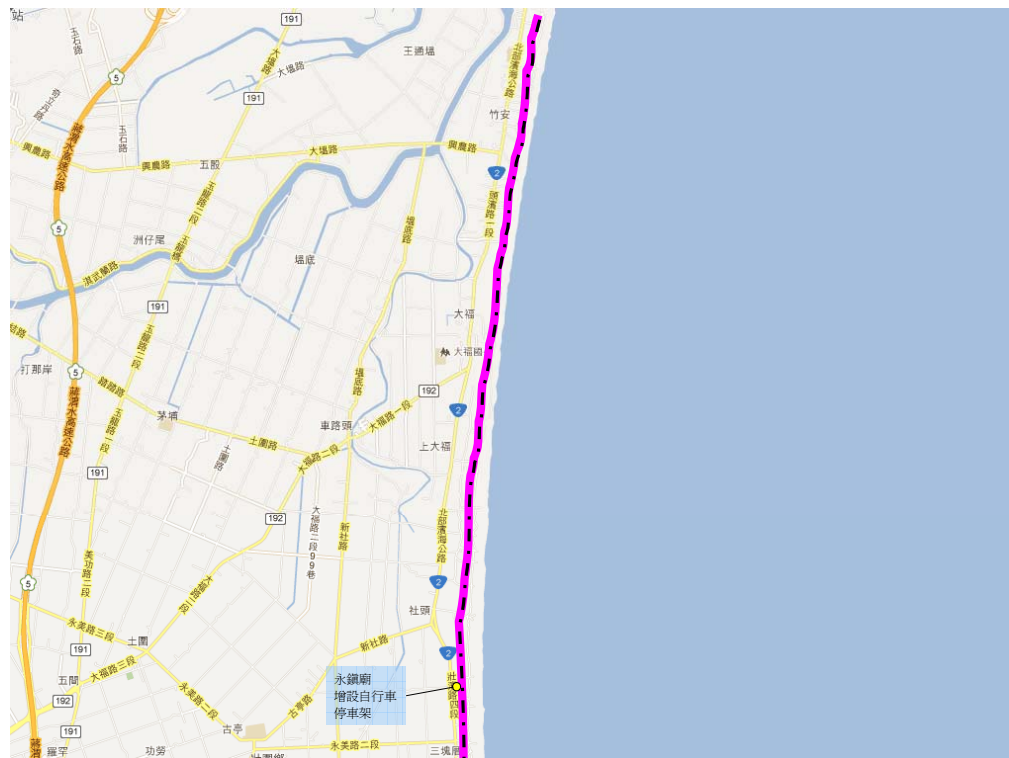


圖 3.2-5 宜蘭濱海自行車道（永鎮廟）現況改善建議圖



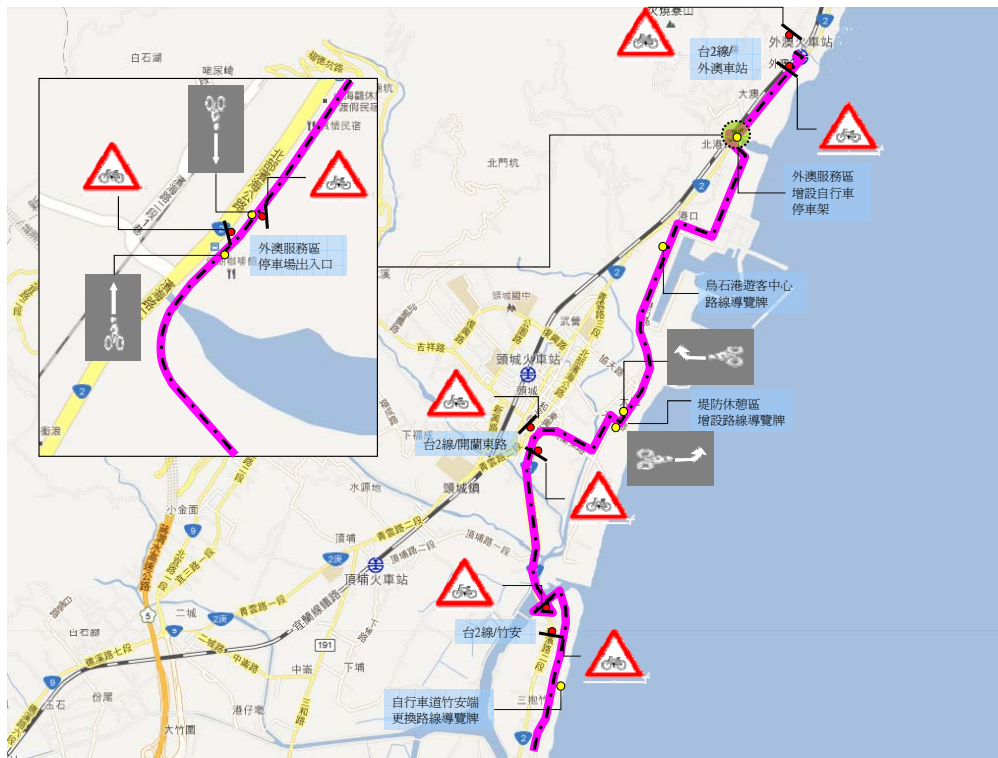


圖 3.2-6 宜蘭濱海自行車道（竹安漁民活動中心～外澳車站段）現況改善建議圖

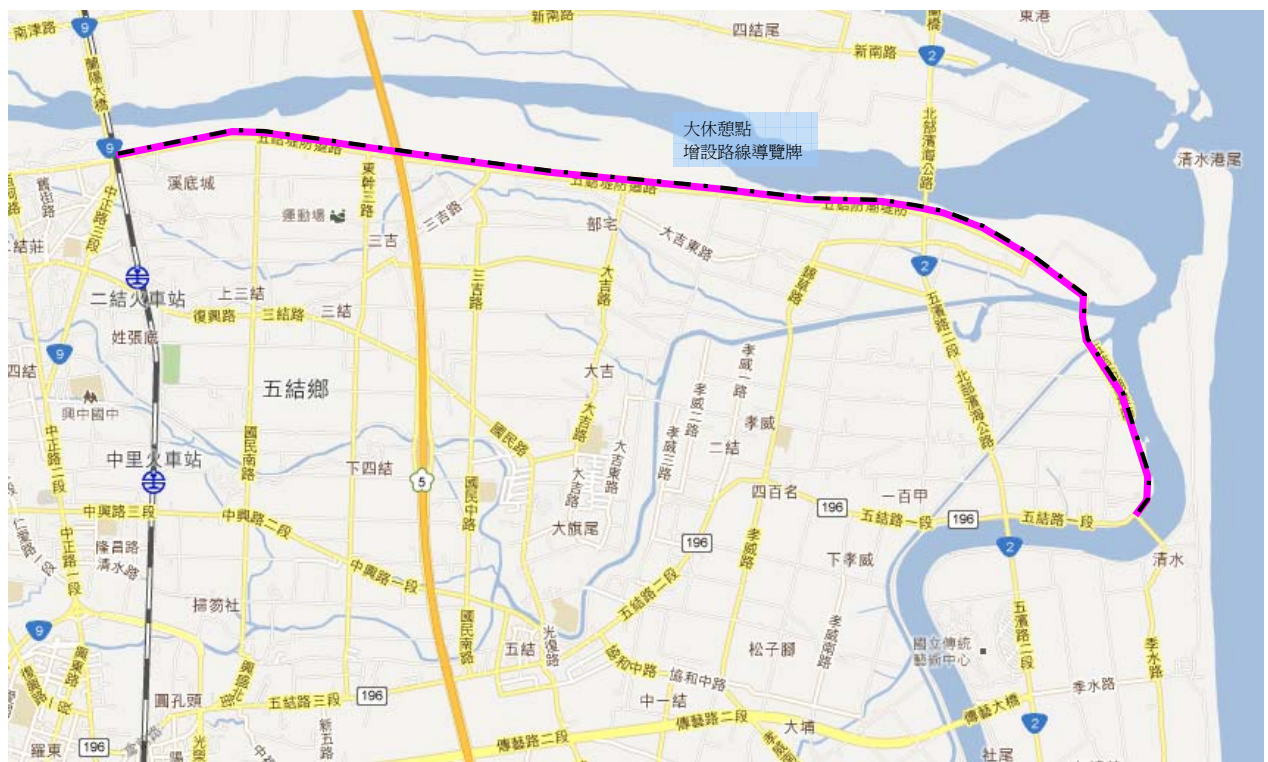


圖 3.2-7 蘭陽溪南岸自行車道現況改善建議圖

## 5. 宜蘭 6-雙園自行車道（蘭陽大橋-羅東運動公園）

### (1) 現況檢視

- ① 進入羅東運動公園設置路阻間距過小，自行車無法順利通過，需改善。

- ②雙園自行車道銜接羅東運動公園及羅東溪南岸自行車道無相關動線導引標誌。
- ③雙園自行車道銜接羅東運動公園路口有行人穿越道，但缺少自行車穿越標線。
- ④羅東運動公園設有導覽牌但缺乏本路線路網資訊。

(2)改善建議（詳圖 3.2-8）

- ①羅東運動公園路阻間距至少為 100cm。
- ②雙園自行車道銜接羅東運動公園及羅東溪南岸自行車道路口增設地面標字。
- ③雙園自行車道銜接羅東運動公園路口應增設自行車穿越標線。
- ④羅東運動公園更新路線路網資訊，並加入坡度、消耗卡路里及國際化資訊。

以上改善項目建請宜蘭縣政府負責改善。



圖 3.2-8 雙園自行車道（蘭陽大橋～羅東運動公園）現況改善建議圖

## 6.宜蘭 6-羅東溪南岸自行車道

(1)現況檢視

- ①鼻仔頭橋往羅東溪南岸自行車道路口及自行車道匯入梅花路無警告標誌。
- ②鼻仔頭橋往梅花湖自行車道已有地面標誌但無自行車道名稱、銜接羅東運動公園及雙園自行車道無相關動線導引標誌。
- ③鼻仔頭橋休憩區設有路線路網資訊。

(2)改善建議（詳圖 3.2-9）



- ①鼻仔頭橋往梅花湖自行車道於地面標誌下方加「梅花湖自行車道」、銜接羅東運動公園及雙園自行車道增設相關動線導引標誌。
- ②鼻仔頭橋往羅東溪南岸自行車道路口及自行車道匯入梅花路前後設置警告標誌。
- ③鼻仔頭橋往梅花湖自行車道路口應增設黃網線。

以上改善項目建請宜蘭縣政府負責改善。



圖 3.2-9 羅東溪南岸自行車道（羅東運動公園～鼻仔頭橋）現況改善建議圖

## 7. 宜蘭 13-梅花湖自行車道

### (1) 現況檢視

- ①冬山森林公園-義成橋段，目前義成橋施工中，自行車專用道/宜 30 線路口前後及自行車專用道匯入 114 巷缺少警告標誌；冬山森林公園穿越台 9 線下方於冬山河邊缺少護欄；自行車專用道匯入 114 巷、台 9 線冬山河橋及冬山森林公園廣場無導引標誌；無路線里程標示，冬山森林公園僅提供冬山河自行車道路線資訊缺乏本路線路網資訊及無國際化資訊。
- ②義成橋-環湖路段，過河堤旁自行車專用道後到內湖路路面平整度不佳，且路面有碎石需清除；中山橋自行車道劃設於路肩，車道寬度不足，且不符合法規，應可將路肩縮小，使道路寬度變大，自行車與車道共用；過河堤旁自行車專用道下坡後即接轉彎，但無設置警示標誌及安全措施；無路線里程標示。

③環湖路-大埤路段，無路線里程標示；梅花湖僅設有環湖路線資訊；休憩設施完善，缺少自行車停車架。

④大埤路-鼻仔頭橋段，梅湖路路面將自行車道劃設於路肩，車道寬度不足，且不符合法規，應可將路肩縮小，使道路寬度變大，自行車與車道共用；鼻仔頭橋/宜 30 線路口無警告標誌；鼻仔頭橋往梅花湖自行車道無相關動線導引標誌；無路線里程標示；鼻仔頭橋休憩區設有路線路網資訊，但無國際化資訊。

## (2)改善建議（詳圖 3.2-10）

①冬山森林公園-義成橋段，自行車專用道匯入 114 巷、台 9 線冬山河橋及冬山森林公園廣場增設地面標字；於舊寮溪整治完成後每整公里處增設編號及里程牌；自行車專用道匯入 114 巷、自行車專用道與宜 30 線路口前後設置警告標誌。

②義成橋-環湖路段，過河堤旁自行車專用道後到內湖路路面平整度不佳需改善，且路面有碎石需清除；AC 加鋪路段地面方向指標復原；於舊寮溪整治完成後每整公里處增設編號及里程牌。

③環湖路-大埤路段，於舊寮溪整治完成後每整公里處增設編號及里程牌；梅花湖服務中心更新導覽牌面，並加入坡度及消耗卡路里資訊；梅花湖服務中心前增設停車架。

④大埤路-鼻仔頭橋段，鼻仔頭橋往羅東溪南岸自行車道增設地面標字；於舊寮溪整治完成後每整公里處增設編號及里程牌；鼻仔頭橋與宜 30 線路口前後增設警告標誌。

以上事項建請宜蘭縣政府負責改善。



圖 3.2-10 梅花湖自行車道現況改善建議圖

## 8.宜蘭 14-新水自行車道

### (1)現況檢視

- ①五結防潮閘門-自行車專用道段，五結防潮閘門銜接新水自行車道無導引標誌；舊有導覽牌路線路網資訊不足且無國際化資訊。
- ②自行車專用道段，舊有導覽牌路線路網資訊不足且無國際化資訊；自行車專用道路長約3公里無休憩設施。
- ③自行車專用道路-頂寮公園段，養鴨中心往產業道路、利寶路/產業道路既有標誌設置錯誤；無路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-11）

- ①五結防潮閘門-自行車專用道段，五結防潮閘門增設地面標字；更新路線導覽牌，並加入坡度資訊。
- ②自行車專用道段，更新路線導覽牌，並加入坡度資訊；建議利用廢棄海巡辦公室作為休憩設施。
- ③自行車專用道路-頂寮公園段，養鴨中心往產業道路、利寶路/產業道路既有標誌移設並更換牌面資訊；頂寮公園增設路線導覽牌，並加入坡度資訊。

以上事項建請觀光局（東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處）及宜蘭縣政府負責改善。

## 9.宜蘭 15 新城溪自行車道

### (1)現況檢視

- ①堤頂道路路面平整度不佳，工廠區路段路面損壞、積水。
- ②冬山鐵路高架橋下自行車道銜接新城溪自行車道指標不明顯；東福路/鐵路橋下、華興橋銜接頂強路與利工三路接往頂寮公園無動線導引標誌。
- ③無路線里程標示及路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-12）

- ①堤頂道路路面平整度改善，工廠區路段路面損壞、積水改善。
- ②自行車道/台9線、東福路/鐵路橋下、華興橋銜接頂強路與利工三路接往頂寮公園增設地面標字。台鐵橋下劃設黃網線。
- ③沿線每整公里處增設編號及里程碑。
- ④頂寮公園增設路線導覽牌，並加入坡度資訊。

以上事項建宜蘭縣政府負責改善。





圖 3.2-11 新水自行車道路網現況改善建議圖

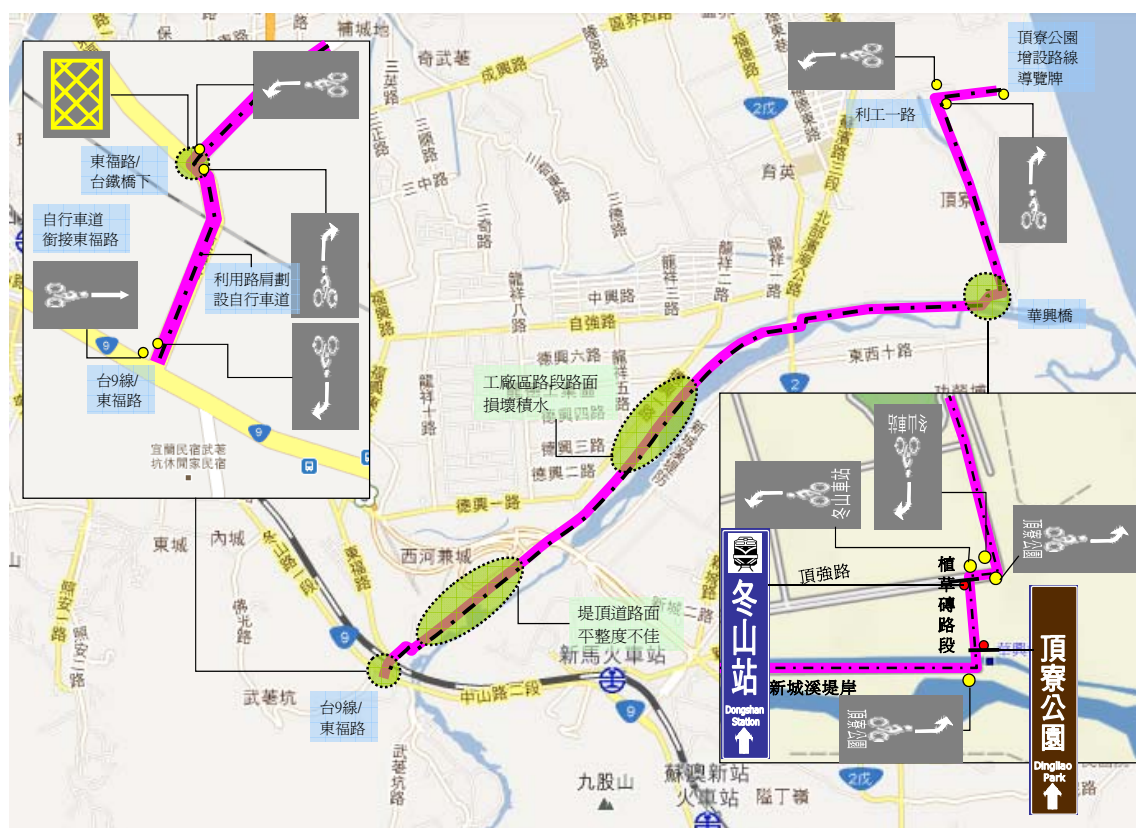


圖 3.2-12 新城溪自行車道現況改善建議圖



## 10.宜蘭 16-冬山鐵路高架橋下自行車道

### (1)現況檢視

- ①冬山車站-自行車專用道段，穿越成興路缺少警告設施；車站未有動線導引指標（站前廣場施工中）；目前里程標示以自行車專用道路起點開始標設；缺乏路線路網資訊；車站缺少自行車停車架。
- ②冬山車站-自行車專用道段，成興路、香中路、東城路口車阻設置位置使自行車無法順利通行；僅提供本自行車路線圖，無國際化資訊。
- ③自行車專用道路-新城溪自行車道段，進入台9線路口車阻設置位置使自行車無法順利通行，台9線進入自行車道無導引標誌。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-13）

- ①冬山車站-自行車專用道段，車站增設導引指標（配合廣場改善工程）；編號里程牌建議以車站為起點設置；冬山車站新增路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；穿越成興路口前後增設警告標誌；車站增設停車架，由宜蘭縣政府辦理。
- ②冬山車站-自行車專用道段，導覽牌建議增加周邊串接自行車路線資訊，由宜蘭縣政府辦理。
- ③自行車專用道路-新城溪自行車道段，自行車道/台9線入口增設道路指示標誌，建請公路總局辦理。



圖 3.2-13 冬山鐵路高架橋下自行車道現況改善建議圖

## 11.台 2 線拓寬路段

### (1)現況檢視

加禮遠橋銜接冬山河自行車道無警告標誌及相關動線導引標誌。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-14）

加禮遠橋銜接冬山河自行車道增設道路指示標誌及警告標誌。

以上改善項目建請公路總局負責改善。



圖 3.2-14 台 2 線拓寬現況改善建議圖

其全區路網現況檢視及改善建議詳表 3.2-2。



表 3.2-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表（2/3）

編號	路線	地點	自行車道安全性檢視					自行車道導引檢視				自行車道服務設施檢視				建議應進行改善項目					備查單位
			穿越路口之安全性	除障礙之警告與安全設施	共用車道路段相關警告標誌	護欄安全性	道路設施是否恰當	相關設施及植栽設置位置之適當性	自行車道標誌	自行車路線指示標誌	自行車穿越路口標誌之設置	路邊里程標示	路線路網資訊	休憩、補給設施	沿途停車設施	路線路網資訊	鋪面設施	自行車導引指標	編號牌及里程牌	穿越路口設施及警告標誌	
宜蘭 3	龜山溪遊憩區-外澳服務區	宜蘭濱海自行車道	—	—	—	—	○	○	—	無路線里程標示	休憩設施完善，外澳服務區自行車停車架	○	無	—	—	—	—	增設編號及里程牌，並加裝公里處設置	—	外澳服務區停車場出入口及外澳車站路口前後增設警告標誌	
			—	—	—	—	○	○	—	無路線里程標示	缺乏路線路網資訊	○	—	—	—	—	—	增設編號及里程牌，並加裝公里處設置	—	外澳服務區停車場出入口及外澳車站路口前後增設警告標誌	
			—	—	—	—	○	○	—	無路線里程標示	缺乏路線路網資訊	○	—	—	—	—	—	增設編號及里程牌，並加裝公里處設置	—	外澳服務區停車場出入口及外澳車站路口前後增設警告標誌	
宜蘭 4	蘭陽溪南岸自行車道	錦草路-蘭陽大橋	—	—	—	—	○	○	—	○	缺乏路線路網資訊	○	—	—	—	—	—	—	—	宜蘭縣政府	
宜蘭 6	雙園自行車道	蘭陽大橋-蘭陽運動公園	—	—	—	—	○	○	—	○	缺乏路線路網資訊	○	無	—	—	—	—	—	—	雙園自行車道運動公園路口劃設自行車穿越標誌	
宜蘭 6	羅東溪南岸自行車道	羅東運動公園-羅仔頭橋	—	—	—	—	○	○	—	○	羅仔頭橋休憩區設有路線路網資訊	○	○	—	—	—	—	—	—	羅仔頭橋往梅花湖自行車道下方加設「梅花湖自行車道」、銜接羅東運動公園及雙園自行車道增設里程標示	
宜蘭 13	梅花湖自行車道	冬山森林公園(東成橋施工中)	專用道/單車道308路口前後缺乏警告標誌	—	—	—	○	○	—	無路線里程標示	冬山森林公園自行車道缺乏本路線路網資訊	○	無	—	—	—	114橋/台9線、台9線冬山河橋、冬山森林公園廣場增設地面標示	冬山森林公園增設本橋牌資訊，並加入坡度及清化卡路里資訊	—	自行車專用道進入114橋、專用道/單車道308路口前後設置警告標誌	
			—	—	—	—	○	○	—	無路線里程標示	雙園運動區無路線路網資訊	○	—	—	—	—	—	—	—	—	

註1：專用道路單向2M以上為宜，最小1.2M；雙向3M以上為宜，最小1.2M；雙向2.5M以上為宜，最小1.2M；與機車共用寬度為2~2.5M；與行人共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。  
註2：檢視結果符合以「○」標記，無該檢視項目以「—」標記，無該檢視項目以「—」標記。



### 3.2.3 花蓮地區經典示範路網檢視與改善建議

#### 1. 花蓮 1-兩潭北延線

##### (1) 現況檢視

- ① 新城車站-花 6 線-台 9 線段，新興路/花 6 線及花 6 線/台 9 線路口缺少警告標誌；車站/新興路、新興路/花 6 線、花 6 線/台 9 線路口無導引標誌；缺乏路線路網資訊。
- ② 台 9 線-縣道 193 線段，台 9 線/縣道 193 線路口缺少警告標誌；台 9 線/縣道 193 線路口無導引標誌；缺乏路線路網資訊。
- ③ 縣道 193 線-德燕廣場段，漁場街目前劃設約 2M 寬自行車道（雙向）路寬不足，並以貓眼分隔，使自行車道騎乘安全性不佳，建議剷除自行車道標線；縣道 193 線轉入德燕廣場導引資訊不明顯；缺乏路線路網資訊。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-15）

- ① 新城車站-花 6 線-台 9 線段，車站/新興路、新興路/花 6 線、花 6 線/台 9 線路口增設地面標字；新興路/花 6 線及花 6 線/台 9 線路口前後增設警告標誌；車站增設路線導覽牌，加入坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化。由花蓮縣政府負責改善。
- ② 台 9 線-縣道 193 線段，台 9 線/縣道 193 線路口增設地面標字及導引標誌；台 9 線/縣道 193 線路口增設警告標誌。台 9 線由公路總局負責改善，餘由花蓮縣政府負責改善。
- ③ 縣道 193 線-德燕廣場段，漁場街移除貓眼設施；縣道 193 線轉入德燕廣場路口增設地面標字；德燕廣場增設路線導覽牌，增加周邊自行車路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化。由花蓮縣政府負責改善。

#### 2. 花蓮 2-兩潭自行車道

##### (1) 現況檢視

- ① 德燕廣場-縣道 193 線段，舊里程標誌牌建議拆除；沿線有路線資訊，但未顯示「現在位置」；七星潭遊客中心缺少自行車停車架。
- ② 縣道 193 線-港口路-縣道 193 線段，港濱路/港口路無導引標誌；沿線有路線資訊，但未顯示「現在位置」。
- ③ 縣道 193 線-曙光橋段有路線資訊，但未顯示「現在位置」。
- ④ 曙光橋-南濱公園段，目前南濱公園施工中；曙光橋銜接北濱公園無導引標誌；有路線資訊，但未顯示「現在位置」。
- ⑤ 南濱公園-海堤-吉興路三段-永興九街段目前指標仍導引利用初英堤防路線；無里程標示。



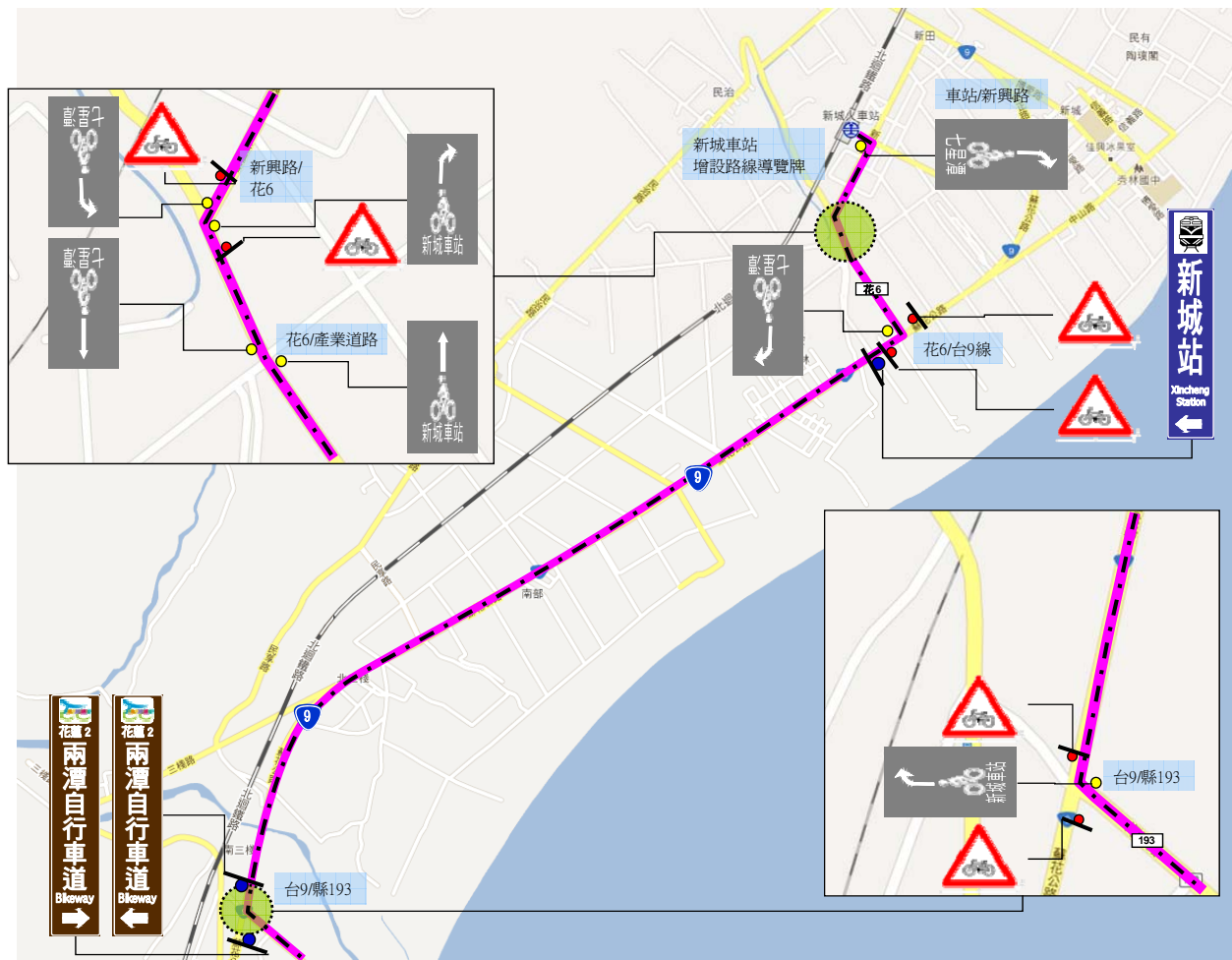


圖 3.2-15 兩潭北延線路網現況改善建議圖

- ⑥永興九街-台 9 線段，穿越台 9 線路口缺少警告標誌；無里程標示。
- ⑦木瓜溪橋南端往北方向替代路線於花 33 線匯入台 9 線處缺少警告設施。
- ⑧花 33 線缺乏路線路網資訊。
- ⑨台 9 丙線 15.8k-17k 自行車道易受外側店家及路邊停車影響，建議採劃設單白實線方式。
- ⑩台 9 線/壽山路、台 9 線/台 9 丙線往北方向缺少警告標誌；台 9 丙線/台 9 線往壽豐車站、壽豐車站往台 9 線無導引標誌；缺乏路線路網資訊。

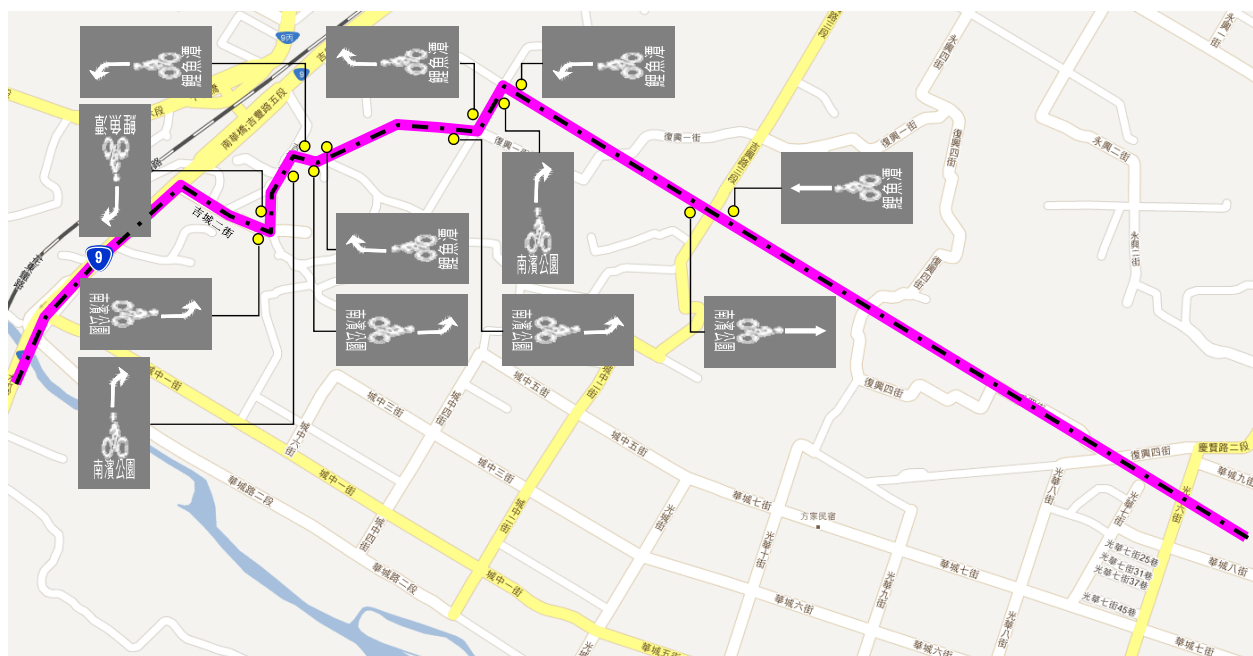
## (2)改善建議

- ①德燕廣場、賞星廣場、七星潭遊客中心、四八高地路線導覽牌加入「現在位置」；七星潭遊客中心增設停車架（詳圖 3.2-16）。由花蓮縣政府負責改善。
- ②港濱路/港口路增設地面標字；花蓮港景觀橋路線導覽牌加入「現在位置」（詳圖 3.2-16）。由花蓮縣政府負責改善。
- ③紀念公園、曙光廣場路線導覽牌加入「現在位置」（詳圖 3.2-17）。由花蓮縣政府負責改善。

- ④曙光橋銜接北濱公園增設地面標字；北濱公園、南濱公園路線導覽牌加入「現在位置」（詳圖 3.2-17）。由花蓮縣政府負責改善。
- ⑤南濱公園-海堤-吉興路三段-永興九街段配合動線改變調整導引指標之設置；延續前面路線之里程，增設里程碑（詳圖 3.2-18）。由花蓮縣政府負責改善。
- ⑥永興九街-台 9 線段，延續前面路線之里程，增設里程碑；台 9 線/古城二街路口前後增設警告標誌（詳圖 3.2-19），台 9 線由公路總局負責改善，餘由花蓮縣政府負責改善。
- ⑦花 33 線匯入台 9 線處前方增設警告標誌（詳圖 3.2-19），由公路總局負責改善。
- ⑧花 33 線休憩平台新增路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。由花蓮縣政府負責改善。
- ⑨台 9 丙線 15.8k-17k 自行車道易受外側店家及路邊停車影響，建議採劃設單白實線方式（詳圖 3.2-19），由公路總局負責改善。
- ⑩台 9 丙線/台 9 線往壽豐車站、壽豐車站往台 9 線增設地面標字；壽豐車站增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；台 9 線/壽山路、台 9 線/台 9 丙線增設警告標誌（詳圖 3.2-20），壽豐車站前道路（壽山路、壽豐路及壽文路）由花蓮縣政府負責改善，台 9 線、台 9 丙線由公路總局負責改善。



圖 3.2-16 兩潭自行車道（德燕廣場～四八高地）現況改善建議圖





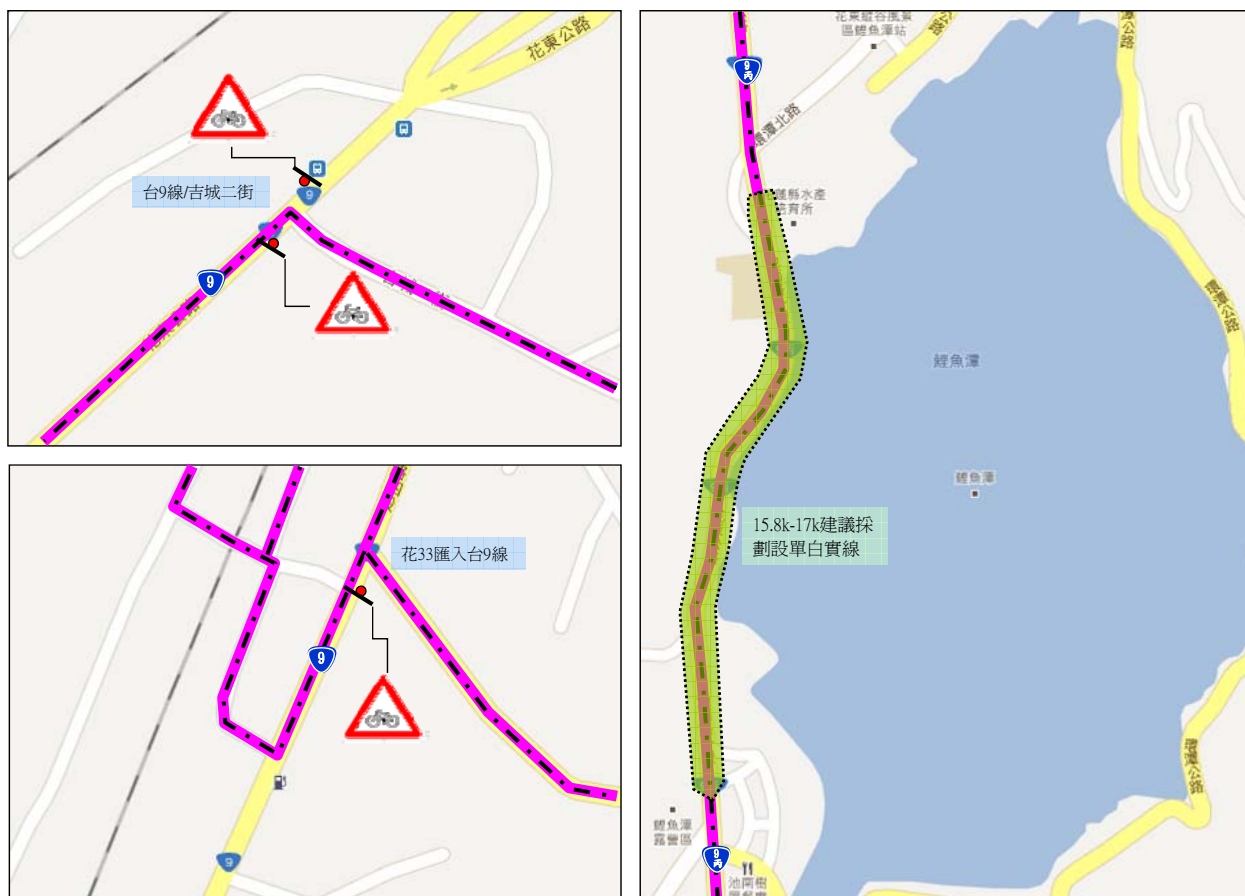


圖 3.2-19 兩潭自行車道（南濱公園～鯉魚潭）現況改善建議圖

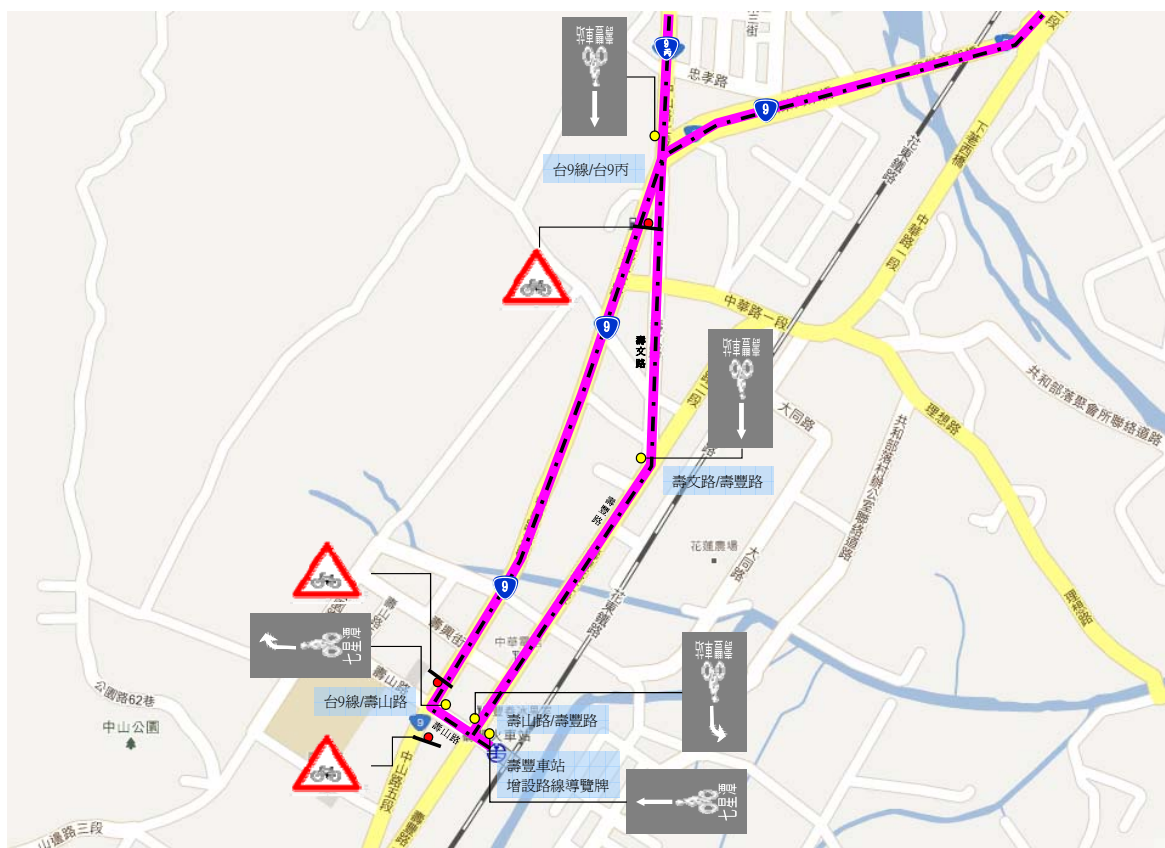


圖 3.2-20 兩潭自行車道（鯉魚潭～壽豐車站）現況改善建議圖

### 3.花蓮 3-鯉魚潭自行車道

#### (1)現況檢視

- ①鯉魚潭遊客服務中心-潭北親水公園段，既有編號里程牌僅單面且與行車方向平行不易閱讀。
- ②沿線休憩區鋪面青苔易使自行車打滑。
- ③自行車道銜接潭南停車場無導引標誌。

#### (2)改善建議（詳圖 3.2-21）

- ①鯉魚潭遊客服務中心-潭北親水公園段既有編號里程牌建議設置雙面且垂直路面方向。
- ②沿線休憩區鋪面青苔清理。
- ③自行車道銜接潭南停車場增設地面標字。

以上改善項目由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。

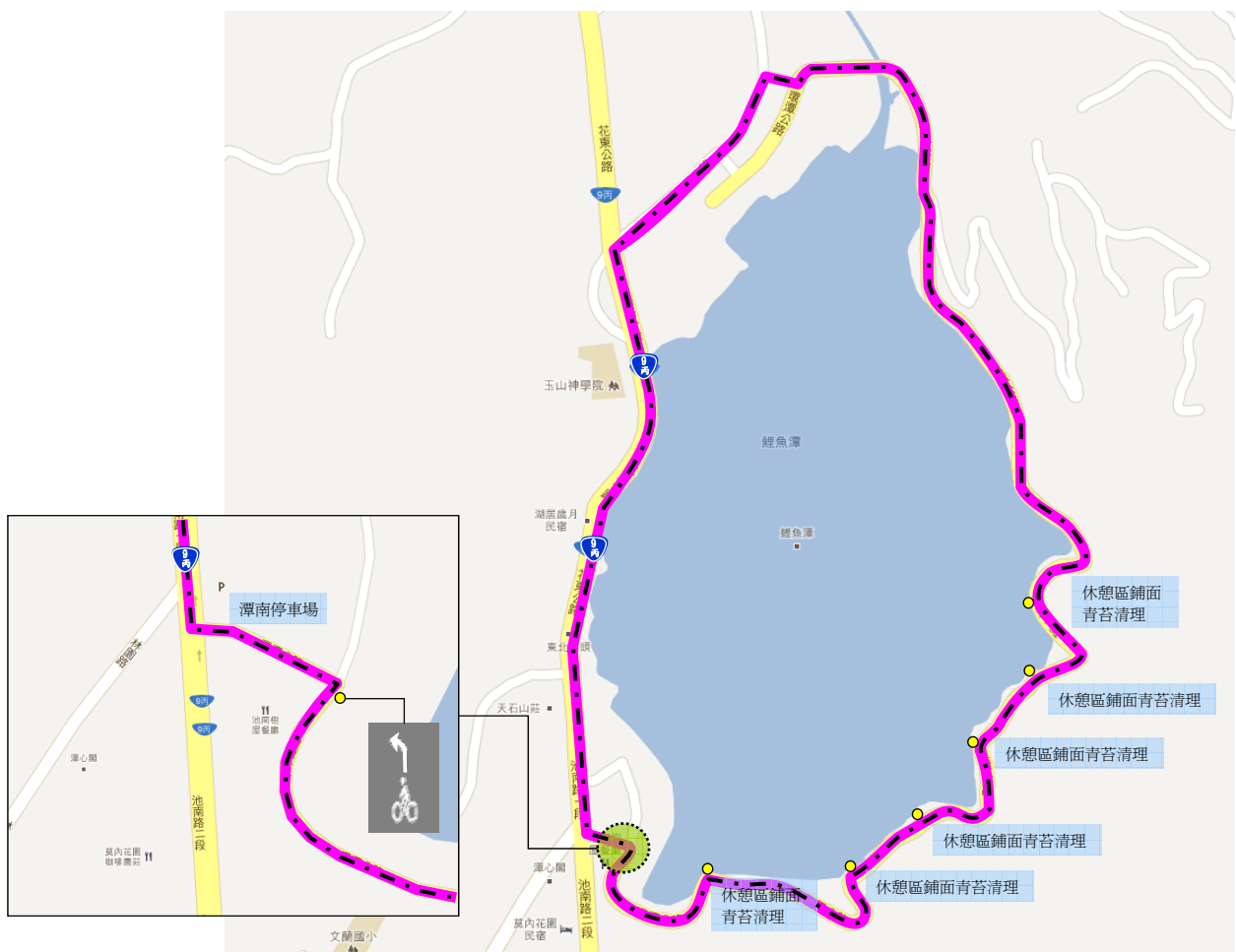


圖 3.2-21 鯉魚潭自行車道現況改善建議圖

#### 4.花蓮 4-太魯閣自行車道

##### (1)現況檢視

- ①台 9 線/新興路缺少警告標誌；新城車站（補給站）往太魯閣自行車道及新興路/台 9 線路口前後無導引標誌；缺乏路線路網資訊。
- ②自行車專用道往南方向進入木棧道起點上坡處車阻影響通行。
- ③台 8 線/閣口/錦文橋路口前後缺少警告標誌；閣口觀景平台缺少路線路網資訊。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-22）

- ①新城車站（補給站）往太魯閣自行車道及新興路/台 9 線路口增設地面標字；車站增設路線導覽牌，增加坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化；新興路/台 9 線路口前後增設警告標誌，其中台 9 線由公路總局負責改善，餘由花蓮縣政府負責改善。
- ②鳳凰林綠色隧道段自行車專用道移除往南方向進入木棧道起點上坡處車阻設施，由公路總局負責改善。
- ③閣口觀景平台增設路線導覽牌（包括台 8 線太魯閣挑戰線騎乘注意事項），增加坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化；台 8 線/閣口/錦文橋路口前後增設警告標誌，由公路總局負責改善。

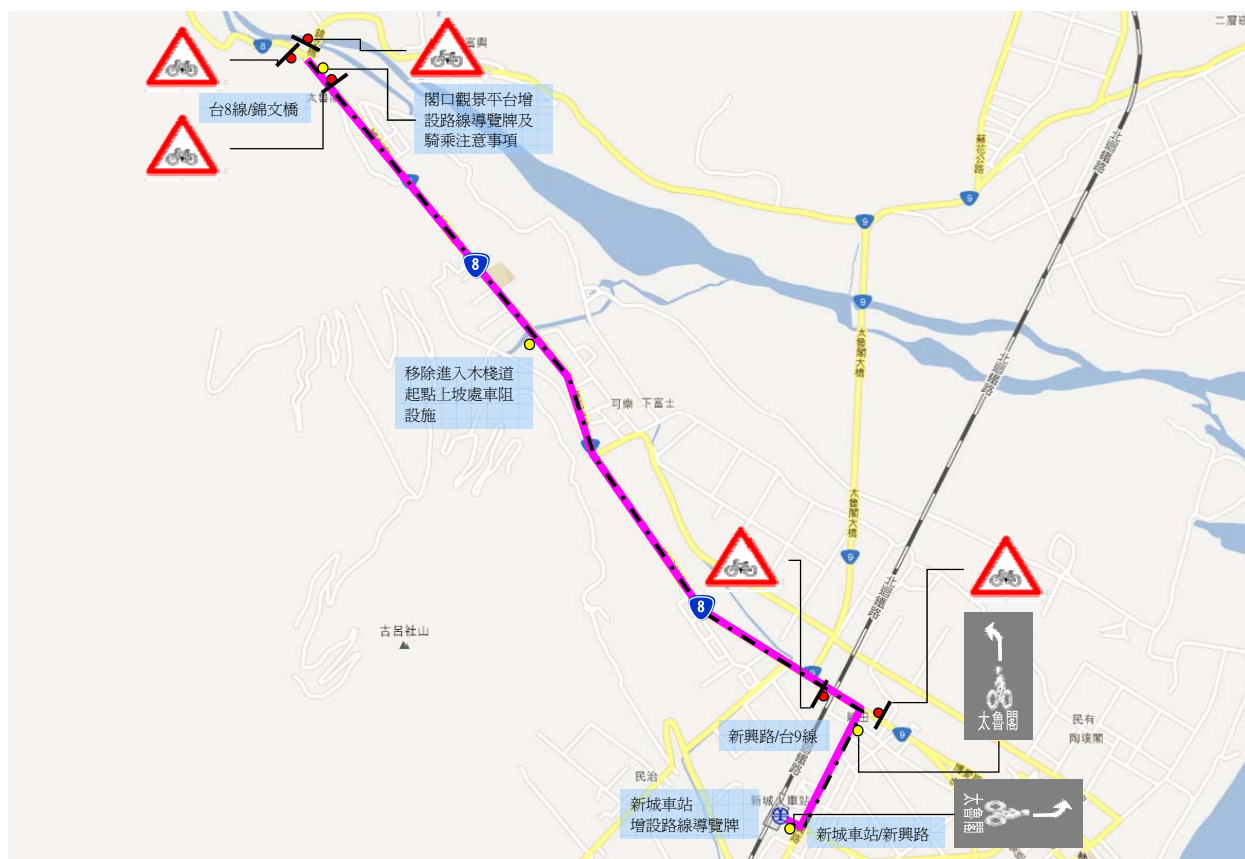


圖 3.2-22 太魯閣自行車道現況改善建議圖



## 5.花蓮 5-吉安自行車道

### (1)現況檢視

- ①目前縣道 193 線橋下涵洞封閉使南濱公園無法銜接長安街，且未施作相關服務設施。
- ②太昌橋-大山橋段，目前指標係利用現有親水線自行車道指標，大山橋前後無導引標誌；無路線里程標示；缺乏路線路網資訊。
- ③大山橋-南華五街段，目前里程以親山線起點開始標設；僅提供親山線、親水線及初英路線資訊。
- ③南華五街-初英親水生態公園段，無路線里程標示；僅提供親山線、親水線及初英路線資訊。
- ④初英親水生態公園-兩潭自行車道段，山下路/台 9 丙線缺少警告標誌；下坡路段缺少警示與安全措施；山下路匯入台 9 丙線缺少警告標誌；生態步道銜接山下路、台 9 丙線無導引標誌；僅遊憩點導覽缺乏路線路網資訊，且無國際化資訊；目前慕谷慕魚旅遊諮詢中心維修中。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-23）

- ①太昌橋-大山橋段，大山橋前後增設地面導引標字；建議增設與相關據點之里程資訊；於大山橋休憩點增設周邊路網、坡度及消耗卡路里資訊導覽牌。由花蓮縣政府/吉安鄉公所負責改善。
- ②大山橋-南華五街段建議增設與相關據點之里程資訊；建議增設與相關據點之里程資訊；路線導覽牌建議增加周邊路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化，由花蓮縣政府/吉安鄉公所負責改善。
- ③南華五街-初英親水生態公園段建議增設與相關據點之里程資訊；路線導覽牌建議增加周邊路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化。由花蓮縣政府/吉安鄉公所負責改善。
- ④初英親水生態公園-兩潭自行車道段，生態步道銜接山下路、台 9 丙線增設地面標字；建議增設與相關據點之里程資訊；慕谷慕魚旅遊諮詢中心增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；山下路/台 9 丙線路口前後增設警告標誌。其中台 9 丙線由公路總局負責改善，餘由花蓮縣政府/吉安鄉公所負責改善。



圖 3.2-23 吉安自行車道現況改善建議圖

## 6.花蓮 6-兩鐵自行車道

### (1)現況檢視

- ①花蓮車站-國聯四路段，出車站後無導引標誌，人行道上牽引道牌面建議拆除；國聯一路/國聯四路、國聯一路/國聯三路口穿越線劃設錯誤；車站僅有本路線之路線圖缺少周邊路網、坡度里程及國際化資訊；車站缺少自行車停車架。
- ②國聯四路/國盛二街往北方向無導引標誌；與國聯四路交叉路口穿越線劃設錯誤，國聯四路/國聯五路往西方向穿越線位置錯誤；兩鐵自行車道穿越國盛二街/國盛七街路口穿越視距不佳。
- ③自行車專用道路-北濱公園段，牽引道端點車阻設置位置使自行車無法順利通行；北濱公園銜接兩鐵自行車道無導引標誌；僅有本路線之路線圖缺少周邊路網，且無國際化資訊；沿線無遮蔭植栽。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-24）

- ①花蓮車站-國聯四路段，花蓮車站於出站處上方指標牌加路線編號標誌；更新導覽牌，加入周邊自行車路網資訊、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化；國聯一路/國聯四路、國聯一路/國聯三路口穿越線內機車標誌剷除。
- ②國聯四路/國盛二街往北方向增設地面標字；與國聯四路交叉路口穿越線內機車標誌剷除，國聯四路/國聯五路往西方向穿越線重新劃設；兩鐵自行車道穿越國盛二街/國盛七街路口穿越標線建議重新調整繪製。
- ③北濱公園銜接兩鐵自行車道增設地面標字，牽引道端點車阻位置遷移調整，更新導覽牌，加入周邊自行車路網資訊、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化；

增設植栽工程。

以上改善項目由花蓮縣政府負責改善。

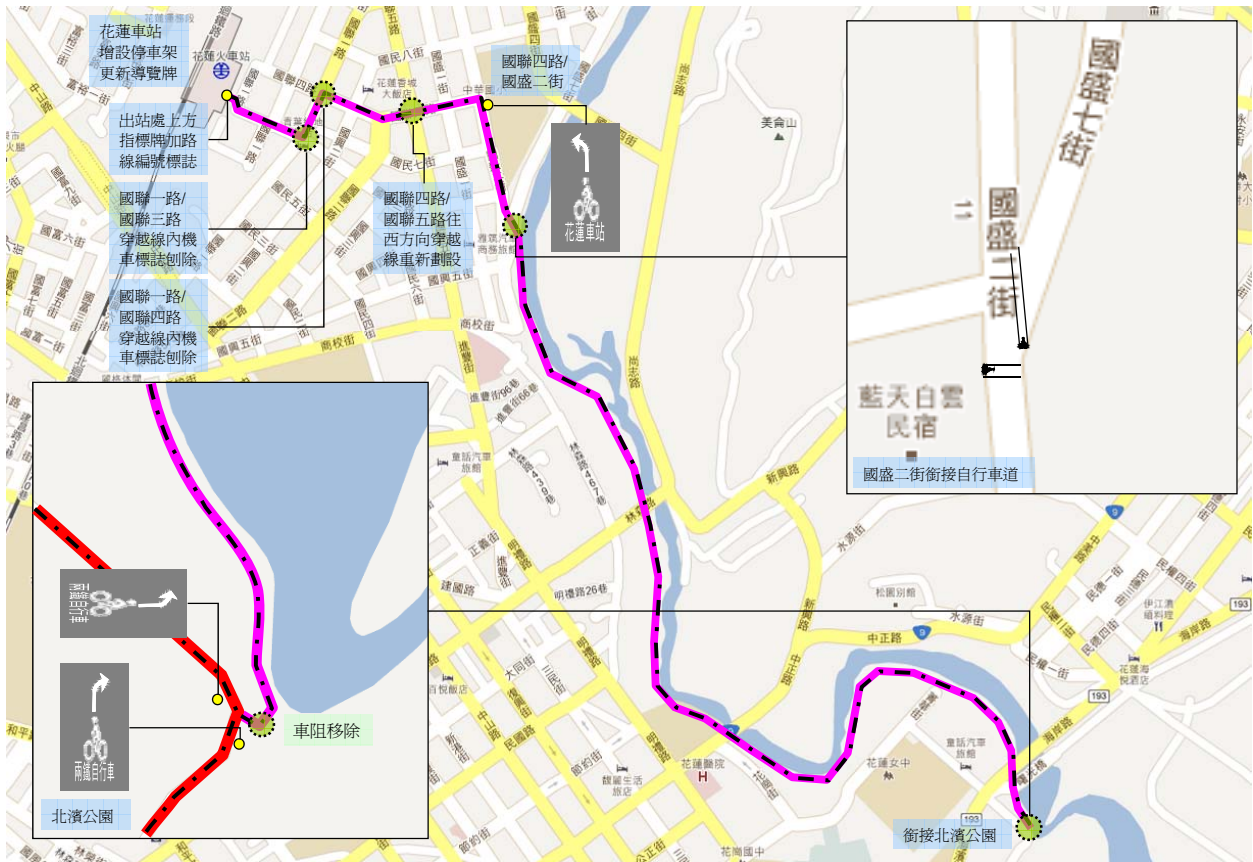


圖 3.2-24 兩鐵自行車道現況改善建議圖

## 7.花蓮 11-瑞穗自行車道（溫泉區）

### (1)現況檢視

台 9 線/溫泉路缺少警告標誌；現有路線導引紊亂，溫泉路導引資訊不足；里程標示未依建議路線設置。

(2)改善建議 (詳圖 3.2-25)

溫泉路/台 9 線、北三路、祥北路路口前增設地面標字；台 9 線/溫泉路口前後增設警告標誌；里程碑依建議路線設置。台 9 線由公路總局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）及瑞穗鄉公所負責改善。



圖 3.2-25 瑞穗自行車道（溫泉區）現況改善建議圖

#### 8.花蓮 11-1-瑞穗自行車道（櫻花道）

##### (1)現況檢視

瑞北鐵馬驛站-花 83 線段，產業道路銜接專用道穿越線內機車標誌建議剷除；休憩區階梯旁牽引道上路凸木條高度過高，使用上不方便，建議高度降低或移除；瑞北驛站缺少自行車停車架。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-26）

瑞北驛站增設停車架，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）/瑞穗鄉公所負責改善。

#### 9.花蓮 12-玉富自行車道

##### (1)現況檢視

①光復路/仁愛路缺少導引標誌；目前安通鐵馬驛站未提供使用。

②台 9 線/舊東里車站路口無警示標誌；設施完備，僅舊東里車站尚未施工完成。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-27）

①光復路/仁愛路增設地面標字，由玉里鎮公所負責改善。

②台 9 線/舊東里車站路口增設警告標誌，由公路總局負責改善。



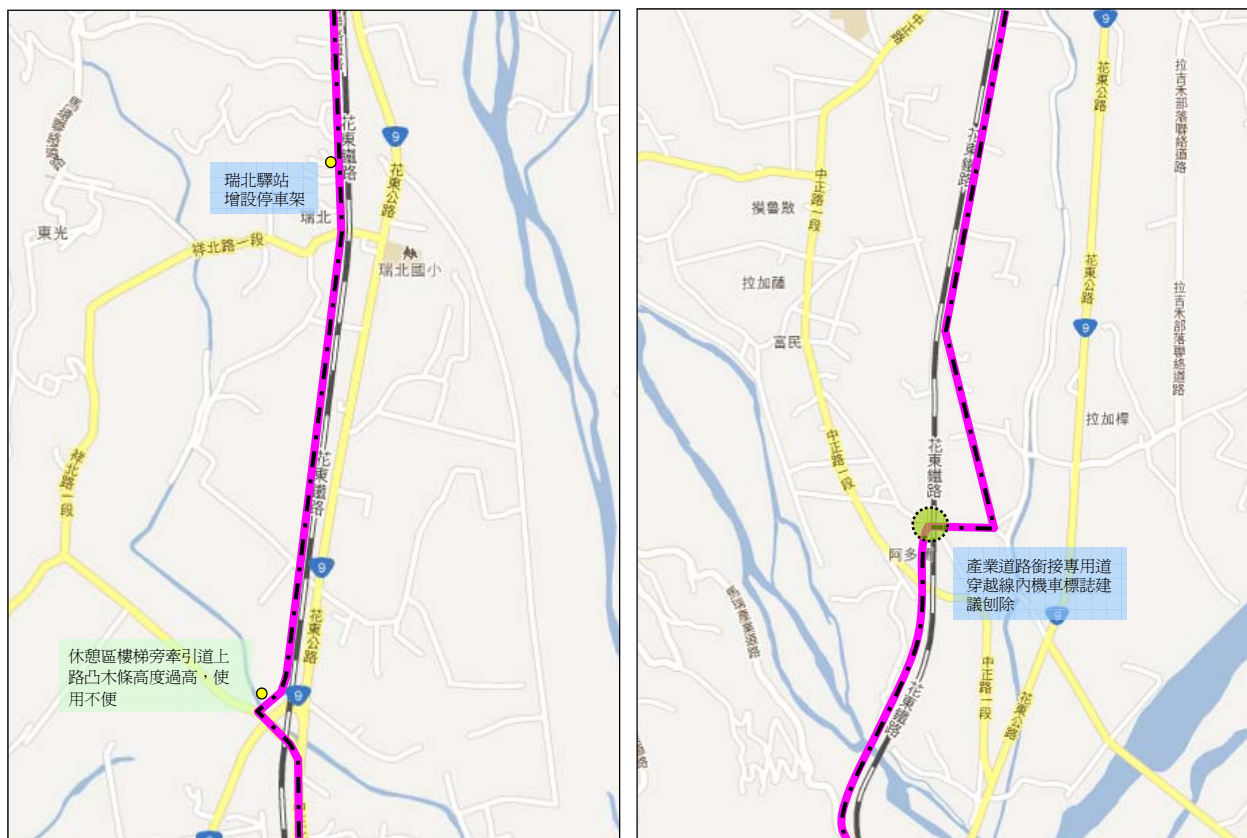


圖 3.2-26 瑞穗自行車道（櫻花道）現況改善建議圖

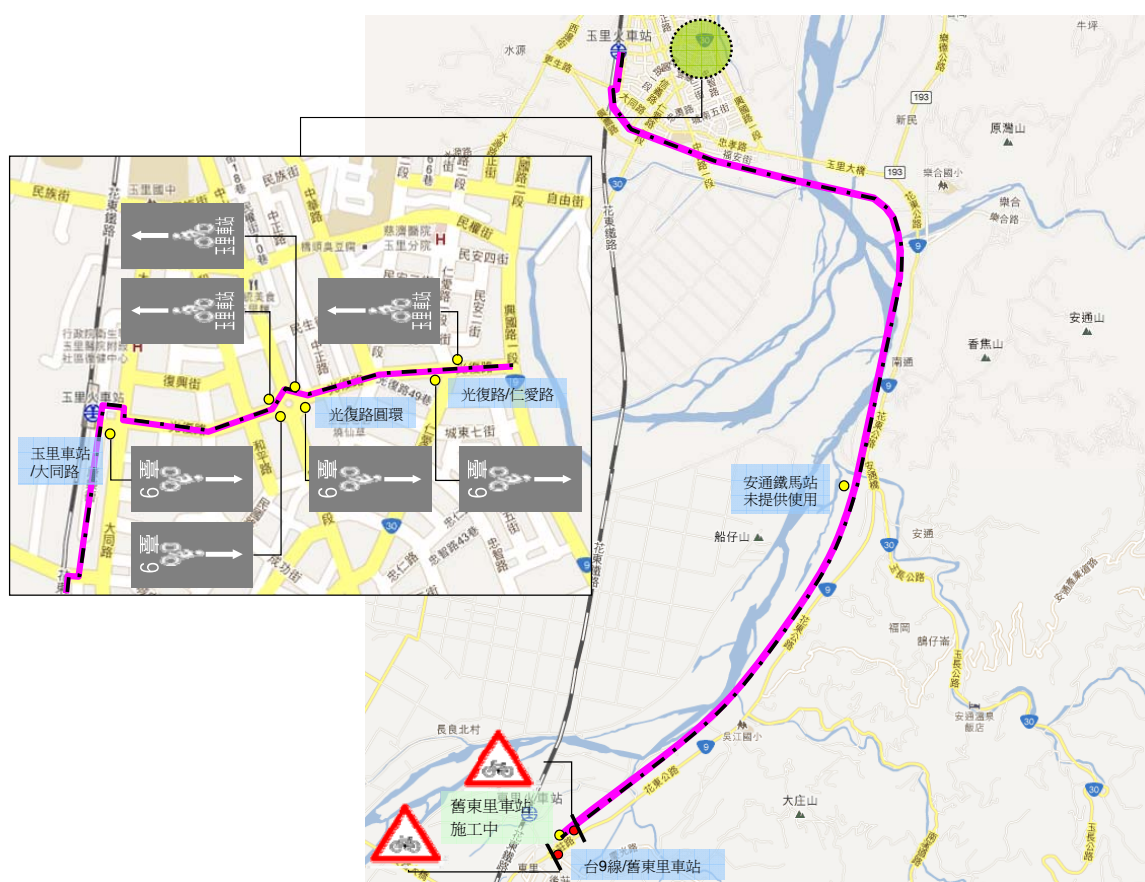


圖 3.2-27 玉富自行車道現況改善建議圖

## 10.花蓮 13-羅山自行車道

### (1)現況檢視

- ①台 9 線/花 79 線、台 9 線/花 80 線路口缺少警告標誌。
- ②台 9 線/花 79 線、台 9 線/花 80 線、花 79 線/景坪產業道路及花 79 線/花 80 線無導引標誌。
- ③本路線里程標示從服務中心-白水橋-台 9 線，為單面且不垂直路面方向，不易讀取。
- ④羅山遊憩區入口處設有導覽牌，但缺乏路線路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-28）

- ①台 9 線/花 79 線、台 9 線/花 80 線增設導引標誌，花 79 線/景坪產業道路及花 79 線/花 80 線增設地面標字，台 9 線由公路總局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。
- ②本路線里程建議設為雙面且垂直路面方向，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。
- ③導覽牌建議增設本路線路網、坡度資訊，加強資訊國際化服務。由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。
- ④台 9 線/花 79、台 9 線/花 80 路口增設警告標誌，台 9 線由公路局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）。



圖 3.2-28 羅山自行車道現況改善建議圖

## 11.花東 1-瑞穗長濱自行車路線



### (1)現況檢視

- ①瑞穗車站-瑞港公路-長虹橋段，沿線無險降坡之警示與安全措施；指標牌面棕底黑字錯誤、瑞港公路與新舊長虹橋銜接路口無導引標誌；無路線路網資訊。
- ②台 11 線（長濱自行車道）段，部分路段電箱及路樹位在車道內；八仙洞、北回歸線遊客中心設置有導覽牌但無自行車路網資訊。
- ③台 11 線（長濱自行車道-寧埔橋）段，無路線路網資訊。

### (2)改善建議

- ①瑞穗車站-瑞港公路-長虹橋段更換指標牌、瑞港公路與新舊長虹橋銜接路口增設導引標誌或地面標字；長虹橋加設路線資訊牌（詳圖 3.2-29），由花蓮縣政府負責改善。
- ②八仙洞、北回歸線遊客中心設置路線資訊牌（詳圖 3.2-30），由觀光局（東部海岸國家風景區管理處）負責改善。



圖 3.2-29 瑞穗長濱自行車路線（長虹橋前後路段）現況改善建議圖



圖 3.2-30 瑞穗長濱自行車路線（長虹橋～台 30 線）現況改善建議圖

## 12. 花蓮 16-鳳林林田山自行車道

### (1) 現況檢視

- ① 中山路/中正路口無導引標誌；鳳林車站設有鳳林地區自行車道導覽牌，但缺乏本路線路網及國際化資訊，且 Qrcode 連結至關山自行車道。
- ② 台 9 線/萬森路路口缺少警告標誌。

### (2) 改善建議（詳圖 3.2-31）

- ① 中山路/中正路口增設地面導引標字；導覽牌建議增設本路線路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化服務，並更新 Qrcode，台 9 線由公路總局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）及花蓮縣政府負責改善。
- ② 台 9 線/萬森路路口增設導引指標及警告標誌，由公路總局負責改善。

## 13. 省道台 8 線

### (1) 現況檢視

- ① 缺乏路線路網資訊，天祥遊客服務中心缺少自行車停車架。
- ② 沿線進入隧道端缺少警告標誌。

### (2) 改善建議（詳圖 3.2-32）

- ① 天祥遊客服務中心、合流露營區增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊；天祥遊客服務中心增設停車架，由太魯閣國家公園管理處負責改善。
- ② 進入隧道端增設警告標誌，由公路總局負責改善。

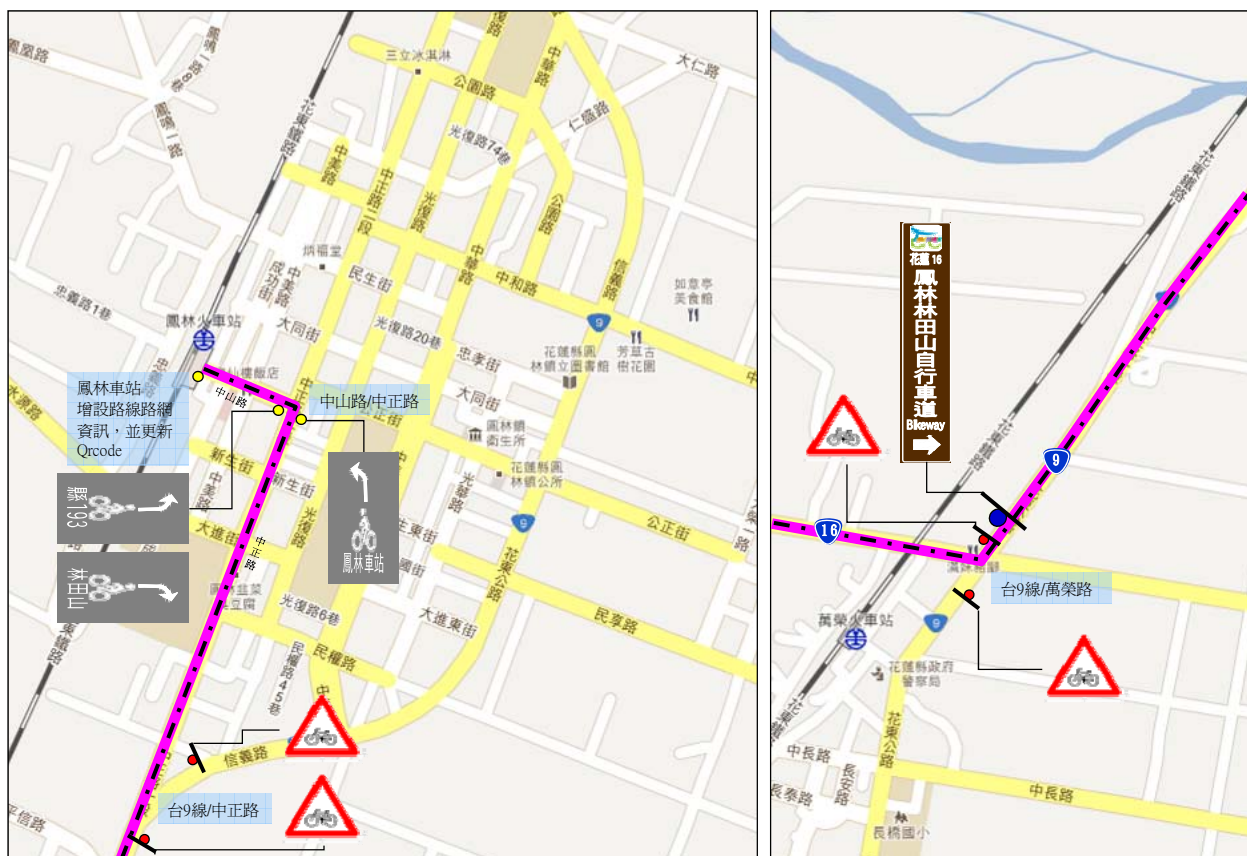


圖 3.2-31 鳳林林田山自行車道現況改善建議圖



圖 3.2-32 省道台 8 線現況改善建議圖

#### 14.台 11 線自行車路線

##### (1)現況檢視

①台 11 線/大港口路口缺少警告標誌及無導引標誌。

②大港口及蕃薯寮無導覽牌。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-33）

①台 11 線/大港口路口增設導引標誌及警告標誌，由公路總局負責改善。

②大港口及蕃薯寮增設導覽牌，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）。

#### 15.縣道 193 自行車路線（吉安-鳳林車站段）

##### (1)現況檢視

①現有指標牌字體太小，且縣道 193 線/月眉路口及縣道 193 線/箭瑛大橋無導引標誌；有兩種形式里程碑重疊導引，且因起點不同有不同里程數，會使人混淆；導覽圖上里程數（為距離）與實際縣道 193 線里程數對不起來，會使人混淆，另無國際化資訊；於 28K 休憩點遮蔭設施不佳且休憩平台有高低差，使用上不方便。

②箭瑛大橋往鳳林車站方向之自行車道劃設方式與法規不符，建議取消；市區自行車道，多被停車及攤販占用，應加強宣導及取締；中和路/台 9 線缺少警告標誌；中和路/台 9 線、中和路/中正路、中正路/中山路無導引標誌導引至鳳林車站；中和路/台 9 線路口設有鳳林鎮環鎮自行車導覽牌，但缺乏本路線路網資訊及國際化資訊。

##### (2)改善建議

①縣道 193 線/月眉路口及縣道 193 線/箭瑛大橋增設地面標字；建議只保留新的里程碑面或使用縣道 193 線里程；月眉派出所增設路線資訊牌（詳圖 3.2-34、圖 3.2-35），由花蓮縣政府負責改善。

②中和路自行車道劃設方式與法規不符，建議取消，採共用車道方式；中和路/台 9 線、中和路/中正路、中正路/中山路路口增設地面標字；導覽牌建議增設本路線路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化服務；中和路/台 9 線路口增設警告標誌（詳圖 3.4-35），台 9 線由公路總局負責改善，其他部分由花蓮縣政府負責改善。



圖 3.2-33 台 11 線自行車路線現況改善建議圖

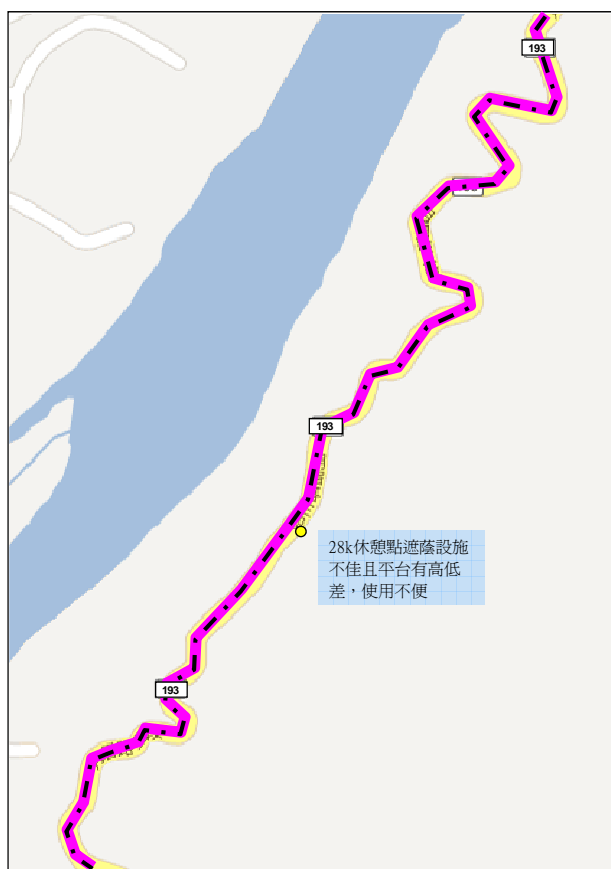
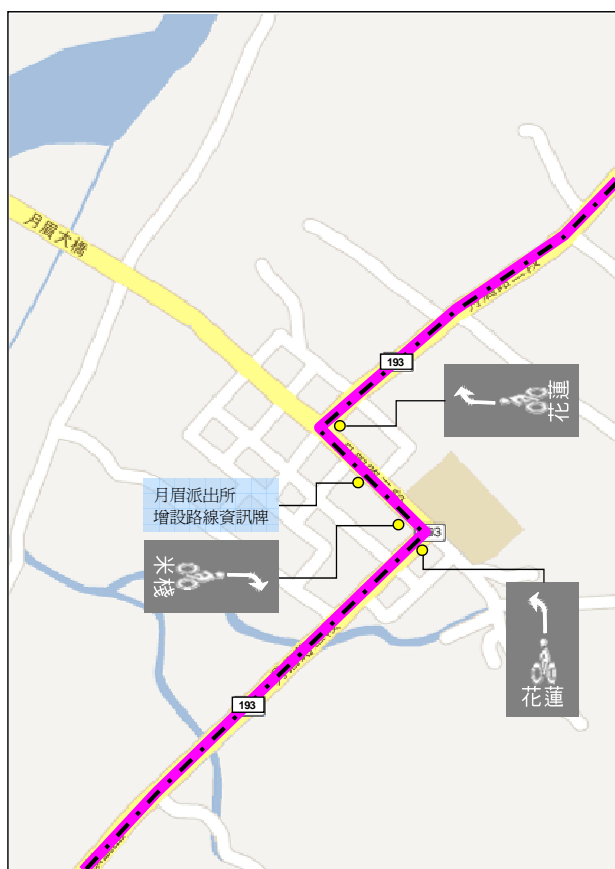


圖 3.2-34 縣道 193 自行車路線（吉安～月眉路段）現況改善建議圖



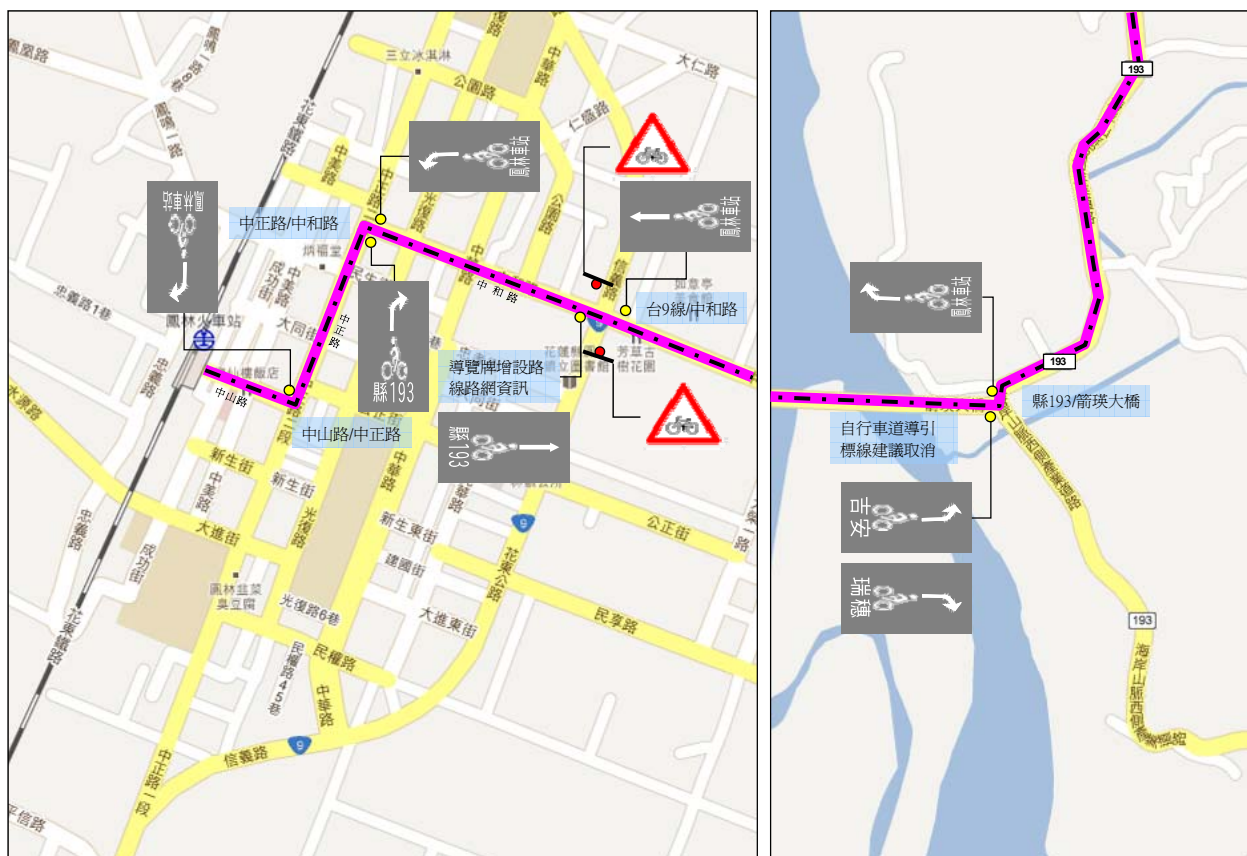


圖 3.2-35 縣道 193 自行車路線（月眉～鳳林火車站段）現況改善建議圖

#### 16.縣道 193 自行車路線（鳳林-瑞穗段）

##### (1)現況檢視

花 64 線/縣道 193 線路口缺少警告標誌；縣道 193 線/台 11 甲線、縣道 193 線/花 64 線無導引標誌；缺乏路線路網資訊。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-36、圖 3.2-37）

縣道 193 線/台 11 甲線、縣道 193 線/花 64 線增設地面標字；自強外役監增設路線導覽牌；花 64 線/縣道 193 線路口增設警告標誌，由花蓮縣政府負責改善。



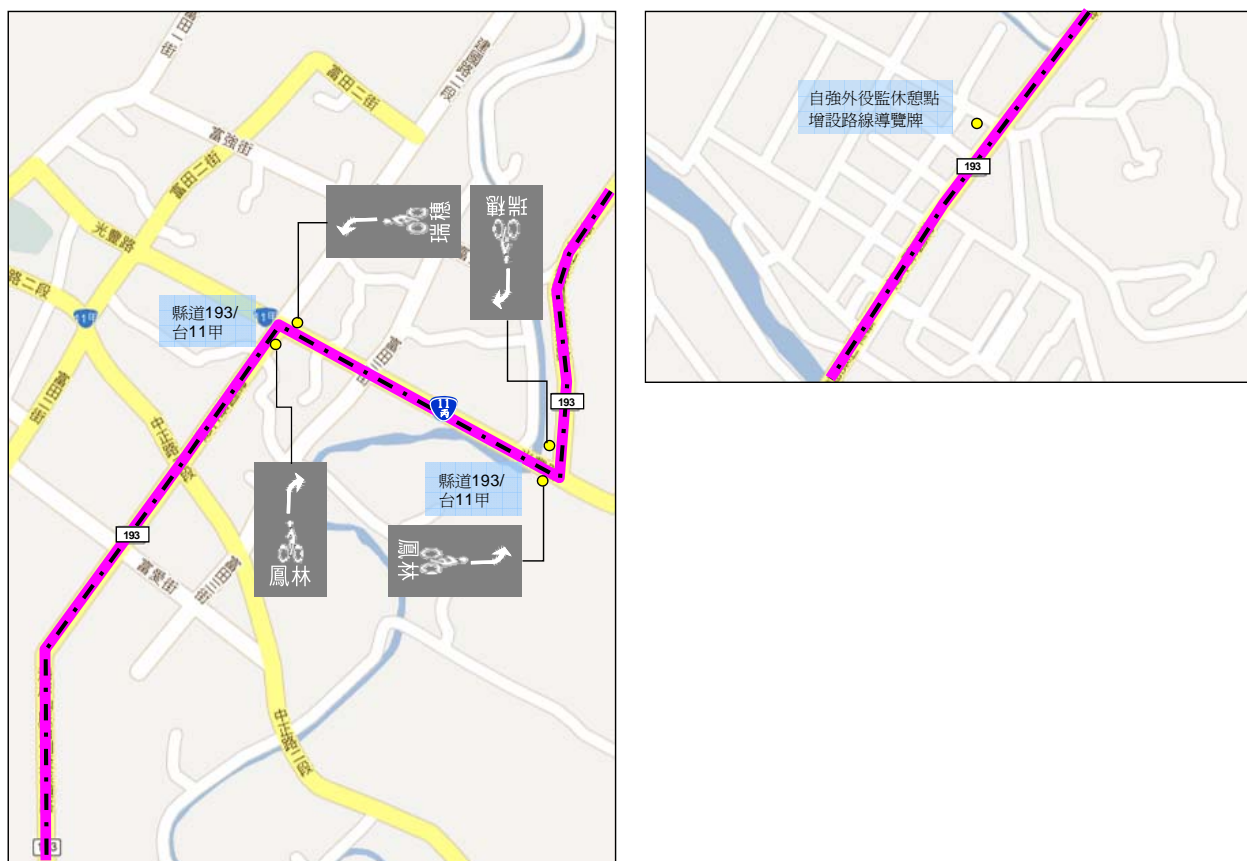


圖 3.2-36 縣道 193 線自行車路線（鳳林～自強外役監路段）現況改善建議圖

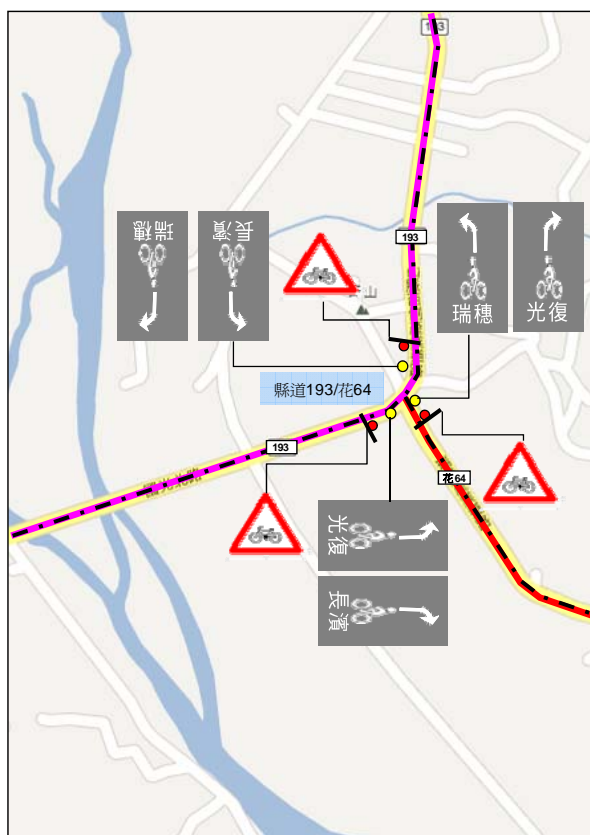


圖 3.2-37 縣道 193 自行車路線（自強外役監～瑞穗路段）況改善建議圖

## 17.縣道 193 自行車路線（瑞穗-玉里段）

### (1)現況檢視

縣道 193 線/台 9 線路口缺少警告標誌及導引標誌；瑞穗車站設有導覽牌，但缺乏本路線路網資訊，另縣道 193 線/台 9 線路線導覽牌設置位置不易發現。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-38）

縣道 193 線/台 9 線路口增設地面標字及警告標誌；瑞穗車站導覽牌配合新增路線更新，泛舟遊客中心增設路線導覽牌，縣道 193 線/台 9 線導覽牌建議於側面加資訊符號，並提供至玉里車站里程資訊。台 9 線由公路總局負責改善，餘由花蓮縣政府負責改善。

## 18.台 9 線自行車路線（鳳林車站-光復車站）

### (1)現況檢視

沿線自行車道休憩設施完善，但缺乏路線路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-39）

鳳林車站、光復車站及沿線鐵馬驛站增設路線資訊牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊，由花蓮縣政府負責改善。



圖 3.2-38 縣道 193 線自行車路線（瑞穗-玉里段）現況改善建議圖

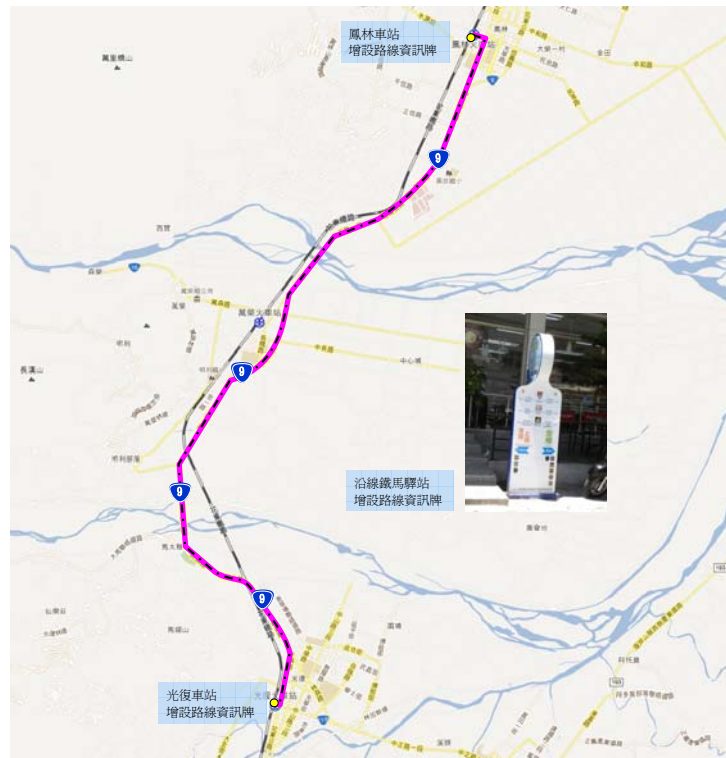


圖 3.2-39 台 9 線自行車路線（鳳林車站-光復車站）現況改善建議圖

其全區路網現況檢視及改善建議詳表 3.2-3。



表 3.2-3 花蓮地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 (2/5)

編號	路線	地點	自行車道安全評估				自行車道運量及設施				自行車道服務設施檢視				建議應行改善項目				權責單位						
			自行車道安全 全性檢視	車道寬度是否 足夠(註 1)	穿越路口之 警示與安全 性	除障礙之 警示與安全 措施	共用車道 路段相關 警示標誌	自行車道 環網安全 性	路阻設施 是否恰當	相關設施及 權責單位 是否適當	自行車道標示 標誌	自行車穿越 路口標誌 劃設	上下斜坡 及車行道 之設置	路線里程 標示	路線網路 資訊	休憩、淋浴 設施	沿途遮 陽設施	路線網 國際化		鋪面設施	自行車事件 指引標誌	編號牌及里 程牌	路線導覽牌	穿越路口設 施及警告標 誌	休憩設施
花蓮 2	兩潭自 行車道	台9丙	○	○	○	—	—	—	15.8k-17k 自行車道易 受外側店家 及路邊停車 影響，建議 採劃設置白 實線方式	○	—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—	公路總局	
		台9	○	—	—	—	—	—	台9丙/台9線往 壽豐車站、壽 豐車站往台9無專 引標誌	—	—	—	—	無	—	—	—	—	台9丙/台9線往 壽豐車站、壽 豐車站往台9增設 地面標字	—	壽豐車站增設路 線導覽牌，並加 入坡度及消耗卡 路里資訊	台9/壽山 路、台9/台9 丙增設警告 標誌	—	花蓮縣政府/ 公路總局(四 區工程處)	
花蓮 3	鯉魚潭 自行車 道	鯉魚潭遊 客服務中 心-潭北觀 水公園	○	○	—	—	—	—	既有編號 里程牌僅 單面且無 行車方向 平行不易 閱讀	—	—	—	○	○	○	○	○	—	—	建議設置雙 面且垂直路 面方向	—	—	—	觀光局(花東 縱谷國家風 景區管理處)	
		潭北觀水 公園-小橋 休憩區	○	○	—	○	—	○	○	○	—	—	—	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東 縱谷國家風 景區管理處)
花蓮 4	太魯閣 自行車 道	小橋休憩 區-潭北停 車場	○	○	—	○	—	○	自行車道無指 導標誌	—	—	—	○	○	○	○	○	—	自行車道無指 導標誌	—	—	—	—	—	觀光局(花東 縱谷國家風 景區管理處)
		潭南停車 場-潭北停 車場	○	○	—	—	○	—	—	○	—	—	—	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東 縱谷國家風 景區管理處)
花蓮 4	太魯閣 自行車 道	新城車站- 自行車專 用道	○	○	—	—	—	○	新城車站(補給 站)往太魯閣自 行車道及新城路 /台9路口前後無 導引標誌	—	—	—	—	—	○	○	無	—	新城車站(補給 站)往太魯閣自 行車道及新城路 /台9路口增設地 面標字	—	車站增設路線導 覽牌，增加坡度 及消耗卡路里資 訊，加強資訊國 際化	新城路/台9 路口前後增 設警告標誌	—	花蓮縣政府/ 公路總局	
		自行車專 用道(鳳 凰林綠色 隧道)	○	○	—	—	—	—	○	○	—	○	—	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	公路總局
花蓮 5	吉安自 行車道	自行車專 用道-太魯 閣路口	○	○	—	—	—	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	—	—	—	—	台8/開口/納 文橋路口前 後增設警告 標誌	—	公路總局	
		南溪公園- 太昌橋	○	○	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	花蓮縣政府/ 吉安鄉公所
花蓮 5	吉安自 行車道	太昌橋-大 山橋	○	○	—	—	—	○	目前指標係利用 現有田水樑，自行車 道通暢性，大山 橋前後無導引標 誌	—	—	—	—	—	○	○	無	—	—	建議增設新 相關接駁之 里程資訊	於大山橋休憩點 增設增設路網、 坡度及消耗卡路 里資訊牌	—	—	花蓮縣政府/ 吉安鄉公所	
		太昌橋-大 山橋	○	○	—	—	—	—	○	—	—	—	—	—	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	花蓮縣政府/ 吉安鄉公所

註1：專用道路寬度2M以上為宜，最小1.2M；雙向3M以上為宜，最小2M。專用車道單向以1.5M以上為宜，最小1.2M；雙向2.5M以上為宜，最小2M。與機車共用寬度為2~2.5M；與汽車共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。  
註2：檢視結果符合以「○」標記，無檢視項目以「—」標記，檢視結果需改善以文字說明缺失。









### 3.2.4 臺東地區經典示範路網檢視與改善建議

#### 1.臺東 1-關山自行車道

##### (1)現況檢視

民族路（地下道）銜接關山車站無導引標誌，且車站往民族路方向避免於地下道口迴轉，建議導引至地下道進入端。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-40）

民族路（地下道）銜接關山車站增設地面標字，車站往民族路增設地面標字，移除既有導引牌面，由關山鎮公所負責改善。

#### 2.臺東 2-大坡池自行車道

##### (1)現況檢視

縣道 197 線/錦新二路指標設置地點太後面，錦新二路（錦園）往西方向導引錯誤。

##### (2)改善建議（詳圖 3.2-41）

於縣道 197 線/錦新二路口、錦新二路（錦園）往西方向增設地面導引標字，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）及池上鄉公所負責改善。

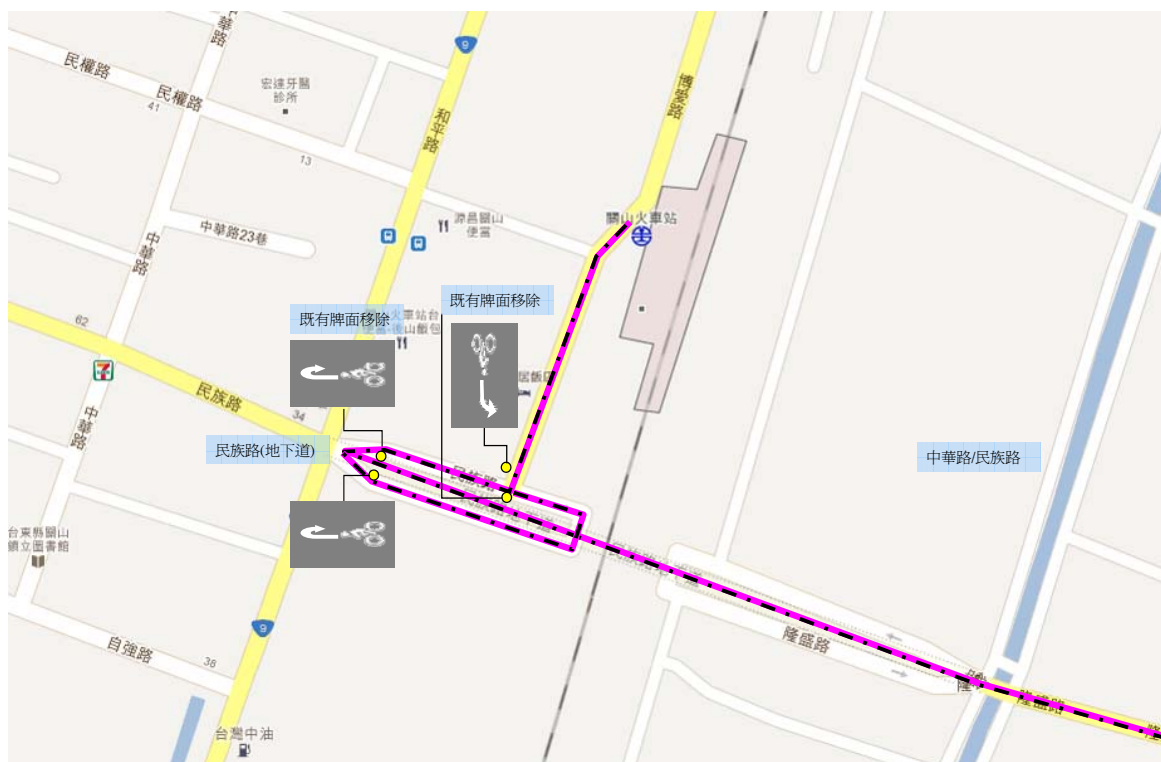


圖 3.2-40 關山自行車道現況改善建議圖

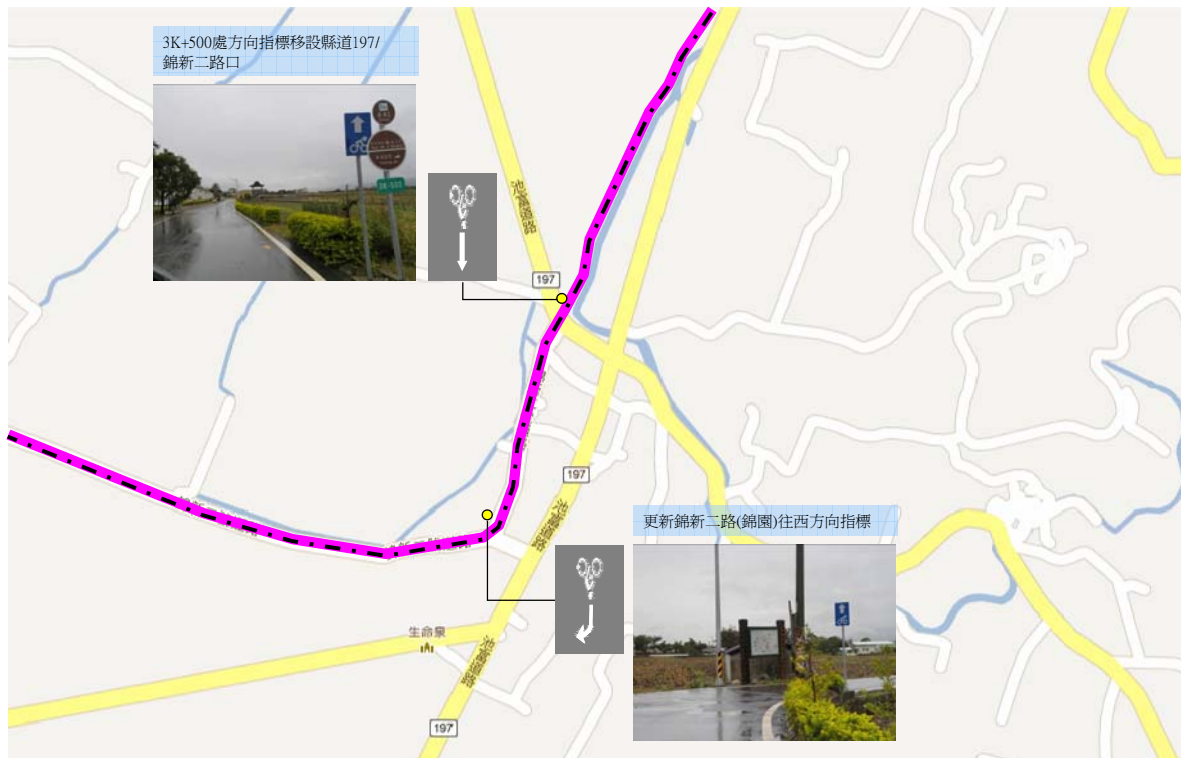


圖 3.2-41 大坡池自行車道現況改善建議圖

### 3.臺東 2-1-大坡池新增環線

#### (1)現況檢視

- ①台 9 線橋下路面破損嚴重，影響安全。
- ②客家文化園區缺少自行車停車架。
- ③東欣路/台 9 線往北方向建議增設地面標字。

#### (2)改善建議（詳圖 3.2-42）

- ①損壞鋪面修復。由池上鄉公所負責改善。
- ②客家文化園區增設停車架，由池上鄉公所及觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。
- ③東欣路/台 9 線往北方向增設地面標字。由池上鄉公所負責改善。



②全線休憩設施完善，但缺乏路線路網資訊。

## (2)改善建議

①更新台 9 線/武陵綠色隧道指標牌面。由公路總局負責改善。(詳圖 3.2-44)

②池上車站、關山車站及沿線鐵馬驛站設置導覽牌，加入周邊自行車路網、坡度資訊，並加強資訊國際化。由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。

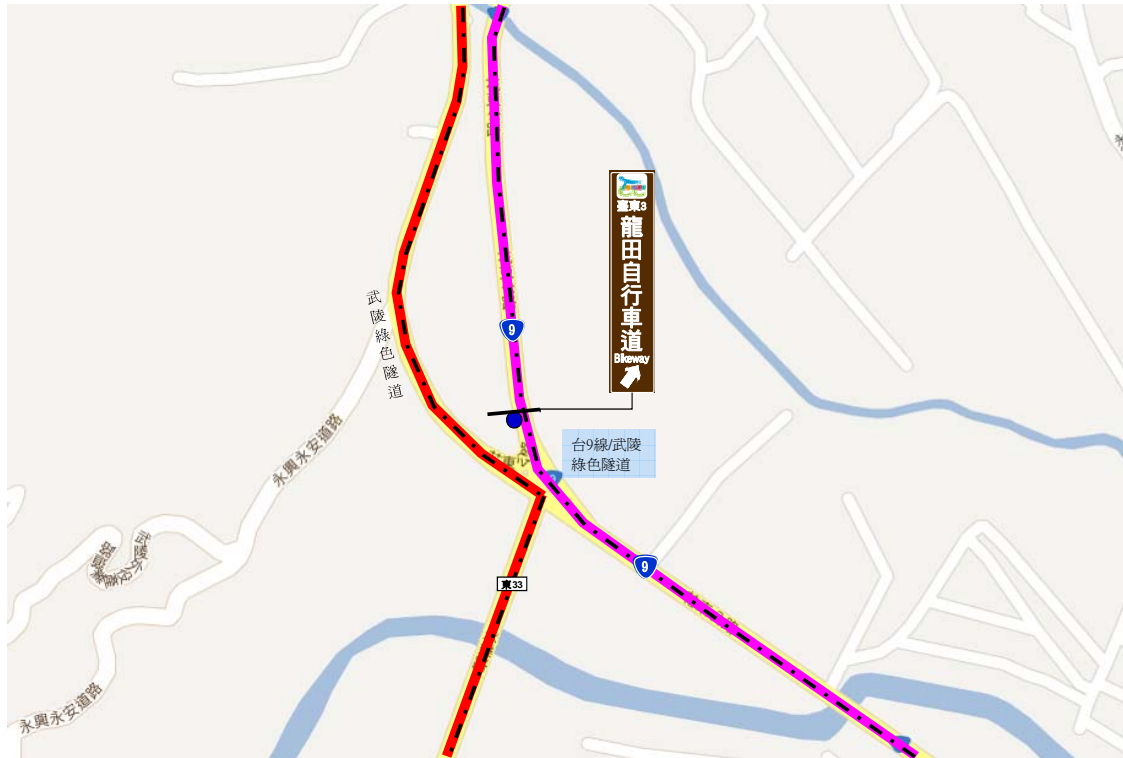


圖 3.2-44 省道台 9 線（池上-鹿野）現況改善建議圖

## 6. 臺東 3-龍田自行車道

### (1)現況檢視

- ①光榮路/台 9 線往北方向無導引標誌。
- ②鹿野車站缺乏路線路網資訊。
- ③光榮路陡坡路段警示標誌被植栽枝葉阻擋。
- ④原設有黃、紅二條路線導引標誌但已拆除，目前無相關導引標誌，且現有路線導覽圖，僅提供紅黃兩路線圖，無相關路網資訊說明；補給設施多為自行車租賃店。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-45）

- ①光榮路/台 9 線往北方向增設導引標誌及地面標字。光榮路由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善，台 9 線由公路總局負責改善。
- ②於鹿野車站（或分駐所鐵馬驛站）增設路線導覽牌，並加強資訊國際化，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。



③光榮路陡坡路段警告標誌被植栽枝葉阻擋，建議修剪，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。

④建議調整路線後增設導引標誌或地面標字；導覽牌應增加相關路網資訊及路線特色說明，並加強資訊國際化。由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。

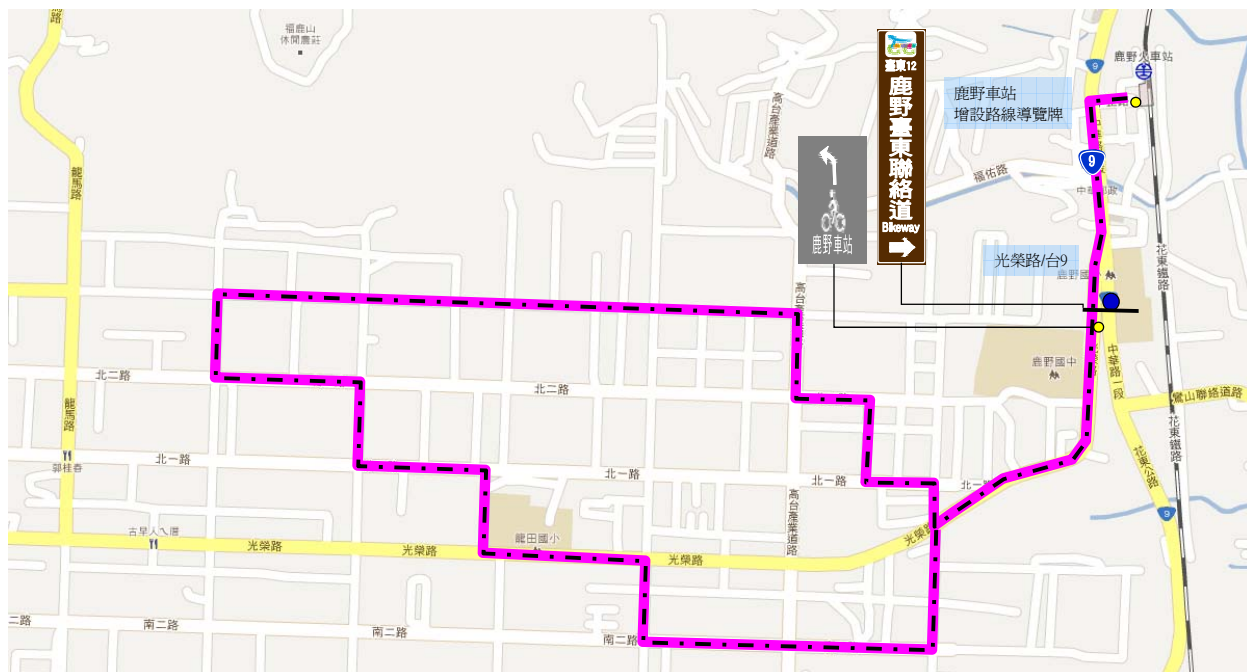


圖 3.2-45 龍田自行車道現況改善建議圖

## 7. 臺東 3-1-鄉道東 33 挑戰路線

### (1) 現況檢視

- ①既有導覽牌僅遊憩點導覽缺乏路線路網資訊。
- ②龍馬路/光榮路口無導引標誌。
- ③缺乏路線路網資訊。

### (2) 改善建議（詳圖 3.2-46）

- ①更新導覽牌，加入自行車路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化。
- ②龍馬路/光榮路口增設地面導引標字及指示標誌。
- ③增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。

以上由臺東縣政府/鹿野鄉公所負責改善。

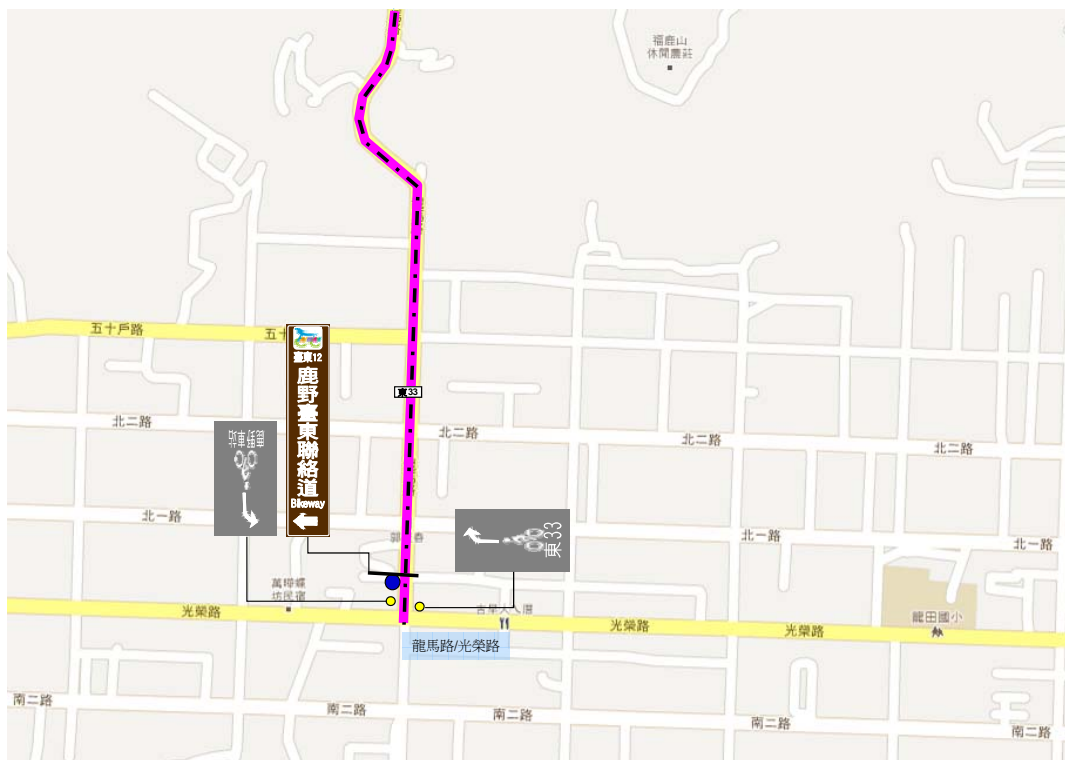


圖 3.2-46 鄉道東 33 挑戰路線現況改善建議圖

#### 8. 臺東 4-臺東山海鐵馬道

##### (1) 現況檢視

- ① 新興路/新站路口缺少警告標誌；新站路/文昌路、文昌路/興安路一段路口無自行車穿越標線。
- ② 車站補給站前、新站路/文昌路、文昌路/興安路一段、興盛路/文昌路、卑南大圳/興盛路無導引標誌，車站/新站路已有地面自行車標誌但無方向導引。
- ③ 臺東棒球場出入口車阻設置位置使自行車無法順利通行；缺乏路線路網資訊。

##### (2) 改善建議（詳圖 3.2-47）

- ① 補給站前、車站/新站路、新站路/文昌路、興盛路/文昌路、卑南大圳/興盛路增設地面標字，文昌路/興安路一段增設導引標誌。
- ② 車站及棒球場增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。
- ③ 新站路/文昌路、文昌路/興安路一段路口增設自行車穿越標線；新興路/新站路增設警告標誌。

以上改善項目由臺東縣政府負責改善。



圖 3.2-47 臺東山海鐵馬道現況改善建議圖

## 9.省道台 11 線（台 30 線-中華橋-馬亨亨大道）

### (1)現況檢視

- ①中華橋牽引道止滑木條高度過高，不易自行車牽引，建議移除或高度降低。
- ②既有導覽牌僅遊憩點導覽缺乏路線路網資訊及國際化資訊。
- ③馬亨亨大道/中華路口無導引標誌。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-48）

- ①沿線主要觀光亮點路口前及遊客服務中心增設導覽牌，含自行車路網、坡度及消耗卡路里資訊，並加強資訊國際化。由觀光局（東部海岸國家風景區管理處）負責改善。
- ②馬亨亨大道/中華路口增設道路指示標誌。由公路總局負責改善。

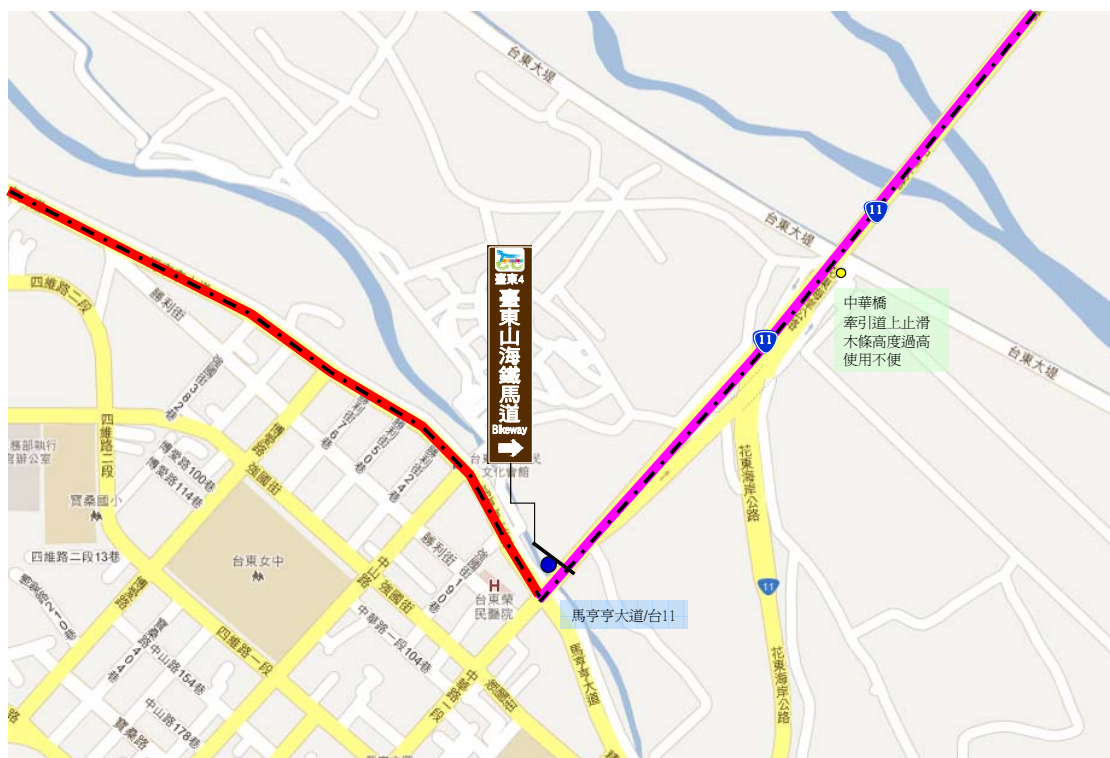


圖 3.2-48 省道台 11 線（台 30 線-馬亨亨大道）現況改善建議圖

### 10.臺東 5-東河泰源自行車道

(1)現況檢視

- ①既有導覽牌僅遊憩點導覽缺乏路線路網資訊及國際化資訊。
- ②舊東河橋-泰源幽谷登仙橋段缺乏路線路網資訊。

(2)改善建議 (詳圖 3.2-49)

- ①東河橋休憩區增設導覽牌，加入自行車路網、坡度及消耗卡路里資訊，加強資訊國際化。
- ②登仙橋休憩區增設路線導覽牌，並加入坡度及消耗卡路里資訊。

以上改善項目均由觀光局（東部海岸國家風景區管理處）負責改善。

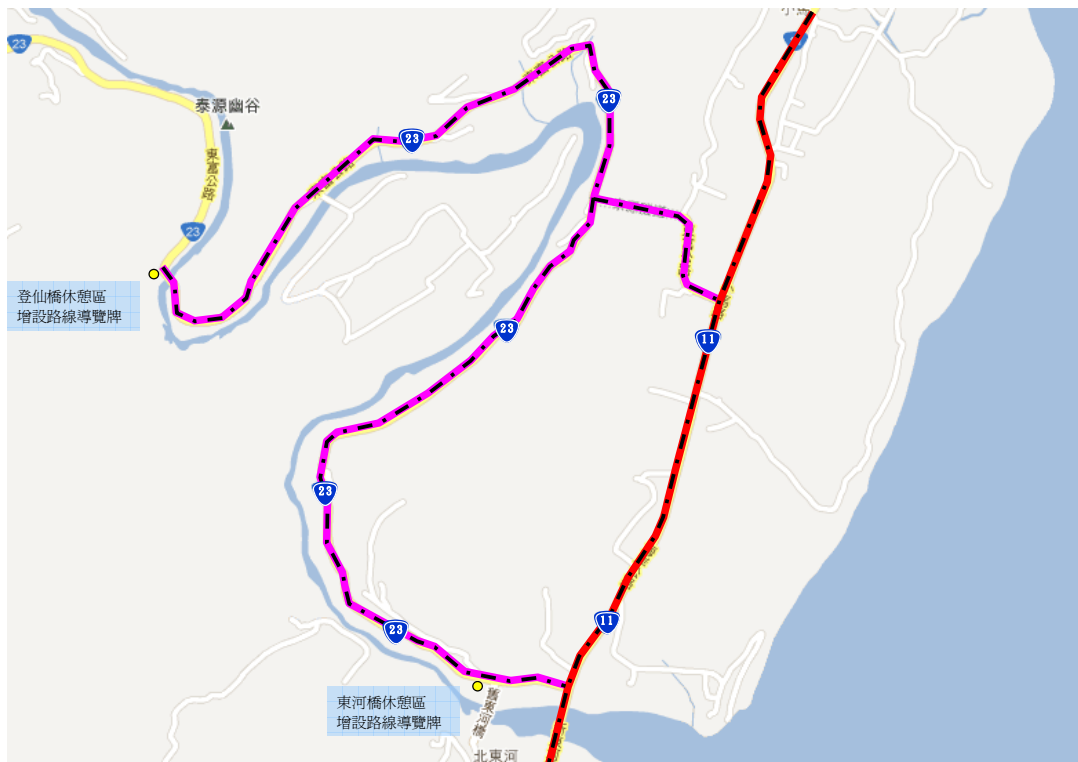


圖 3.2-49 東河泰源自行車道現況改善建議圖

## 11. 臺東 6-三仙台自行車道

### (1) 現況檢視

- ① 台 11 線/白蓮路穿越路口、基翬路/白蓮路口缺少警告標誌；台 11 線/白蓮路指標放置地點太前面；既有導覽牌僅三仙台導覽缺乏路線路網資訊及國際化資訊。
- ② 芝田路往椰林方向無導引標誌，且缺乏路線路網資訊。
- ③ 民族路下坡路段缺少警示標誌；民族路/中山東路、中山東路/芝田路無導引標誌，且缺乏路線路網資訊；成功海濱公園缺少自行車停車架。

### (2) 改善建議

- ① 台 11 線/白蓮路增設地面標字；更新導覽牌，加入路線、坡度資訊；台 11 線/白蓮路、白蓮路/基翬路口增設警告標誌（詳圖 3.2-50），台 11 線由公路總局負責改善，餘由觀光局（東部海岸國家風景區管理處）負責改善。
- ② 芝田路往椰林方向增設地面標字（詳圖 3.2-51），由觀光局（東部海岸國家風景區管理處）負責改善。
- ③ 民族路/中山東路、中山東路/芝田路增設地面標字；增設路線導覽牌，並加入坡度資訊；民族路下坡路段加設告示牌；海濱公園增設停車架（詳圖 3.2-51）。由臺東縣政府改善。



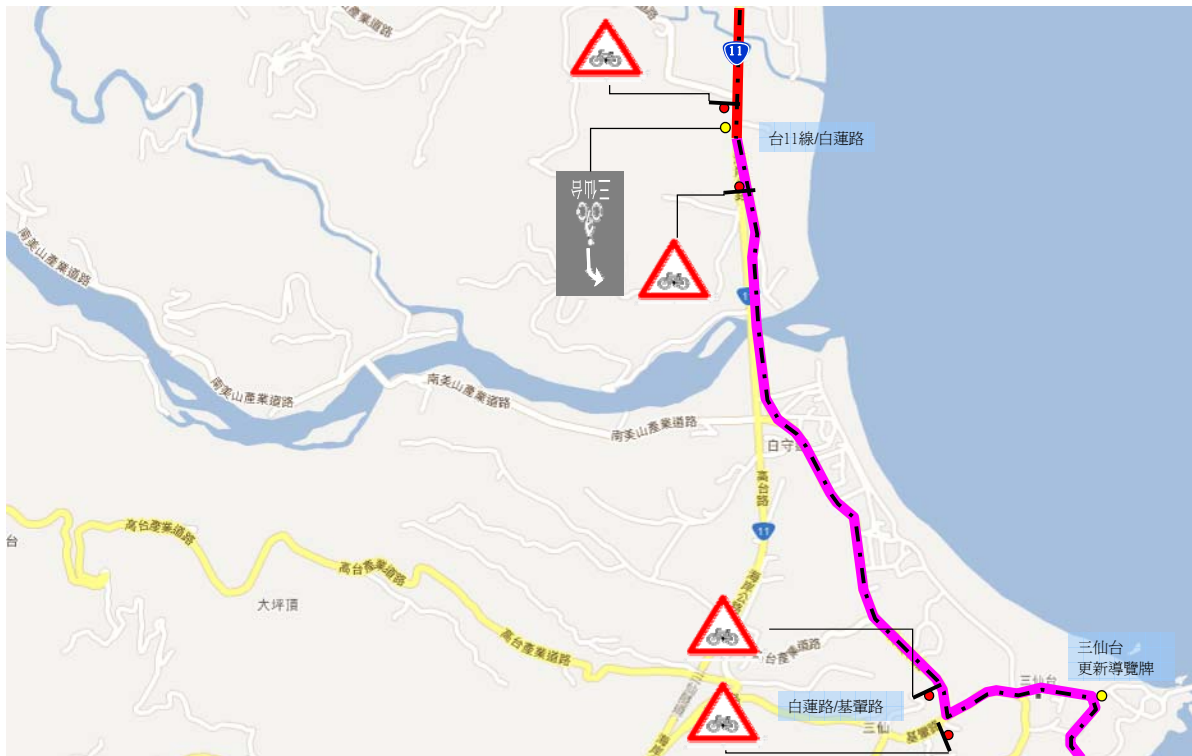


圖 3.2-50 三仙台自行車道現況改善建議圖（一）

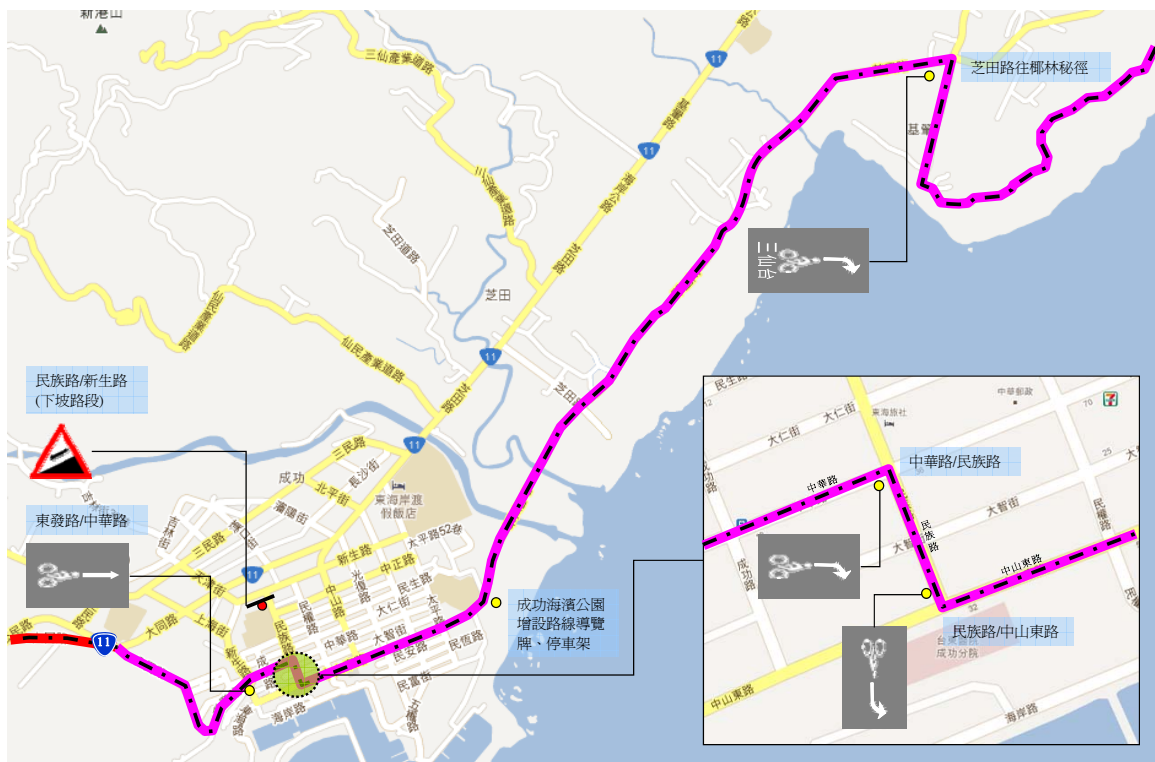


圖 3.2-51 三仙台自行車道現況改善建議圖（二）

## 12. 臺東 7-池上關山聯絡道

### (1) 現況檢視

① 台 9 線/台 20 甲線路口缺少警告標誌；路線編號里程碑之里程碑面為藍色底，單面



設置。

- ②東5線/長興部落聯絡道往東方向、東5線/關山自行車道往南及往北方向、東5線/台9線往南方向無相關導引指標，台20線/東5線指標牌面導引方向錯誤；路線編號里程牌之里程牌面為藍色底；海端車站、布農族文物館缺少自行車停車架。

(2)改善建議（詳圖 3.2-52）

- ①路線編號里程牌之里程牌面建議應換為綠底並設置雙面；台9線/台20甲線路口前後增設警告標誌，前者由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善，台9線及台20甲線由公路總局負責改善。

- ②東5線/長興部落聯絡道往東方向、東5線/關山自行車道往南及往北方向、東5線/台9線往南方向增設地面標字，更新台20線/東5線指標牌；路線編號里程牌之里程牌面為藍底，建議應換為綠底；海端車站、布農族文物館增設停車架。台20線由公路總局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）及海端鄉公所負責改善。

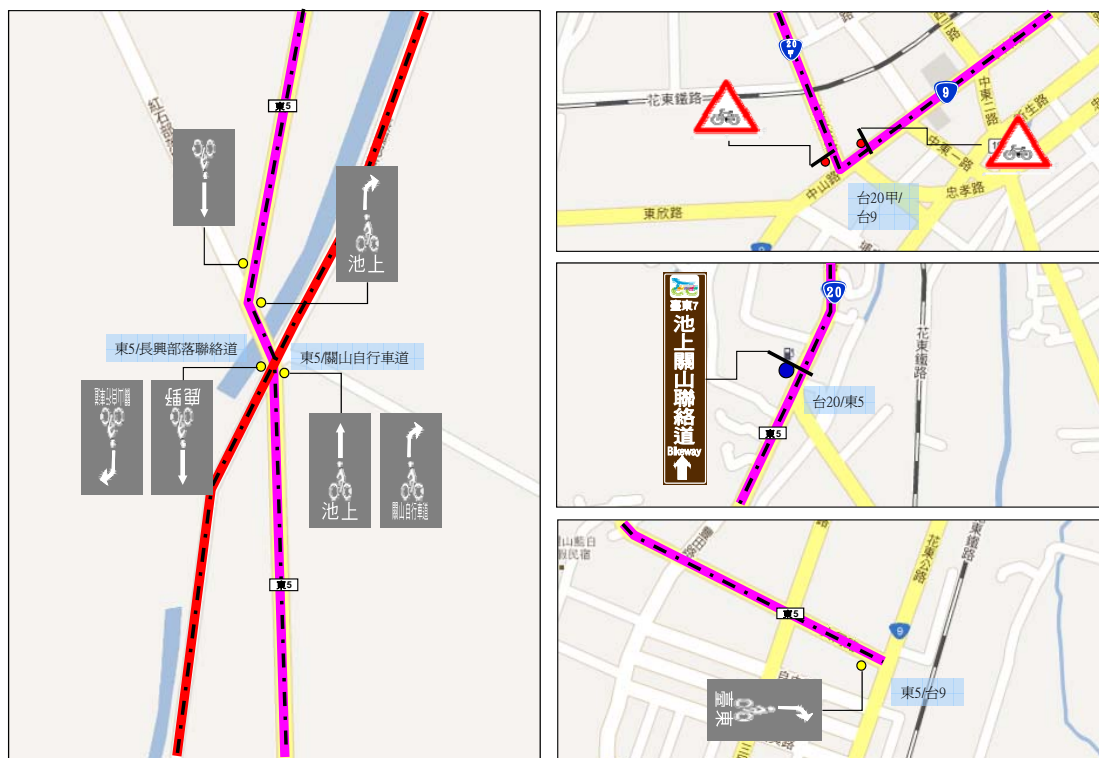


圖 3.2-52 池上關山聯絡道現況改善建議圖

### 13.臺東 9-八噶噶自行車道

(1)現況檢視

八邊橋/舊台11線、台11線/舊台11線路口前後缺少警告標誌；台11線(122.5k)/海岸公路、放羊路段當心自行車牌面不易直行閱讀；路線里程2.7k處休憩點缺少護欄。

(2)改善建議（詳圖 3.2-53）

八邊橋/舊台 11 線、台 11 線/舊台 11 線路口前後增設警告標誌，當心自行車牌面轉為與行車方向垂直；路線里程 2.7k 處休憩點增設護欄，台 11 線、舊台 11 線由公路總局負責改善，餘由觀光局（花東縱谷風景區管理處）負責改善。



圖 3.2-53 八噶噶自行車道現況改善建議圖

14.臺東 11-武陵綠色隧道

(1)現況檢視

武陵綠色隧道/東 33 線無導引標誌；路線編號里程牌之里程牌面為藍色底，單面設置；缺乏路線路網資訊。

(2)改善建議（詳圖 3.2-54）

武陵綠色隧道/東 33 線增設地面標字；路線編號里程牌之里程牌面建議應換為綠底並設置雙面；永安農場遊客中心增設路線導覽牌，並加入周邊路網資訊，由觀光局（花東縱谷國家風景區管理處）負責改善。

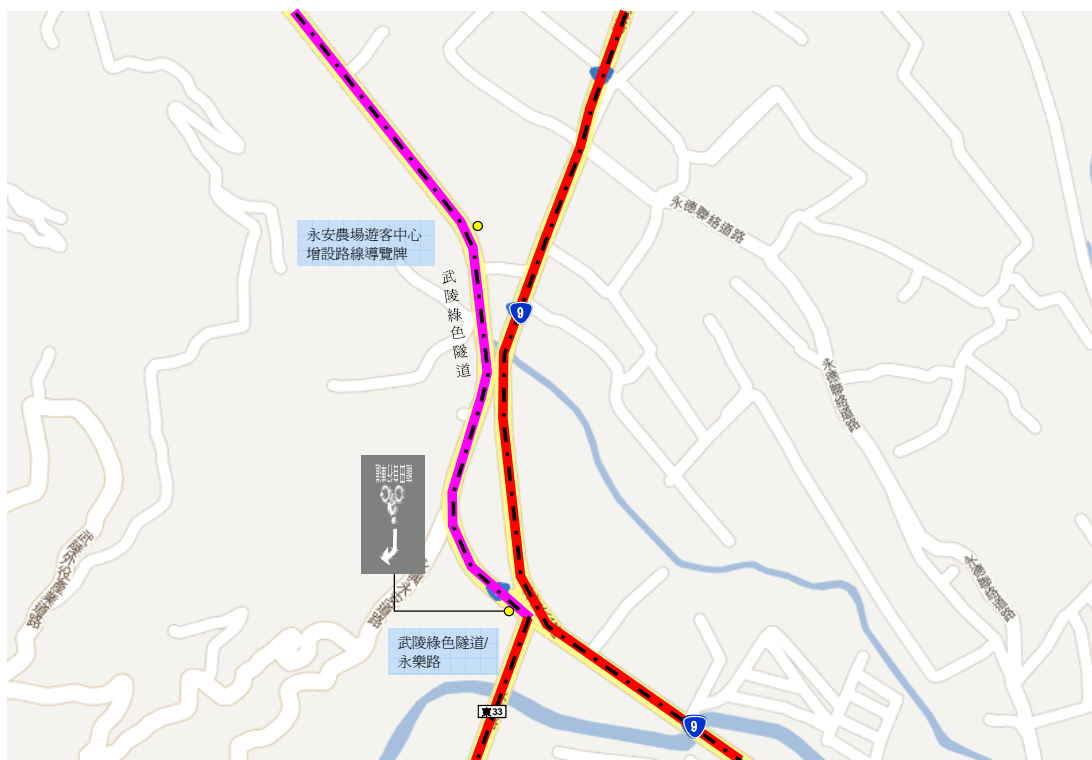


圖 3.2-54 武陵綠色隧道現況改善建議圖

#### 15. 臺東 12-鹿野臺東聯絡道（縣道 197 線+東 45 線）

##### (1) 現況檢視

- ① 鸞山大橋-利吉大橋段，台 9 線/鸞山大橋、鸞山大橋/縣道 197 線、縣道 197 線/東 45 線路口缺少警告標誌；台 9 線/鸞山大橋路口處，於台 9 線上往鹿野臺東聯絡道指標牌被植栽枝葉阻擋；利吉遊客中心（施工中）設有景點導覽，但缺乏本路線路網資訊。
- ② 利吉大橋-臺東車站段，橋下自行車專用道路/利吉大橋路口缺少警告標誌；興安路/臺東棒球場缺少行人及自行車共用標誌；橋下自行車專用道路/利吉大橋、水利公園/橋下自行車專用道路、水利公園沿線、興安路/臺東棒球場路口無相關動線導引標誌；臺東車站、利吉大橋旁休憩區有山海鐵馬道路線導覽解說但無本路線路網資訊及國際化資訊。

##### (2) 改善建議

- ① 鸞山大橋-利吉大橋段，於台 9 線上往鹿野臺東聯絡道指標牌被植栽枝葉阻擋，建議修剪枝葉，或移置離路旁較近照明燈桿上或增設地面標字；利吉遊客中心導覽牌加入坡度及消耗卡路里資訊；台 9 線/鸞山大橋、鸞山大橋/縣道 197 線、縣道 197 線/東 45 線路口前後加設警告標誌（詳圖 3.2-55），台 9 線由公路總局負責改善，餘由臺東縣政府負責改善。
- ② 利吉大橋-臺東車站段，橋下自行車專用道路/利吉大橋、水利公園/橋下自行車專用

3-80



## 16.9-省道台9線（山海鐵馬道-知本車站）

### (1)現況檢視

山海鐵馬道/連航路、台9線/4-8號道路路口缺少警告標誌；山海鐵馬道/連航路、台9線/連航路及台9線/4-8號道路路口無導引標誌；缺乏路線路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-57）

山海鐵馬道/連航路、台9線/連航路及台9線/4-8號道路路口增設導引標誌及地面標字；增設路線導覽牌，並加入坡道資訊；山海鐵馬道/連航路、台9線/4-8號道路路口增設警告標字。由公路總局及臺東縣政府負責改善。

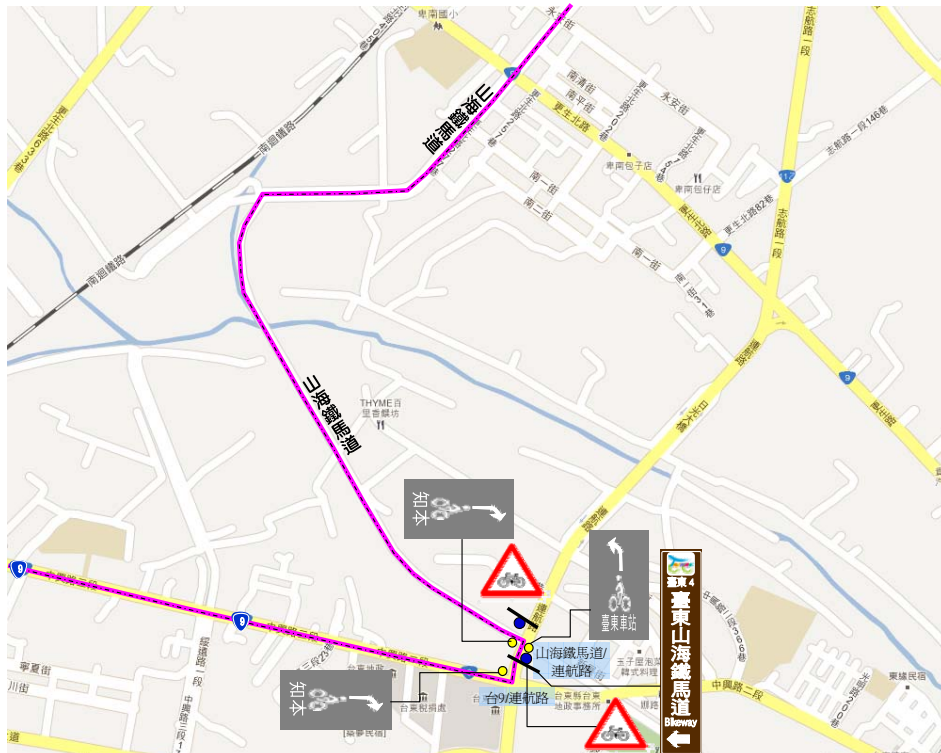


圖 3.2-57 省道台9線（山海鐵馬道-知本車站）現況改善建議圖

## 17.11-省道台11線（中華橋-知本車站）

### (1)現況檢視

馬亨亨大道/台11線、台11線/豐源大橋、台11線/吉泰路缺少警告標誌；台11線/吉泰路無導引標誌；缺乏路線路網資訊。

### (2)改善建議（詳圖 3.2-58）

台11線/吉泰路增設導引標誌；增設路線導覽牌，並加入坡道資訊；馬亨亨大道/台11線、台11線/豐源大橋、台11線/吉泰路增設警告標誌。由公路總局及臺東縣政府負責改善。



圖 3.2-58 省道台 11 線（中華橋-知本車站）現況改善建議圖

## 18. 臺東 13-知本溫泉自行車路線

### (1) 現況檢視

- ① 知本路/台 9 線缺少警告標誌；知本車站至溫泉區導引資訊不足，建議增設溫泉區往南、北路線導引標誌。
- ② 知本車站有景點導覽，但無本路線路網資訊。

### (2) 改善建議（詳圖 3.2-59、圖 3.2-60）

- ① 知本車站銜接吉福路、吉福路/吉泰路、吉福路/康定街、康定街/知本路、知本路/台 9 線、知本路/青海路、建興路/溫泉路口增設地面標字，台 9 線/知本路增設導引標誌，溫泉橋南北端、台 9 線/水防道路、吉泰路/台 11 線增設地面標字；知本路/台 9 線增設警告標誌
- ② 知本車站建議新增本路線路網資訊，並加入國際化標註，或增設路線里程資訊牌。

以上改善項目由臺東縣政府負責改善。





圖 3.2-59 知本溫泉自行車路線現況改善建議圖（一）



圖 3.2-60 知本溫泉自行車路線現況改善建議圖（二）

其全區路網現況檢視及改善建議詳表 3.2-4。

表 3.2-4 台東地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表 (1/4)

編號	路線	自行車道安全狀況					自行車道通暢性狀況					自行車道設施設置					建議應進行改善項目					機車單位		
		地點	自行車道安全檢視	車道寬度是否足夠(註1)	穿越路口之安全性	險情之警示與安全設施	非用車道與自行車道之警示標誌	自行車道與機車道之隔離安全性	自行車道之標誌	自行車車道之路口標誌之設置	自行車車道之上下斜坡及車道之設置	路線里程標示	路線網路資訊	休憩、維修設施	沿途停車設施	路線網路資訊國際化	路面設施	自行車導引指標	標誌及里程碑	路線導覽牌	穿越路口設施及警告標誌		休憩設施	
臺東 1	關山自行車道	關山車站-民盛路	○		—				民盛路(地下道)銜接關山車站無導引標誌，車站往民盛路迴免於地下進口迴轉，建議導引至地下道進入端	—	○	無	○	○	—	○	—	民盛路(地下道)銜接關山車站，車站往民盛路迴免於地下進口迴轉，建議既有導引牌面	—	—	—	—	關山鎮公所	
		關山自行車道-親水公園			○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	關山鎮公所	
		親水公園-僅盛路	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	關山鎮公所	
		池上車站-大波池	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
臺東 2	大波池自行車道	大波池-鵞鑾橋	○		—				○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		鵞鑾橋-大水車	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	於197/縣道二路口、鵞鑾二(縣道)往西方向增設此面導引標字	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		大水車-大波池	○		—				○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		台9線橋下路面破壞嚴重，影響安全			○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	損壞路面修復	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
臺東 2-1	大波池-防風道路-新湖濱園區	防風道路-客家文化車站	○		—				○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	客家文化園區增設停車架	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所
		客家文化車站	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		客家文化車站	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		客家文化車站	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
臺東 9	台9線自行車路	台9線-池上車站	○		—				○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	池上遊憩區建設外觀、戶外廣場增設警亭；並增設停車架	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	
		池上車站	○	○	○	—			○	—	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	池上車站、池上遊憩中心增設警亭；增設本路線資訊牌	觀光局(花東聯合國家風景區管理處)/池上鄉公所	

註1：車用道路單向2M以上為宜，最小1.2M；雙向3M以上為宜，最小1.2M；與機車共用寬度為2~2.5M，最小2M。與機車共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。

註：專用追路車同2M以上為互，取小1、2M；雙向2M以上為互，取小1、2M。專用追路車同以「○」標記，檢視結果符合以「○」標記，無該檢視項目以「—」標記，檢視結果改善以文字說明缺失。



表 3.2-4 台東地區自行車道經典示範網路自行車道現況檢視及改善建議表 (3/4)

[illegible]

註1：專用道路單向2M以上為宜，最小1.2M；雙向3M以上為宜，最小1.2M。專用車道單向以1.5M以上為宜，最小1.2M；雙向2.5M以上為宜，最小1.2M。與機車共用寬度為2~2.5M；與汽車共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。

註2：檢視結果符合以「○」標記，無該檢視項目以「—」標記，檢視結果需改善以文字說明缺失。

表 3.2-4 台東地區自行車道經典示範路網自行車道現況檢視及改善建議表（4/4）

編號	路線	地點	自行車道安全性檢視					自行車道建設現況					自行車道建設改善項目					權責單位				
			自行車道安全 設施相關 警示標誌	除障礙之 警示與安 全措施	共用車道 路段相關 警示標誌	自行車道 環境安全 性	路阻設施 是否恰當	相關設施及 植栽設置位 置的適當性	自行車路線指示 標誌	路口障礙之 剷除	上下斜坡 及車引道 之設置	路線里程 標示	路線網路資訊	休憩、補給 設施	沿途修 繕設施	路面設施	自行車導引指標		編號牌及里 程牌	路線導覽牌	穿越路口設 施及警告標 誌	休憩設施
臺東 12	鹿野臺東聯絡道(縣道197+東45)	關山大橋-利吉大橋	○	—	—	○	台9/關山大橋路口處，於台9線上往鹿野臺東聯絡道沿途標誌種植栽樹葉阻擋	—	—	—	利吉遊客中心(施工中心)右側路旁無路網資訊	○	○	○	—	—	於台9線上往鹿野臺東聯絡道沿途標誌種植栽樹葉阻擋，或移置離路旁較近照明燈柱上或增設地面標示	—	導覽牌加入坡度及消耗卡路里資訊	台9/關山大橋、關山大橋/縣197、縣197/東45路口前後增加設置警告標誌	—	臺東縣政府
		利吉大橋-臺東車站	○	—	—	○	橋下自行車專用道、利吉大橋、水利公園、橋下自行車專用道、水利公園、沿途、與安路、臺東林場路口無明顯動線導引標誌	—	—	—	臺東車站、利吉大橋旁休息區、利吉自行車專用道、水利公園、沿途、與安路、路網資訊	○	○	—	—	橋下自行車專用道、利吉大橋、水利公園、橋下自行車專用道、水利公園、臺東林場路口增設地面標示	—	建議新增本路線路線資訊，其往山海線、利吉大橋路口、臺東林場路口、臺東車站、或增設路線里程資訊牌	橋下自行車專用道、利吉大橋、利吉大橋路口、增設警告標誌	—	臺東縣政府	
9	省道台9線	山海線馬道-知本車站	○	—	—	○	山海線馬道/連和路、台9/連和路、台9/4-8號、連和路口無導引標誌	—	—	—	缺乏路線網路資訊	○	○	—	—	山海線馬道/連和路、台9/4-8號、連和路口增設導引標誌及地面標示	增設路線導覽牌，並加入坡度資訊	山海線馬道/連和路、台9/4-8號、連和路口增設警告標誌	—	公路總局/臺東縣政府		
11	省道台11線	中華大橋-知本車站	○	—	—	○	台11/吉泰路無導引標誌	—	—	—	缺乏路線網路資訊	○	○	—	—	台11/吉泰路增設導引標誌	增設路線導覽牌，並加入坡度資訊	馬亨亨大道/台11、台11/聖源大橋、台11/吉泰路增設警告標誌	—	公路總局/臺東縣政府		
臺東 13	知本溫泉自行車路線	知本車站-知本溫泉區	○	—	—	○	知本車站至溫泉區導引資訊不足，建議增設溫泉區、連和路口、連和路口、此路線導引標誌	—	—	—	知本車站有景點資訊但無路線網路資訊	○	○	—	—	知本車站街接吉福路、吉福路、吉福路/吉泰路、吉福路/康定街、康定街/知本路、知本路/台9、知本路/青海路、建興路/溫泉路口增設地面標示，台9/知本路增設導引標誌，溫泉橋南、北端、台9/水防道路、吉泰路/台11增設地面標示	建議新增本路線路線資訊，並加入國際化標誌、或增設路線里程資訊牌	知本路/台9、知本路/台9/吉泰路、知本路/台9/水防道路、吉泰路/台11增設警告標誌	—	臺東縣政府		

註1：專用道路寬向2M以上為宜，最小1.2M；雙向3M以上為宜，最小1.2M；雙向2.5M以上為宜，最小1.2M。與機車共用寬度為2~2.5M。與汽車共用寬度為3.5M以上；與行人共用寬度最小為2.0M。  
 註2：檢視結果符合以「○」標記，無檢視項目以「—」標記，檢視結果需改善以文字說明缺失。

### 3.3 98-101 年經典示範路線自行車使用道路型式分析

自行車使用道路型式分類依路權型式主要可分為專用路權與共用路權兩大類，其中專用路權又可分為獨立路權（專用道路）、專用車道，共用路權則包括與行人、汽機車共用車道型式，並按空間的使用與分隔型式細分為 11 種類型(Type)。

#### 1.自行車專用道路：

自行車專用道路 (Type1)：僅提供自行車使用之道路，一般與機動車輛車道有明顯分隔，以降低與一般車輛之相互干擾，使自行車的使用具有絕對的安全性，此種專用道路可作為休閒遊憩之用，或是在車輛及行人干擾小的情形下作為通勤路線，其大部份設置在河濱、海邊、校園或公園內。

#### 2.自行車與行人共用道路：

自行車與行人共用道路 (Type2)：於範圍內劃設特定空間，提供自行車與行人共用，其他車種不得佔用行駛，此種專用道路可作為休閒遊憩之用，或是在車輛及行人干擾小的情形下作為通勤路線，其大部份設置在河濱、海邊、校園或公園內。自行車共用道路依使用方式可分為兩種不同類型：

(1)利用標線、鋪面顏色或實體分隔設施等分隔方式，在共用道路上區分自行車與行人的活動空間。

(2)自行車與行人活動空間不加以區分，採混合使用方式。

#### 3.自行車專用車道：

自行車專用車道指道路上的車道只供自行車使用，路權專屬於自行車。自行車專用車道依設置地點與分隔型式可分為 6 種不同類型：

(1) 於人行道上設置自行車專用車道以標線區隔 (Type3)：係指於人行道上，在自行車與行人間以劃設標線分隔者。

(2) 於人行道上設置自行車專用車道以分隔設施區隔 (Type4)：係指於人行道上，在自行車與行人間以分隔設施分隔者。

(3)於車行空間設置自行車專用車道以設施分隔 (Type6)：係指於慢車道或混合車道之外側，在自行車與汽機車道間以分隔設施分隔者。

(4)於車行空間設置自行車單側雙向之專用車道 (Type7)：係指於道路單側，在慢車道或混合車道之外側，設置實體分隔之自行車專用車道，建議應以分隔設施分隔。

(5)於車行空間設置自行車專用車道以雙白實線分隔 (Type8)：係指於慢車道或混合車道之外側，在自行車與汽機車道間以劃設雙白實線分隔者。

(6)於車行空間設置以單白實線分隔之自行車道 (Type9)：係指於慢車道或混合車道之



外側，在自行車與汽機車道間以劃設單白實線分隔者。

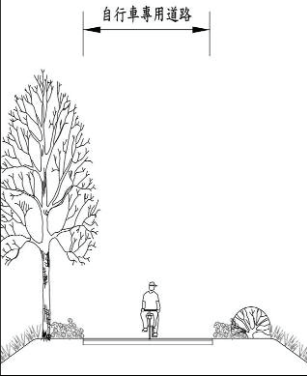

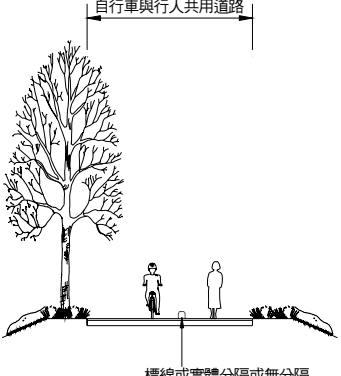

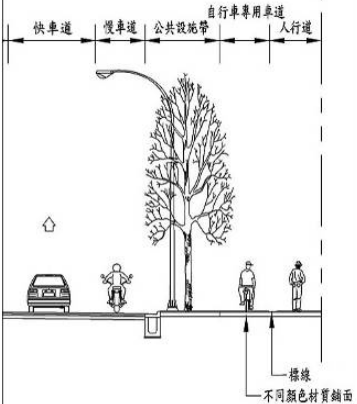
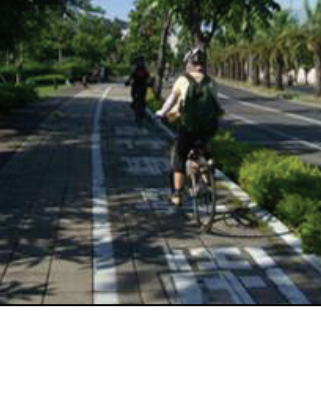
#### 4.自行車共用车道：

指道路上一個混合車流使用的車道，亦提供給自行車使用；或可設置於人行道，使自行車與行人混合使用。自行車專用車道依設置地點可分為3種不同類型：

(1)自行車與行人共用人行道 (Type5)：係指行人與自行車共同使用人行道之空間，其他車種不得佔用行駛，建議於人行道服務水準達C級以上路段始可設置。

(2)共用慢車道 (Type10)：係指自行車與機、慢車輛共同使用慢車道。

(3)共用混合車道 (Type11)：係指自行車與汽機車共同使用混合車道，包括雙向單車道、雙向雙車道及多車道。

類型	說明	圖示	案例
<b>Type1</b>	<b>自行車專用道路</b> 僅提供自行車使用之道路，其他車種不得進入		
<b>Type2</b>	<b>自行車與行人共用道路</b> 劃設特定路權，提供自行車與行人共用使用，包括自行車與行人混用、劃設分隔標線或分隔設施者，其他車種不得佔用行駛		
<b>Type3</b>	<b>與行人以標線分隔之自行車道</b> 在道路範圍內自行車與行人間以劃設標線分隔者		

類型	說明	圖示	案例
Type4	<b>與行人以設施分隔之自行車道</b> 道路範圍內自行車與行人間以實體分隔 (如緣石、車止、綠帶等) 設施分隔者		
Type5	<b>與行人共用人行道</b> 道路範圍內自行車、行人共用空間與汽機車道有公共設施帶分隔者，其間無劃設分隔標線及設施，其他車種不得佔用行駛		
Type6	<b>行車道內以設施分隔之自行車專用車道</b> 自行車與汽機車道共用空間，其自行車與汽機車道間以分隔設施分隔者，且提供單側單向通行者		
Type7	<b>行車道內以設施分隔之單側雙向自行車專用車道</b> 自行車與汽機車道共用車道之分隔專用車道，其自行車設為單側雙向		

類型	說明	圖示	案例
Type8	<p><b>與汽機車以雙白實線分隔之自行車專用車道</b></p> <p>自行車與慢車道共用道路空間，自行車與汽機車道間以劃設標線分隔者，雙白線分隔為專用道</p>		
Type9	<p><b>與汽機車以單白實線分隔之自行車道</b></p> <p>自行車與慢車道共用道路空間，自行車與汽機車道間以劃設單白線分隔之自行車道</p>		
Type10	<p><b>與慢車道共用</b></p> <p>在道路範圍內自行車與機慢車道同在一車道混用，且其間未劃設分隔標線或分隔設施者，其他車種不得佔用行駛</p>		
Type11	<p><b>與混合車道共用</b></p> <p>自行車與汽機車道同在一車道，且其間未劃設分隔標線及或分隔設施者</p>		



### 3.3.1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析

東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析，如下說明：

#### 1. 新北 1-舊草嶺自行車道

##### (1) 福隆車站-隧道南出口

路線從福隆車站-隧道北出口-隧道南出口，98 年度列為經典路線，共 4.5 km。其中僅隧道北出口-隧道南出口，約 1.8 km，寬幅為 4.4M；福隆車站-隧道北出口段為 Type11 自行車與混合車道共用，約 2.7M。

##### (2) 隧道南口銜接台 2-石城服務區-台 2/東興宮

路線從隧道南口銜接台 2-石城服務區銜接至台 2/東興宮，100 年度列為串聯型經典路線，共 13.5km。其中隧道南口銜接台 2 此路段坡度較陡，較不符合自行車騎乘，因此設置牽引道，屬於自行車與行人共用道路(Type2)，鋪面為木棧道及 AC，長約 0.3km；而隧道南口銜接台 2 路口至台 2/東興宮路口路段大多為 AC 鋪面，於台 2 線(114.35k-108.5k、107.925k-107k、105.38k-101.55k)路段為靠海側設置 3m 寬單側雙向自行車專用道，屬於行車內以設施分隔之單側雙向自行車專用道路(Type7)，共長約 10.598km；台 2 線(108.5k-107.925k)為繞道至馬岡村、台 2 線(107k-105.38k)為繞道至卯澳漁港路段，為 Type11 混合車道，共長約 2.195km，寬約 4-6M。

##### (3) 東興宮-福隆車站

路線從台 2/東興宮-福隆濱海公園-仁河橋-台 2-福隆車站，98 年度列為經典路線，共 1.3 km。其中僅東興宮-福隆濱海公園屬於 Type1 腳踏自行車專用道路，約 0.6km，寬幅為 3.5~3.9M；台 2-東興宮、福隆濱海公園-仁河橋-台 2-福隆車站間則為 Type11 自行車與混合車道共用，共約 0.7 M。自行車使用道路型式詳表 3.3-1。

#### 2. 新北 2-龍門鹽寮自行車道(福隆車站-鹽寮海濱公園)

路線從福隆車站-遊客中心-龍門公園-濱海/林間自行車道-鹽寮海濱公園。其中僅福隆車站-遊客中心為 Type11 自行車與混合車道共用，長約 0.2M，寬約 3.7~4.5M，其餘從遊客中心-龍門公園-龍門吊橋-濱海/林間自行車道-鹽寮海濱公園均為 Type1 腳踏自行車專用道路，單向長約 4.4 km，大多寬約 1.6~3.0M，僅進入鹽寮海濱公園寬約 7M。詳表 3.3-1。

#### 3. 新北 5-隧道南口延伸石城漁港

路線從舊草嶺隧道南口廣場，穿越鐵路涵洞並接產業道路到石城漁港，路線共長約 1km，大多為洗石子家磚材鋪面，路型多為自行車與行人共用道路(Type2)，長約 0.6 km，寬約 3m；石城漁港-石城漁港安檢站路段，路型為與混合車道共用(Type11)，AC 鋪面。詳表 3.3-1。

表 3.3-1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/3)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
新北1	舊草嶺自行車道	福隆車站-隧道北出口	0k-2.7k	—	Type11		
新北1	舊草嶺自行車道	隧道北出口-舊草嶺隧道	2.7k-4.5k	—	Type1		
新北1	舊草嶺自行車道	隧道南出口-休憩點	4.5k	—	Type1		
新北1	舊草嶺自行車道	隧道南口-銜接至台2路段	0k-0.3k	台2(115.05k-114.75k)	Type2		
新北1	舊草嶺自行車道	石城服務區-台2/東興宮	0.7k-6.55k、 7.125k-8.05k、 9.677k-13.5k	台2(114.35k-108.5k、 107.925k-107k、 105.38k-101.55k)	Type7		
新北1	舊草嶺自行車道	石城服務區-台2/東興宮	6.55k-7.125k、 8.05k-9.67k	台2(108.5k-107.925k、 107k-105.38k)	Type11		
新北1	舊草嶺自行車道	台2-東興宮	0k-0.3k	往東興宮路口 /台2(102k)	Type11		
新北1	舊草嶺自行車道	東興宮	0.3k-0.4k	—	Type11		

表 3.3-1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(2/3)







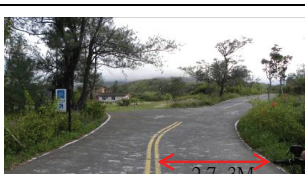


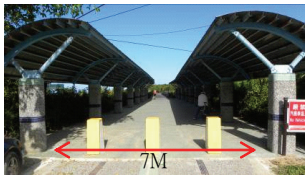


編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
新北1	舊草嶺自行車道	東興宮-福隆濱海公園	0.4k-0.9k	—	Type1		
新北1	舊草嶺自行車道	福隆濱海公園-仁河橋	0.9k-1k	—	Type11		
新北1	舊草嶺自行車道	仁和橋-福隆車站	1k-1.3k	往福隆車站/ 台2(100.3k)	Type11		
新北2	龍門鹽寮自行車道	福隆車站-遊客中心	0k-0.1k	—	Type11		
新北2	龍門鹽寮自行車道	遊客中心	0.1k-0.2k	—	Type11		
新北2	龍門鹽寮自行車道	遊客中心-龍門公園	0.2k-0.6k	—	Type1		
新北2	龍門鹽寮自行車道	龍門公園-龍門吊橋	0.6k-1.9k	—	Type1		
新北2	龍門鹽寮自行車道	龍門吊橋-濱海/林間自行車道	1.9k-3.4k	—	Type1		



表 3.3-1 東北角地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(3/3)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
新北2	龍門鹽寮自行車道	濱海/林間自行車道	3.4k-4.4k	—	Type1		
新北2	龍門鹽寮自行車道	鹽寮海濱公園	4.4k-4.9k	往自行車道/ 台2(96.7k)	Type1		
新北5	隧道南口延伸石城漁港	隧道南口-石城漁港	0k-0.6k	—	Type2		
新北5	隧道南口延伸石城漁港	石城漁港	0.6k-1k	—	Type11		

### 3.3.2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析

宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析，如下說明：

#### 1. 宜蘭 1-冬山河左岸自行車道(冬山車站-宜冬橋-五結防潮閘門)

路線從冬山車站-森林公園-宜冬橋-富農橋-嘉冬橋-利澤簡橋-親水公園-水上海濱公園-五結防潮閘門，冬山車站-森林公園-宜冬橋間路段尚未完成路線連結，目前以右岸冬山車站-宜冬橋作為替代路線。僅水上自行車道-大眾爺廟(196 線)路段為 Type11 混合車道共用，長約 0.4km。其餘皆為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，單向共 7.6km，寬約 1.7~3.9M。詳表 3.3-2。

#### 2. 宜蘭 2-冬山河右岸自行車道(冬山車站-宜冬橋-五結防潮閘門)

路線從冬山車站-宜冬橋-富農橋-嘉冬橋-利澤簡橋-五結防潮閘門，全線皆為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，單向共長 9km，寬約 1.7~4.0 M。詳表 3.3-2。

#### 3. 宜蘭 3-宜蘭濱海自行車道

##### (1) 噶瑪蘭橋-東港榕樹公園-濱海自行車道-漁民活動中心

路線從台 2 噶瑪蘭橋-貓里霧罕橋-東港榕樹公園-濱海自行車道-漁民活動中心，僅濱海自行車道-漁民活動中心路段為 Type1 腳踏自行車專用道路，單向共長 14.3km，寬約 3 M；台 2-貓里霧罕橋路段為 Type10 與慢車道共用，單向共長 0.1km，寬約 3.5 M；其餘均為 Type11 混合車道共用，寬約 1.7 M。

##### (2) 竹安漁民活動中心-外澳車站

路線從漁民活動中心-臺 2-開蘭東路-濱海自行車道-烏石港遊客中心-外澳服務中區-外澳車站，僅濱海自行車道-烏石港遊客中心、烏石港遊客中心-外澳服務區及外澳服務區-外澳車站為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，單向共長 11.7km，寬約 3~5M；台 2-開蘭東路段為 Type10 與慢車道共用，長 2.1km，寬約 2~2.5 M；其餘均為 Type11 混合車道共用，寬約 3.5~8 M。

自行車使用道路型式分析詳表 3.3-2。

#### 4. 宜蘭 4-蘭陽溪南岸自行車道（錦草路-蘭陽大橋）

路線從錦草路銜接至蘭陽大橋，100 年度列為親子型經典路線，共長 4.8km，寬大約 2.5-3.5m，大多為 AC 鋪面，路型均為自行車與行人共用道路(Type2)，除行經蘭陽大橋底因坡度較陡不符合自行車騎乘，因此設置牽引道約 1.5m 寬，兩側再設置約 0.8m 寬人行樓梯，為 PC 鋪面。詳表 3.3-2。

#### 5. 宜蘭 6-雙園自行車道（蘭陽大橋-羅東運動公園）

路線從蘭陽大橋銜接至羅東運動公園，100 年度列為親子型經典路線，共長 6km，

寬約 2.5-3.5m，屬於自行車與行人共用道路(Type2)，大多為 AC 鋪面，部份路段為碎石子及橋下路段為 PC 鋪面鋪面。詳表 3.3-2。

6.宜蘭 6-羅東溪南岸自行車道(鼻仔頭橋-羅東運動公園)

路線從鼻仔頭橋銜接至羅東運動公園，100 年度列為親子型經典路線，共長 5.1km，寬約 2.5-3.5m，大多為 AC 鋪面。從鼻仔頭橋-北成橋路段在騎乘於河堤上，屬於自行車與行人共用道路(Type2)，長約 4.5km；而北成橋-羅東運動公園路段，屬於行車內以設施分隔之單側雙向自行車專用道路(Type7)，長約 0.6km。詳表 3.3-2。

7.宜蘭 13-梅花湖自行車道(冬山森林公園-鼻仔頭橋)

路線從冬山森林公園銜接鼻仔頭橋，100 年度列為親子型經典路線，共長 9km。全線多為與混合車道共用(Type11)，長約 6.8 km，AC 鋪面；但其中此路線前段冬山森林公園-自行車道/鄉道，屬於自行車與行人共用道路(Type2)，長約 1.4km，有 PC、AC 及碎石鋪面。詳表 3.3-2。

8.宜蘭 14-新水自行車道(五結防潮閘門-頂寮公園)

路線從五結防潮閘門-頂寮公園，99 年度列為親子型經典路線，共 8km。路段均為 AC 鋪面，其中五結防潮閘門-清水-新水自行車道及新水自行車道-頂寮公園，為 Type11 與混合車道共用，共 6.8 km，寬度 3.5~8M，但未設警告或限速標誌；新水自行車道為 Type1 腳踏自行車專用道路，寬約 2.5M，長約 1.2 km。詳表 3.3-2。

9.宜蘭 15-新城溪自行車道(台 9-頂寮公園)

路線從台 9-頂寮公園，99 年度列為親子型經典路線，共 4.7km。目前尚在施工中。

10.宜蘭 16-鐵路高架橋下自行車道(冬山車站-新城溪自行車道)

路線從冬山車站-新城溪自行車道，99 年度列為親子型經典路線，共 3.1 km。其中冬山車站至高架橋路段，長約 0.2 km，為 Type11，為混合車道共用，車道 4-5M 寬；餘約 1.5 km 均為橋下雙向腳踏自行車與行人共用道路(Type2)，車道 3.3M 寬；鐵路高架橋下自行車道-台 9，長約 0.2 km，屬於 Type9 與汽機車以單白實線分隔之腳踏自行車優先車道，寬約 1.2M；而台 9 線至新城溪自行車道路段，長約 1.2 公里，兩側劃設單向之與慢車道共用道(Type10)，車道寬約 2.1~2.5 公尺寬。詳表 3.3-2。

11.台 2 線拓寬(噶瑪蘭橋-加禮遠橋)

路線從噶瑪蘭橋銜接至加禮遠橋，100 年度列為串聯型經典路線，共長 3.8km，為兩側劃設單向之與慢車道共用道(Type10)。詳表 3.3-2。

表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/8)








編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	冬山車站-森 林公園	—	—	—		目前路線 未連結
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	宜冬橋-富農 橋	0k-0.6k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	富農橋-嘉冬 橋	0.6k-1.6k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	嘉冬橋-利澤 簡橋	1.6k-3.6k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	利澤簡橋-親 水公園	3.6k-4.6k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	親水公園-水 上自行車道	4.6k-6.4k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	水上自行車道	6.4k-7k	—	Type2		
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	水上自行車 道-大眾爺廟 (196線)	7k-7.4k	—	Type11		

表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(2/8)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭1	冬山河左岸 自行車道	水上海濱公園-五結防潮閘門	7.4k-7.6k	—	Type2		
宜蘭2	冬山河右岸 自行車道	冬山車站	0k-0.3k	—	Type2		
宜蘭2	冬山河右岸 自行車道	冬山車站-宜冬橋	0.3k-1.3k	—	Type2		
宜蘭2	冬山河右岸 自行車道	宜冬橋-嘉冬橋	1.3k-3k	—	Type2		
宜蘭2	冬山河右岸 自行車道	嘉冬橋-利澤簡橋	3k-5k	—	Type2		
宜蘭2	冬山河右岸 自行車道	利澤簡橋-五結防潮閘門	5k-9k	—	Type2		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	台2噶瑪蘭橋-台2/新南路	2.1k-3.9k	台2(150.84k-156k)	Type10		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	台2-貓里霧罕橋	3.9k-4k	新南路口/ 台2(150.84k)	Type10		



表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(3/8)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	貓里霧罕橋-東港榕樹公園	4k-5.1k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	東港榕樹公園	5.1k-5.2k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	東港榕樹公園-濱海自行車道	5.2k-5.6k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	濱海自行車道-漁民活動中心	5.6k-19.9k	—	Type1		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	漁民活動中心	19.9k-20k	往活動中心/ 台2(137.85k)	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	竹安漁民活動中心-台2	0k-0.6k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	台2	0.6k-2.3k	台2(136.65k-138.35k)	Type10		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	開蘭東路	2.3k-2.7k	—	Type10		

表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(4/8)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	協天路-宜蘭濱海自行車道	2.7k-3.3k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	宜蘭濱海自行車道-烏石港遊客中心	3.3k-5.3k	—	Type2		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	烏石港遊客中心	5.3k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	烏石港遊客中心-頭城鎮港口社區活動中心	5.3k-6.2k	—	Type2		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	頭城鎮港口社區活動中心-外澳服務區	6.2k-6.8k	—	Type2		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	外澳服務區	6.8k-6.9k	—	Type11		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	外澳服務區-頭城國小外澳分校	6.9k-7.4k	—	Type2		
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	頭城國小外澳分校-活動中心	7.4k-7.9k	—	Type2		

表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(5/8)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭3	宜蘭濱海自行車道	活動中心-外澳車站	7.9k-8k	—	Type11		
宜蘭4	蘭陽溪南岸自行車道	錦草路-蘭陽大橋	0k-4.7k	—	Type2		
宜蘭4	蘭陽溪南岸自行車道	蘭陽大橋	4.7k-4.8k	—	Type2		
宜蘭6	雙園自行車道	蘭陽大橋-羅東運動公園	0k-6k	—	Type2		
宜蘭6	羅東溪南岸自行車道	鼻仔頭橋-北成橋	0k-4.5k	—	Type2		
宜蘭6	羅東溪南岸自行車道	北成橋-羅東運動公園	4.5k-5.1k	—	Type7		
宜蘭13	梅花湖自行車道	冬山森林公園-森林公園服務中心	0k-0.2k	—	Type2		
宜蘭13	梅花湖自行車道	森林公園服務中心	0.2k-0.25k	—	Type2		



表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(6/8)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭13	梅花湖自行車道	森林公園服務中心-冬山河橋	0.25k-0.4k	—	Type2		
宜蘭13	梅花湖自行車道	冬山河橋-自行車道/鄉道	0.4k-1.4k	—	Type2		
宜蘭13	梅花湖自行車道	自行車道/鄉道-寶泰路/宜30	1.4k-3.4k	—	Type11		
宜蘭13	梅花湖自行車道	寶泰路/宜30-宜30-2(中山橋)	3.4k-4.1k	—	Type11		
宜蘭13	梅花湖自行車道	宜30-2(中山橋)/自行車道	4.1k-4.2k	—	Type9		
宜蘭13	梅花湖自行車道	自行車道	4.2k-4.5k	—	Type2		
宜蘭13	梅花湖自行車道	自行車道-宜30-1/宜30	4.5k-7.05k	—	Type11		
宜蘭13	梅花湖自行車道	宜30-1/宜30-環湖路	7.05k-7.1k	—	Type11		

表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(7/8)











編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭13	梅花湖自行車道	環湖路-梅花湖環湖自行車道	7.1k-7.7k	—	Type11		
宜蘭13	梅花湖自行車道	梅花湖環湖自行車道	7.7k-8k	—	Type1		
宜蘭13	梅花湖自行車道	梅花湖環湖自行車道-梅湖路/大埤一路	8k-8.9k	—	Type11		
宜蘭13	梅花湖自行車道	梅湖路/大埤一路-鼻仔頭橋	8.9k-9k	—	Type9		
宜蘭14	新水自行車道	五結防潮閘門-清水	0k-0.4k	—	Type11		
宜蘭14	新水自行車道	清水-新水自行車道	0.4k-1k	—	Type11		
宜蘭14	新水自行車道	新水自行車道	1k-2.2k	—	Type1		
宜蘭14	新水自行車道	新水自行車道-頂寮公園	2.2k-8k	—	Type11		



表 3.3-2 宜蘭地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(8/8)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
宜蘭15	新城溪自行車道	頂寮公園-鐵路高架橋下自行車道	0k-4.7k	—	—		施工中
宜蘭16	鐵路高架橋下自行車道	冬山車站-鐵路高架橋下自行車道	0k-0.2k	—	Type5		
宜蘭16	鐵路高架橋下自行車道	鐵路高架橋下自行車道	0.2k-1.7k	—	Type2		
宜蘭16	鐵路高架橋下自行車道	鐵路高架橋下自行車道-台9	1.7k-1.9k	—	Type9		
宜蘭16	鐵路高架橋下自行車道	台9-新城溪自行車道	1.9k-3.1k	—	Type10		
2	台2線拓寬	噶瑪蘭橋-加禮遠橋	0k-3.8k	台2(153.9k-157.7k)	Type10		

### 3.3.3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析

花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析，如下說明：

#### 1. 花蓮 1-兩潭北延線(新城車站-德燕廣場)

路線從新城車站-德燕廣場，99 年度列為串聯型經典路線，共 11.9km。全線多為與混合車道共用(Type11)，路段為新城車站-新興路、新興路-花 6 鄉道、花 6 鄉道-台 9、縣道 193 線-德燕廣場，寬度為 3.75~6M；德燕廣場前約 0.2km，為行車道內以設施分隔之單側雙向腳踏自行車道專車道，寬度 2M；台 9-縣道 193 段為與慢車道共用(Type10)，長 4km，寬約 2M。詳表 3.3-3。

#### 2. 花蓮 2-兩潭自行車道

##### (1) 德燕廣場-南濱公園

路線從德燕廣場-賞星廣場-遊客中心-拍岸亭-四八高地-193 線-奇萊鼻燈塔-港濱路-港口路-花蓮港景觀橋-景觀橋-曙光廣場-193 線堤岸-南濱公園海堤-南濱公園，全長 14.5km。前段德燕廣場-奇萊鼻燈塔段僅 193 線段上為 Type7 行車道內以設施分隔之單側腳踏自行車專用車道，長度為 0.1km，193 線-奇萊鼻燈塔為 Type11 混合車道共用，0.5 M；其餘為 Type1 腳踏自行車專用道路，單向長約 6.2km，寬約 2.7~3.0 M。後半段港濱路至-南濱公園型式多樣，其中港濱路(7.5k-7.6k)為 Type9 與汽機車以單白實線分隔之腳踏自行車優先車道，長度為 0.1km；港濱路(6.8k-7.5k)、港口路-花蓮港景觀橋段為 Type5 與行人共用人行道，長度共為 3.1km；而北濱公園內為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，長 0.4km，寬約 3.3M；其餘景觀橋-曙光廣場、193 線堤岸、南濱公園海堤均為 Type1 腳踏自行車專用道路，長共約 3.7 km，寬約 3~6.7M。詳表 3.3-3。

##### (2) 南濱公園-鯉魚潭

路線從南濱公園-193 線-花 32 鄉道-華中路-光華二街-花 25 鄉道-木瓜溪橋-台 9-花 33-台 9 丙-壽豐車站，全長 27.3 km。南濱公園-193 線及自行車道-花 32 鄉道為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，單向共長 1.3km；193 線為 Type5 與人行道與行人共用，長約 0.2km；花 25 鄉道-台 9 木瓜溪橋下為 Type9 與汽機車以單白實線分隔之共用車道，長約 1.1km；木瓜溪橋下為 Type6 行車內以設施分隔之自行車專用車道，長約 0.2km；台 9 為 Type10 與慢車道共用，單向長約 1.5 km，寬約 2.5M；台 9 丙 14.3k-15.9k 為 Type10 與慢車道共用，長約 1.6 km；台 9 丙 15.9k-22.8k 為 Type7 雙向腳踏自行車專用車道，長約 6.9 km，寬約 2 M；台 9 丙-壽豐車站段為 Type10 與慢車道共用，長約 0.8 km；其於路線為 Type11 與混合車道共用，長度約 9.4 km。詳表 3.3-3。

#### 3. 花蓮 2-1-台 9(台 9/台 9 丙路口-台 9/花 33 路口)

路線從台 9/台 9 丙路口-台 9/花 33 路口，全長 5.8 km。全線自行車道為 Type10 與

慢車道共用。詳表 3.3-3。

#### 4.花蓮 3-鯉魚潭自行車道(遊客服務中心-遊客服務中心)

路線從環北停車場-遊客中心-潭北親水公園-環潭自行車道-小廟休憩區-潭南停車場-潭南停車場-休憩碼頭-潭西水岸休憩區，全長 6km。環湖東半側之自行車道為 Type1 腳踏自行車專用道路(雙向)，單向長共約 3.2 km，寬約 2.6M。北側的環北停車場-遊客中心-潭北親水公園、小廟休憩區-潭南停車場為 Type11 混合車道共用，共 0.7 km；潭南停車場-休憩碼頭-潭西水岸休憩區(台 9 丙 16.5k~16k)為 Type7 腳踏自行車專用道路，長共約 1.76km，寬約 2.5M。詳表 3.3-3。

#### 5.花蓮 4-太魯閣自行車道(新城車站-太魯閣閣口(遊客服務中心))

路線從新城車站-太魯閣閣口，99 年度列為親子型經典路線，共 4.9 km。全線鋪面主要為 AC，其中新城車站-台 9，為 Type11 與混合車道共用，長約 0.7 km，寬約 3.5M，僅車站廣場為 5-6M 寬；台 9-台 8-太魯閣口為 Type10 與慢車道共用，長約 0.4 km；於台 8 車道右側 1.1~2.6km 及車道左側 1.1~3km 為 Type2 腳踏自行車與人行共用道路，寬約 2-3M；於台 8(自行車道)-太魯閣口右側 2.6K-4K 為 Type10 與慢車道共用，4K-4.7K 主要為 Type8 與汽機車以雙白實線分隔之自行車專用車道，右側 3K-4.8K 主要為 Type10 與慢車道共用。詳表 3.3-3。

#### 6.花蓮 5-吉安自行車道(南濱公園-兩潭自行車道)

路線從南濱公園-兩潭自行車道，99 年度列為親子型經典路線，共 13.3km。其中南濱公園-長安街-慈惠一街-北安街-吉安路一段(太昌橋)路段，共長 3.8 km，預計 100 年 1 月先完成設置指標及警告標誌，100 年後續爭取體委會經費延續七腳川溪自行車道至南濱公園；吉安路一段-中正路三段路段，長約 1.5 km，寬約 1.5M，為 Type9 與汽機車以單白實線分隔之腳踏自行車優先車道；中正路三段，長 0.4km，為 Type11 與混合車道共用，寬度為 2.7M；山下路-初英親水生態公園為 Type11 與混合車道共用，寬度為 3~4.7M，共長 2.8 km；初英親水生態公園-水利生態步道路段，長為 2.53km，屬於 Type1 腳踏自行車專用道路，寬約 1.2~2M。水利生態步道-兩潭自行車道路段則為 Type11 與混合車道共用，寬度為 3.5~3.75M，共長 2.5 km。詳表 3.3-3。

#### 7.花蓮 6-兩鐵自行車道(花蓮車站-北濱公園)

路線從花蓮車站-北濱公園，99 年度列為親子型經典路線，共 4.2 km。其中花蓮車站-國聯一路路段，共長 0.2 km，均為 Type5 與行人共用人行道，寬度約 3.5M，花蓮車站前廣的通道，長約 0.1 km，花蓮車站-國聯一路路段長約 0.1 km；國聯一路及國聯四路/花 17 鄉道-國盛二街，為與汽機車以單白實線分隔之腳踏自行車共用車道，共長約 0.3 公里，寬約 1.5~2 公尺；國聯一路-國聯四路路段/花 17 鄉道路段，為 Type10 與慢車道共用，長約 0.2 km，寬 3M，其餘從牽引道-兩鐵自行車道-北濱公園均為腳踏自行車

與行人共用道路(Type2)長約 3.4km，寬 1.5~2.6M。詳表 3.3-3。

#### 8.花蓮 11-1-瑞穗自行車道(櫻花道)(瑞北車站-台 9)

路線從瑞穗車站-台 9/花 55-1 鄉道-瑞北車站-台 9，99 年度列為親子型經典路線，共長 11.6km。路線大多為 Type2 腳踏自行車與人行共用道路(雙向)，寬度約為 3.2 M，共長約 6.5km；路線於瑞穗車站-台 9/花 55-1 鄉道為 Type10 與慢車道共用，長約為 1.4M，寬約為 3M；花 55-1 鄉道及富源車站-台 9 路段為 Type11 與混合車道共用，共長約 3.2km，寬約為 4-5M；僅 3.8K-4.3K 為 Type1 腳踏自行車專用道路。詳表 3.3-3。

#### 9.花東 12-玉富自行車道(玉里車站-安通鐵馬站)

##### (1)玉里車站-安通鐵馬站

路線從玉里車站-交叉路口-玉里大橋-樂合溪橋-安通舊站，全長 5.8km。僅玉里車站-交叉路口段為 Type11 混合車道共用，共 0.3 km；其餘均為 Type1 腳踏自行車專用道路(雙向)，長共約 5.5 km，寬約 1.65~3M。

##### (2)安通鐵馬站-舊東里車站

路線從舊安通車站-舊東里車站，99 年度列為親子型經典路線，共 3.9 km。安通鐵馬驛站旁之自行車道為 Type2 腳踏自行車與人行共用道路，長約 0.1km，寬約 4.5M；而從安通鐵馬驛站-舊東里車站為 Type2 腳踏自行車與人行共用道路，長約 3.9km，兩側自行車道寬約 1.65M。

自行車使用道路型式分析詳表 3.3-3。

#### 10.花蓮 13-羅山自行車道

路線從台 9 線接至羅山自行車道，100 年度列為親子型經典路線，共長 4.5km。台 9 進入羅山自行車道為與混合車道共用(Type11)，鋪面為 AC。詳表 3.3-3。

#### 11.花蓮 16-鳳林林田山自行車路線(箭瑛大橋-林田山林業文化園區)

路線從箭瑛大橋銜接至林田山林業文化園區，100 年度列為親子型經典路線，多為 AC 鋪面。全線多種路型，其箭瑛大橋(縣 193)-中和路/復興路、中和路/復興路-中和路/台 9 路段、中和路/台 9-中和路/鳳林火車站，屬於以單白實線分隔之自行車道(Type9)，長約 3.2 km，寬約 1.5-2.5m；中和路/鳳林火車站-中正路/台 9、台 9/7-11 路口-台 16、台 16/林田山林業文化園區，為與混合車道共用(Type11)，長約 1.5 km，寬約 3.75-6m；中正路/台 9-萬里溪橋為與慢車道共用(Type10)，長約 1.6 km，寬約 2.5-6m；萬里溪橋為與汽車以單白實線分隔之自行車道(Type8)，長約 0.6 km，寬約 11.5m；萬里溪橋-台 9/7-11 路口屬於行車內以設施分隔之自行車專用車道 (Type6)，長約 0.3km，寬約 1.5M。詳表 3.3-3。

#### 12.花東 1-瑞穗長濱(瑞穗車站-長虹橋-臺 11/臺 30)

路線從瑞穗車站-瑞港公路-舊長虹橋-臺 11(長濱自行車道)- 臺 11(自行車道-寧埔橋)，全長 52km。其中瑞穗車站-瑞港公路-舊長虹橋段為 Type11 混合車道共用，共 23.5 km；舊長虹橋為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，長 0.5 km；長濱自行車道之臺 11 (68.45k-87.45k)段為 Type7 行車道內以設施分隔之單側腳踏自行車專用車道，長度為 15.6km，長濱自行車道之臺 11 (87.45k-95.75k)段為 Type10 與慢車道共用，共長 11.6 km。詳表 3.3-3。

13.花東 1-瑞穗長濱自行車路線(玉長公路)(臺 11/台 30-舊安通車站)

路線從臺 11/台 30-舊安通車站，99 年度列為串聯型及挑戰型經典路線，共 16.8km。全線均為 Type11 與混合車道共用，寬度 3.25~3.5M。詳表 3.3-3。

14.省道臺 8 線(太魯閣閣口(遊客服務中心)-天祥遊客服務中心)

路線從太魯閣口-天祥，99 年度列為挑戰型經典路線，共 17.5km。全線多為 Type11 與混合車道共用，長約 17.4km，寬約 3.5~4M；入口處則為與慢車道共用(Type10)，長 0.1km，寬 2M。詳表 3.3-3。

15.省道台 11 線-台 11 線自行車路線(吉安-大港口)

路線從吉安銜接至大港口，100 年度列為串聯型經典路線，共長 61.9km，皆為 AC 鋪面。主要為與慢車道共用(Type10)，其中路段有吉安-蕃薯寮、芭崎-豐濱、豐濱-石梯漁港、石門-大港口，共長 50.9 km，寬度為 2.5m；而蕃薯寮-芭崎、豐濱、石梯漁港-石門路段為與混合車道共用(Type11)，共長 11km，寬度為 4.5m。詳表 3.3-3。

16.縣道 193-縣道 193 自行車路線(吉安-鳳林)(含兩潭銜接 193 路段)

路線從吉安銜接至鳳林含兩潭銜接 193 路段，100 年度列為串聯型經典路線，共長 30.5km，皆為 AC 鋪面，路段為與混合車道共用(Type11)。詳表 3.3-3。

17.縣道 193-縣道 193 自行車路線(瑞穗-玉里)

路線從瑞穗車站銜接至玉里，100 年度列為串聯型經典路線，共長 24km，皆為 AC 鋪面，路段為與混合車道共用(Type11)。詳表 3.3-3。



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮1	兩潭北延線	新城車站	0k-0.1k	—	Type11		
花蓮1	兩潭北延線	新興路	0.1k-0.5k	—	Type11		
花蓮1	兩潭北延線	花6-台9	0.5k-1k	花6/ 台9(185.7k)	Type11		
花蓮1	兩潭北延線	台9-縣道193 線	1k-5k	台9(185.7k- 189.7k)	Type10		
花蓮1	兩潭北延線	縣道193線	5k-11.7k	—	Type11		
花蓮1	兩潭北延線	縣道193線-德 燕廣場	11.7k-11.9k	—	Type7		
花蓮1	兩潭北延線	德燕廣場	11.9k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車 道	德燕廣場-賞 星廣場	0k-1.8k	—	Type1		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(2/15)








編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮2	兩潭自行車道	賞星廣場-遊客中心	1.8k-2.6k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	遊客中心-拍岸亭	2.6k-3k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	拍岸亭-四八眺望台	3k-3.4k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	四八眺望台-四八高地	3.4k-4.2k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	193線	4.2k-4.3k	—	Type7		
花蓮2	兩潭自行車道	193線-奇萊鼻燈塔	4.3k-4.8k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	奇萊鼻燈塔-港濱路	4.8k-6.8k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	港濱路	6.8k-7.5k	—	Type5		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(3/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮2	兩潭自行車道	港濱路	7.5k-7.6k	—	Type9		
花蓮2	兩潭自行車道	港口路-花蓮 港景觀橋	7.6k-10k	—	Type5		
花蓮2	兩潭自行車道	景觀橋-曙光 廣場	10k-12k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	北濱公園	12k-12.4k	—	Type2		
花蓮2	兩潭自行車道	193線堤岸	12.4k-13.1k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	南濱公園海堤	13.1k-14.3k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	南濱公園	14.3k-14.5k	—	Type4		
花蓮2	兩潭自行車道	南濱公園-自 行車道	0k-0.15k	—	Type2		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(4/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮2	兩潭自行車道	自行車道-193線	0.15k-0.3k	—	Type2		
花蓮2	兩潭自行車道	193線	0.3k-0.5k	—	Type5		
花蓮2	兩潭自行車道	193線-產業道路	0.5k-0.7k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	產業道路-自行車道	0.7k-0.9k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	自行車道	0.9k-1.9k	—	Type2		
花蓮2	兩潭自行車道	花32	1.9k-3k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	花32	3k-3.3k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	花32-華中路	3.3k-3.9k	—	Type2		



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(5/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮2	兩潭自行車道	華中路	3.9k-4.5k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	華中路/華工一路-華工六路	4.5k-5.4k	—	Type9		
花蓮2	兩潭自行車道	華工六路-南海十二街/光華二街	5.4k-6.4k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	光華二街	6.4k-7.3k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	光華二街-花25	7.3k-9.5k	—	Type1		
花蓮2	兩潭自行車道	花25	9.5k-10.7k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	花25鄉道-台9木瓜溪橋下	10.7k-11.8k	—	Type9		
花蓮2	兩潭自行車道	台9木瓜溪橋下	11.8k-12k	—	Type6		



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(6/15)






編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮2	兩潭自行車道	台9木瓜溪橋- 中山路/花33	12k-13.5k	臺9(213.5k- 215k)	Type10		
花蓮2	兩潭自行車道	花33(台9-台9 丙)	13.5k-18k	—	Type11		
花蓮2	兩潭自行車道	台9丙	18k-19.6k	台9丙(14.3k- 15.9k)	Type10		
花蓮2	兩潭自行車道	台9丙	19.6k-26.5k	台9丙(15.9k- 22.8k)	Type7		
花蓮2	兩潭自行車道	台9中山路-壽 豐車站	26.5k-28k	台9(220.8k- 221.6k)	Type10		
花蓮2- 1	臺9	台9/台9丙-台 9/花33	0k-5.8k	台9(215k- 220.8k)	Type10		
花蓮3	鯉魚潭自行車道	環北停車場- 遊客中心	0k-0.5k	環北停車場/ 台9丙(15.9k)	Type11		
花蓮3	鯉魚潭自行車道	遊客中心-潭 北親水公園	0.5k-0.8k	—	Type11		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(7/15)






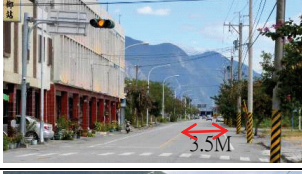


編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮3	鯉魚潭自行車道	環潭自行車道	0.8k-4k	—	Type1		
花蓮3	鯉魚潭自行車道	小廟休憩區-潭南停車場	4k-4.4k	—	Type11		
花蓮3	鯉魚潭自行車道	潭南停車場-休憩碼頭	4.4k-5k	潭南停車場/ 臺9丙(17k)	Type7		
花蓮3	鯉魚潭自行車道	休憩碼頭-潭西水岸休憩區	5k-6k	潭西休憩區/ 臺9丙(16.5k)	Type7		
花蓮4	太魯閣自行車道	新城車站	0k-0.2k	—	Type11		
花蓮4	太魯閣自行車道	新城車站-台9	0.2k-0.7k	—	Type11		
花蓮4	太魯閣自行車道	台9-台8	0.7k-1.1k	—	Type10		
花蓮4	太魯閣自行車道	台8(自行車道)	1.1k-2.6k	—	Type2		右側

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(8/15)


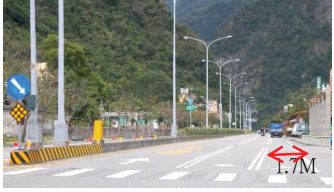





編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮4	太魯閣自行車道	台8	2.6k-4k	—	Type10		右側
花蓮4	太魯閣自行車道	台8-太魯閣口	4k-4.7k	—	Type8		右側
花蓮4	太魯閣自行車道	臺8(自行車道)	1.1k-3k	—	Type2		左側
花蓮4	太魯閣自行車道	台8(自行車道)-太魯閣口	3k-4.8k	—	Type10		
花蓮5	吉安自行車道	南濱公園-太昌橋	0k-3.8k	—	—		193線橋下涵洞封閉使南濱公園無法銜接長安街
花蓮5	吉安自行車道	太昌橋-中正路三段	3.8k-5.3k	—	Type9		單向車道
花蓮5	吉安自行車道	中正路三段	5.3k-5.7k	—	Type11		
花蓮5	吉安自行車道	中正路三段-山下路	5.7k-8.1k	—	Type11		



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(9/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮5	吉安自行車道	山下路-初英親水生態公園	8.1k-8.5k	—	Type11		
花蓮5	吉安自行車道	初英親水生態公園-水利生態步道	8.5k-10.8k	—	Type1		
花蓮5	吉安自行車道	水利生態步道-兩潭自行車道	10.8k-13.3k	—	Type11		
花蓮6	兩鐵自行車道	花蓮車站	0k-0.1k	—	Type5		
花蓮6	兩鐵自行車道	花蓮車站-國聯一路	0.1k-0.2k	—	Type5		
花蓮6	兩鐵自行車道	國聯一路	0.2k-0.3k	—	Type9		
花蓮6	兩鐵自行車道	國聯一路-國聯四路/花17鄉道	0.3k-0.5k	—	Type10		
花蓮6	兩鐵自行車道	國聯四路/花17鄉道-國盛二街	0.5k-0.7k	—	Type9		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(10/15)







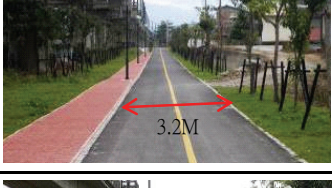

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮6	兩鐵自行車道	牽引道	0.7k-0.8k	—	Type2		
花蓮6	兩鐵自行車道	兩鐵自行車道-北濱公園	0.8k-1.2k	—	Type2		
花蓮6	兩鐵自行車道	北濱公園	1.2k-4.2k	—	Type2		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	瑞穗車站-臺9/花55-1鄉道	0k-1.4k	—	Type10		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	花55-1鄉道	1.4k-1.6k	—	Type11		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	花55-1鄉道/自行車道-瑞北車站	1.6k-3.8k	—	Type2		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	瑞北車站/自行車道-瑞北部落聯絡道	3.8k-4.3k	—	Type1		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	自行車道/瑞北部落聯絡道	4.3k-5.3k	—	Type2		



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(11/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	自行車道/瑞北部落聯絡道	5.3k-5.8k	—	Type2		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	瑞北部落聯絡道-馬蘭鈎溪鐵橋	5.8k-6.6k	—	Type2		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	馬蘭鈎溪鐵橋-富源車站	6.6k-8.6k	—	Type2		
花蓮11-	瑞穗自行車道(櫻花道)	富源車站-台9	8.6k-11.6k	—	Type11		
花蓮12	玉富自行車道	舊安通車站	0k-0.1k	—	Type2		
花蓮12	玉富自行車道	自行車道	0.1k-1.6k	—	Type2		
花蓮12	玉富自行車道	自行車道-舊東里車站	3.5k-3.9k	—	Type2		
花蓮13	羅山自行車道	台9-羅山自行車道	0k-4.5k	—	Type10		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(12/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	箭瑛大橋(縣 193/台9)-中 和路/復興路	0k-3.4k	—	Type9		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	中和路/復興 路-中和路/台 9	3.4k-4.6k	—	Type9		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	中和路/台9- 中和路/鳳林 火車站	4.6k-5.3k	—	Type9		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	中和路/鳳林 火車站-中正 路/台9	5.3k-6k	—	Type11		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	中正路/台9- 萬里溪橋	6k-8.8k	—	Type10		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	萬里溪橋	8.8k-9.4k	—	Type8		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	萬里溪橋-台 9/7-11路口	9.4k-9.7k	—	Type6		
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	台9/7-11路 口-台16	9.7k-10.1k	—	Type11		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(13/15)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花蓮16	鳳林林田山 自行車路線	台16/林田山 林業文化園區	10.1k-12.7k	—	Type11		
花東1	瑞穗長濱自 行車道	瑞穗車站-瑞 港公路	0k-2k	—	Type11		
花東1	瑞穗長濱自 行車道	瑞港公路	2k-23.5k	—	Type11		
花東1	瑞穗長濱自 行車道	舊長虹橋	23.5k-24k	—	Type2		
花東1	瑞穗長濱自 行車道	台11(長濱自 行車道)	24k-40.4k	台11(68.45k- 87.45k)	Type7		
花東1	瑞穗長濱自 行車道	台11(自行車 道-寧埔橋)	40.4k-52k	台11(87.45k- 95.75k)	Type10		
花東1	瑞穗長濱自 行車路線 (玉長公路)	臺11-玉長隧 道	0k-6.3k	—	Type11		
花東1	瑞穗長濱自 行車路線 (玉長公路)	玉長隧道	6.3k-8.9k	—	Type11		



表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(14/15)



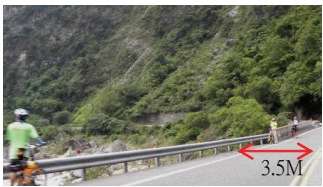

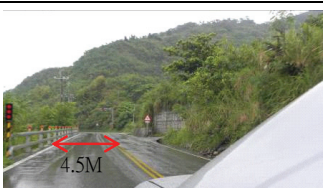
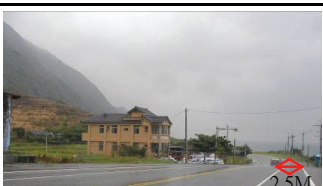

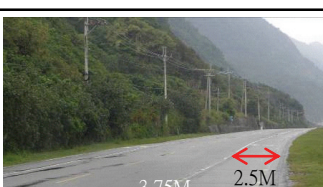
編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
花東1	瑞穗長濱自行車路線 (玉長公路)	玉長隧道-台9	8.9k-16.8k	—	Type11		
8	省道台8線	太魯閣閘口	0k-0.1k	—	Type10		
8	省道台8線	太魯閣閘口-天祥遊客服務中心	0.1k-17.5k	—	Type11		
11	台11線自行車路線	吉安-蕃薯寮	0k-28k	台11(4.1k-32.1k)	Type10		
11	台11線自行車路線	蕃薯寮-芭崎	28k-34k	台11(32.1k-38.1k)	Type11		
11	台11線自行車路線	芭崎-豐濱	34k-45.9k	台11(50k-51k)	Type10		
11	台11線自行車路線	豐濱	45.9k-46.9k	台11(50k-51k)	Type11		
11	台11線自行車路線	豐濱-石梯漁港	46.9k-55.9k	台11(51k-60k)	Type10		

表 3.3-3 花蓮地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(15/15)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
11	台11線自行車路線	石梯漁港-石門	55.9k-59.9k	台11(60k-64k)	Type11		
11	台11線自行車路線	石門-大港口	59.9k-61.9k	台11(64k-66k)	Type10		
193	縣道193自行車路線	吉安-鳳林	0k-30.5k	縣道 193(23.5k-56k)	Type11		
193	縣道193自行車路線	瑞穗-玉里	0k-24k	縣道 193(86.5k-110.5k)	Type10		



### 3.3.4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析

臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析，如下說明：

#### 1. 臺東 1-關山自行車道(關山車站-關山車站)

路線從關山車站-博愛路-民族路地下道-關山環鎮自行車道-親水公園-隆盛路，全長 12.9km，其中關山車站-博愛路為 Type11 混合車道共用，共長 0.5 km；民族路地下道為 Type10 與慢車道共用，共長 0.5 km；環鎮自行車道之 1k-1.2k、9.2k-12k、隆盛路段為 Type9 與汽機車以單白實線分隔之腳踏自行車優先車道，共 1km；自行車道之 1.2k-2.4k、2.4k-9.2k 及親水公園段(12-12.8k)，均為 Type2 腳踏自行車與行人專用道路，共長 8km，寬約 2.5~3M(雙向)。詳表 3.3-4。

#### 2. 臺東 2-大坡池自行車道(池上車站-池上車站)

路線從池上車站-大坡池，99 年度列為親子型經典路線，共 7.7 km。圍繞大坡池週邊，從大坡池服務中心-大坡池-縣道 197、豐澤橋-大坡池服務中心，多為腳踏自行車與人行共用道路(Type2)，共長 2.9km，寬 1.9~3.5M，而與外圍道路連接者，則為與混合車道共用(Type11)，長約 4.7km，寬 3.5~5.8m，其中縣道 197-豐澤橋間則佔 3.3km，寬 5.5~5.8M；在 0.25~0.35km 間的忠孝路，為 Type10 與慢車道共用，0.1km，寬 2M。詳表 3.3-4。

#### 3. 臺東 2-1-大坡池新增環線(埔中街-大水車)

路線從大水車-池上牧野渡假村-客家文化園區-力學路-花東公路-池上車站，99 年度列為親子型經典路線，共 6 km，全線多為與混合車道共用(Type11)，長約 3.5-10km，寬 3.5~15m，僅在 2.5K~3.5k(從池上日暉渡假村-生態魚梯)及 4.5k~6k 間(防汛道路-大水車)，為腳踏自行車與人行共用道路(Type2)，寬約 4M。詳表 3.3-4。

#### 4. 臺東 3-龍田自行車道(鹿野衛生所-鹿野橋)

路線從鹿野衛生所-鹿野橋，99 年度列為親子型經典路線，共 4.5km。全線大多為 Type11 與混合車道共用，車道寬約 3.75~6M。詳表 3.3-4。

#### 5. 臺東 3-1-鄉道東 33 挑戰路線(台 9-光榮路)

路線從台 9/武陵綠色隧道-光榮路-台 9，100 年度列為串聯型經典路線，共 9 km。全線多為 Type11 與混合車道共用，長 6.8km，寬約 3.5M；餘為 Type10 與慢車道共用，車道寬約 2.5M。詳表 3.3-4。

#### 6. 臺東 4-臺東山海鐵馬道(臺東車站-馬亨亨大道)

路線從臺東車站-新站路-文昌路-興安路一段-馬亨亨大道。從臺東車站-新站路為 Type11 與混合車道，共長約 0.4km，寬約 3.5~5M；文昌路及興安路一段為 Type10 與慢車道共用，長約 1.2km，寬約 2-3.5M。詳表 3.3-4。

7.臺東 5-東河泰源自行車道(東河-泰源幽谷登仙橋)

路線從東河-泰源幽谷登仙橋，99 年度列為挑戰型經典路線，共 6.2 km。全線均為 Type11 與混合車道共用，長 6km，寬約 3.75M，僅舊東河橋路段，長 0.2km，寬約 2.5M。詳表 3.3-4。

8.臺東 6-三仙台自行車道(台 11-成功鎮自行車道)

路線從台 11-成功鎮自行車道，99 年度列為串聯型經典路線，共 8.8 km。5.6km~8.8km 椰林秘徑-太平路-成功鎮自型車道路段為 Type6 行車道內以設施分隔之腳踏自行車專用車道，長約 3.2km 寬約 2M；2.5~5.6 km 椰林秘徑路段屬於 Type2 腳踏自行車專用道路，全長 3.1 km，寬約 2.5M；0~2.5km，則是為 Type11 與混合車道共用，長 2.5km，寬 3M。詳表 3.3-4。

9.臺東 7-池上關山聯絡道(台 9/台 20-關山自行車道)

路線從台 9/台 20-關山自行車道，99 年度列為串聯型經典路線，共 13.6 km。全線均為 Type11 與混合車道共用，台 20 甲花東公路-台 20 路段-鄉道東 5，車道寬約 3.5~6M；東 5-關山路段，為 5.5~6M 寬雙向車道。詳表 3.3-4。

10.臺東 9-八喻喻自行車道(八邊橋-八喻喻)

路線從八邊橋-八喻喻，99 年度列為挑戰型經典路線，共 3.4 km，全為 Type11 與混合車道共用，長 3.4km，寬 3~3.5M。詳表 3.3-4。

11.臺東 11-武陵綠色隧道(台 9-台 9/東 33)

路線從台 9 銜接至台 9/東 33，100 年度列為親子型經典路線，共 4.8km。全線均為 Type11 與混合車道共用，寬度 3.5M，AC 鋪面。詳表 3.3-4。

12.臺東 12-鹿野臺東聯絡道(縣 197+東 45)(鸞山大橋-臺東車站)

路線從鸞山大橋銜接至臺東車站，100 年度列為串聯型經典路線，共長 21km。全線多為與混合車道共用(Type11)，其路段為鹿野車站-台 9/鸞山大橋、台 9/鸞山大橋-縣 197/東 45、縣 197/東 45-利吉大橋、利吉大橋-水利公園、水利公園-台東第二棒球場，長約 19.4km，寬約 3.5~6m，AC 鋪面；僅在利吉大橋-水利公園及臺東第二棒球場-興安路，為腳踏自行車與人行共用道路(Type2)，長約 0.4km，寬約 3m，PC 及洗石子鋪面；興安路-臺東車站為與汽車到以單白實線分隔之自行車道(Type9)，長約 0.4km，寬約 3m AC 鋪面。詳表 3.3-4。

13.省道台 9 線

(1) 台 30-池上車站

路線從台 30 銜接至池上車站，100 年度列為串聯型經典路線，共 24km，皆為 AC 鋪面。主要為與慢車道共用(Type10)，其中路段有台 9/花 75-池上學校園產業道路、

台 9/東竹國小-池上車站，共長 18.2 km，寬度為 2.5m；而台 30/台 9-台 9/花 75、學校園產業道路-台 9/東竹國小路段為與混合車道共用(Type11)，共長 5.8km，寬度為 3.75m。

## (2) 池上-鹿野

路線從池上-鹿野，99 年度列為串聯型經典路線，共 27.9 km。全線均屬於 Type10 與慢車道共用，車道寬約 2M。

## (3) 山海鐵馬道-知本車站

路線從山海鐵馬道銜接至知本車站，101 年度列為串聯型經典路線，共長 17.7km。全線多為與混合車道共用(Type11)，其路段為山海鐵馬道/台 9-台 9-中興路橋及中興路橋-台 9(388.5k)，長約 11.6km，寬約 3.5m，；僅山海鐵馬道-台 9，為腳踏自行車專用道路(Type1)，長約 3.4km，寬約 2~2.5m，PC 鋪面；中興路橋、台 9(388.5k)-4-8 號道路-知本車站，為與慢車道共用(Type10)，長約 2.7km，AC 鋪面。

自行車使用道路型式詳表 3.3-4。

# 14.省道台 11 線

## (1) 台 30-中華橋

路線從台 30-中華橋，99 年度列為串聯型經典路線，共 59.4 km。全線大多屬於 Type10 與慢車道共用，共長約 57 km，寬約 2~2.5M；餘為行車道內以設施之腳踏車專用車道 Type6，長 2.4km，寬 1.8~2.5M。

## (2) 中華大橋-知本車站

路線從中華大橋銜接至知本車站，101 年度列為串聯型經典路線，共長 14km。全線多為與混合車道共用(Type11)，其路段為馬亨亨大道/台 11-台 11-台 11/吉泰路，長約 12.7km，寬約 3.5m，AC 鋪面；僅在馬亨亨大道-台 11 路段，為與汽車到以單白實線分隔之自行車道(Type9)，長約 0.6km，寬約 2m，AC 鋪面；台 11/吉泰路-吉福路-知本車站，為與慢車道共用(Type10)，長約 0.7km，寬約 2m，AC 鋪面。

自行車使用道路型式詳表 3.3-4。

# 15.臺東 13-知本溫泉自行車路線(知本車站-知本溫泉區)

路線從知本車站銜接至知本溫泉區，101 年度列為經典路線，共長 4.5km。路段吉福路-康定街、知本路-台 9、建興路/台 9-建興路/青海路及建興路/青海路-建興路/縣 194，為與混合車道共用(Type11)，長約 2.1km，寬約 3.5~8m，AC 鋪面；知本車站-吉福路及建興路-溫泉路-知本溫泉區，為與慢車道共用(Type10)，長約 2.4km，寬約 2m，AC 鋪面。詳表 3.3-4。

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(1/11)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東1	關山自行車道	關山車站-博愛路	0k-0.1k	—	Type11		
臺東1	關山自行車道	博愛路-民族路地下道	0.1k-1k	—	Type10		
臺東1	關山自行車道	隆盛路/自行車道	1k-1.2k	—	Type9		
臺東1	關山自行車道	自行車道/溪埔路	1.2k-2.4k	—	Type2		
臺東1	關山自行車道	自行車道/溪埔路-自行車道/崁頂路	2.4k-9.2k	—	Type2		
臺東1	關山自行車道	自行車道/崁頂路-親水公園	9.2k-12k	—	Type9		
臺東1	關山自行車道	親水公園	12k-12.8k	—	Type2		
臺東1	關山自行車道	自行車道/隆盛路	12.8k-12.9k	—	Type9		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(2/11)


編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東2	大坡池自行車道	池上車站-忠孝路	0k-0.25k	—	Type11		
臺東2	大坡池自行車道	忠孝路	0.25k-0.35k	—	Type10		
臺東2	大坡池自行車道	忠孝路-大坡池服務中心	0.35k-0.75k	—	Type11		
臺東2	大坡池自行車道	大坡池服務中心-大坡池	0.75k-2.1k	—	Type2		
臺東2	大坡池自行車道	大坡池-縣197	2.1k-3.2k	—	Type2		
臺東2	大坡池自行車道	縣197-豐澤橋	3.2k-6.5k	—	Type11		
臺東2	大坡池自行車道	豐澤橋-大坡池服務中心	6.5k-6.95k	—	Type2		
臺東2	大坡池自行車道	大坡池服務中心-大坡池	6.95k-7.7k	—	Type10. Type11		



表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(3/11)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東2-1	大坡池新增 環線	埔中街-花東 公路	0k-0.3k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	花東公路	0.3k-0.7k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	花東公路-力 學路	0.7k-1.2k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	力學路	1.2k-1.5k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	力學路-客家 文化園區	1.5k-1.6k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	客家文化園 區-池上牧野 渡假村	1.6k-2k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	池上牧野渡假 村-池上日暉 渡假村	2k-2.5k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	池上日暉渡假 村-池上牧野 渡假村	2.5k-3.3k	—	Type2		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(4/11)



編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東2-1	大坡池新增 環線	池上牧野渡假 村-生態魚梯	3.3k-3.5k	—	Type2		
臺東2-1	大坡池新增 環線	生態魚梯	3.5k-3.8k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	防汛道路	3.8k-4.5k	—	Type11		
臺東2-1	大坡池新增 環線	防汛道路-大 水車	4.5k-6k	—	Type2		
臺東3	龍田自行車 道	光榮路/龍三 路-北一路/龍 一路	0k-1.1k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車 道	北一路	1.1k-1.3k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車 道	北一路-北二 路	1.3k-1.4k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車 道	北三路	1.4k-2.9k	—	Type11		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(5/11)




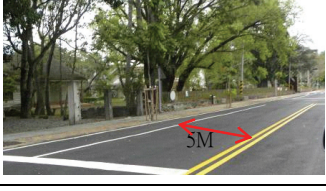

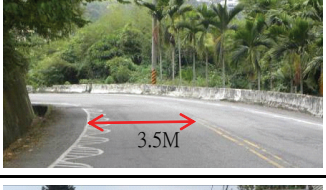
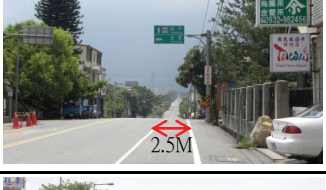

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東3	龍田自行車道	北三路/龍六路-北二路/龍六路	2.9k-3.1k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車道	北二路/龍六路-北二路/龍五路	3.1k-3.4k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車道	北二路-龍五路-光榮路/龍四路	3.4k-4.2k	—	Type11		
臺東3	龍田自行車道	光榮路/龍四路-光榮路/龍三路	4.2k-4.5k	—	Type11		
臺東3-1	龍田東33挑戰路線	台9-東33/高台路	0k-4k	台9/東33 (344.2k)	Type11		
臺東3-1	龍田東33挑戰路線	東33	4k-6.8k	—	Type11		
臺東3-1	龍田東33挑戰路線	東33-台9	6.8k-9k	—	Type10		
臺東4	山海鐵馬道	臺東車站-新站路	0k-0.2k	—	Type11		



表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(6/11)







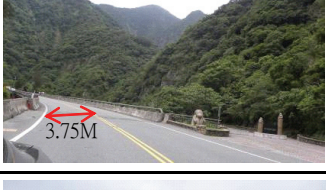

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東4	山海鐵馬道	新站路	0.2k-0.4k	—	Type11		
臺東4	山海鐵馬道	新站路/文昌路-文昌路/興安路一段	0.4k-0.7k	—	Type10		
臺東4	山海鐵馬道	文昌路/興安路一段-馬亨亨大道	0.7k-1.6k	—	Type10		
臺東4	山海鐵馬道	馬亨亨大道	1.6k-6.1k	台11乙/馬亨亨大道(6.3k)	Type7		
臺東5	東河泰源自行車道	東河-舊東河橋	0k-1.5k	—	Type11		
臺東5	東河泰源自行車道	舊東河橋	1.5k-1.7k	—	Type2		
臺東5	東河泰源自行車道	舊東河橋-泰源幽谷登仙橋	1.7k-6.2k	—	Type11		
臺東6	三仙台自行車道	台11-椰林祕境	0k-2.5k	—	Type11		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(7/11)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東6	三仙台自行車道	椰林祕境	2.5k-5.6k	—	Type2		
臺東6	三仙台自行車道	椰林祕境-太平路	5.6k-7.6k	—	Type6		
臺東6	三仙台自行車道	太平路-成功鎮自行車道	7.6k-8.8k	—	Type6		
臺東7	池上關山聯絡道	台9/台20甲-台20	0k-5.6k	台9(326.2k)/ 台20甲(5.6k-0k)	Type11		
臺東7	池上關山聯絡道	台20	5.6k-9.1k	台20甲(0k)/ 台20(204.9k-208.4k)	Type11		
臺東7	池上關山聯絡道	東5	9.1k-10.4k	—	Type11		
臺東7	池上關山聯絡道	東5	10.4k-13.1k	—	Type11		
臺東7	池上關山聯絡道	東5-關山自行車道	13.1k-13.6k	—	Type11		



表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(8/11)




編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東9	八噶自行車道	八邊橋-八噶 噶秘徑	0k-3.4k	—	Type11		
臺東11	武陵綠色隧道	台9-台9/東33	0k-4.8k	—	Type11		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	鹿野車站-台 9/鸞山大橋	0k-0.7k	—	Type11		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	台9/鸞山大 橋-縣197/東 45	0.7k-11.9k	—	Type11		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	縣197/東45- 利吉大橋	11.9k-18.4k	—	Type11		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	利吉大橋-水 利公園	18.4k-18.5k	—	Type11 、Type2		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	水利公園-台 東第二棒球場	18.5k-19.4k	—	Type11		
臺東12	鹿野臺東聯絡道	臺東第二棒球 場-興安路	19.4k-19.7k	—	Type2		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(9/11)









編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
臺東12	鹿野臺東聯絡道	興安路-臺東車站	19.7k-21k	—	Type9		
9	省道台9線	池上-鹿野	0k-27.9k	臺9(322k-349.9k)	Type10		
9	省道台9線 自行車路線	台30/台9-台9/花75	0k-4.9k	台9(298k-302.9k)	Type11		
9	省道台9線 自行車路線	台9/花75-池上學校園產業道路	4.9k-10.4k	台9(302.9k-308.4k)	Type10		
9	省道台9線 自行車路線	學校園產業道路-台9/東竹國小	10.4k-11.3k	台9(308.4k-309.3k)	Type11		
9	省道台9線 自行車路線	台9/東竹國小-池上車站	11.3k-24k	台9(309.3k-322k)	Type10		
9	省道台9線	山海鐵馬道 (興安路-專用道)	0k-1.8k	—	Type1		
9	省道台9線	山海鐵馬道	1.8k-3.4k	台9(376.2k)	Type1		

表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(10/11)

















編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
9	省道台9線	山海鐵馬道- 台9-中興陸橋	3.4k-4.8k	台9(376.2k- 377.6k)	Type11		
9	省道台9線	中興陸橋	4.8k-5.5k	台9(377.6k- 378.3k)	Type10		
9	省道台9線	中興陸橋-台 9(388.5k)	5.5k-15.7k	台9(378.3k- 388.5k)	Type11		
9	省道台9線	台9(388.5k)- 台9/4-8號道 路	15.7k-16.1k	台9(388.5k- 388.9k)	Type10		
9	省道台9線	台9/4-8號道 路-知本車站	16.1k-17.7k	台9(388.9k)	Type10		
11	省道台11線	台30-中華橋	0k-57k	台11(96.7k- 153.7k)	Type10		
11	省道台11線	中華橋	57k-59.4k	台11(153.7k- 156.1k)	Type6		
11	省道台11線	中華大橋-馬 亨亨大道-台 11	0k-0.6k	台11(163.4k)	Type9		



表 3.3-4 臺東地區經典示範路線自行車使用道路型式分析表(11/11)

編號	路線	地點	自行車里程數	自行車對應 公路里程	車道型式	現況照片	備註
11	省道台11線	台11-台11/吉泰路	0.6k-13.3k	台11(163.4k-176.1k)	Type11		
11	省道台11線	台11/吉泰路-吉福路-知本車站	13.3k-14k	台11(176.1k)	Type10		
臺東13	知本溫泉自行車路線	知本車站-吉福路	0k-0.4k	—	Type10		
臺東13	知本溫泉自行車路線	吉福路-康定街	0.4k-1.6k	—	Type11		
臺東13	知本溫泉自行車路線	知本路-台9	1.6k-2k	台9(390.9k)	Type11		
臺東13	知本溫泉自行車路線	建興路/台9-建興路/青海路	2k-2.2k	台9(390.9k)	Type11		
臺東13	知本溫泉自行車路線	建興路/青海路-建興路/縣194	2.2k-2.5k	—	Type11		
臺東13	知本溫泉自行車路線	建興路-溫泉路-知本溫泉區	2.5k-4.5k	—	Type10		

### 3.4 經典示範區行程整合服務調整規劃

規劃各路線行程應結合大眾運輸工具，由各自自行車道轉運站出發與周邊之景點及餐飲、住宿服務點之遊憩活動行程，作整體服務整合規劃。以自行車騎乘路線為主要行程，結合當地的景觀資源、遊憩據點，安排適合各種遊客對象一日遊、二日遊、三日遊及四日遊等遊程。

部份轉運車站周邊多有提供出租自行車的服務店家，遊客亦可自行攜帶自行車或於到達遊憩點後承租自行車。各路線行程服務整合規劃如下：

#### 3.4.1 東北角地區經典示範區行程整合服務調整規劃

東北角地區 100 年度的經典路線為延續 98、99 年經典路線新北 1 舊草嶺自行車道的路段(從台 2 線/東興宮到福隆車站經草嶺隧道再到石城景觀區)，將利用台 2 線，從石城景觀區沿線經萊萊磯釣場、卯澳社區等，接回至台 2 線/東興宮及隧道南口銜接台 2 線路段，長約 13.5 公里，為串聯型路網，從隧道南出口往南到石城漁港段段，長約 1 公里，屬親子型路線，將與舊草嶺自行車道形成完整的環狀路網，以中長程騎乘旅次為主，適合體力較佳者騎乘。

東北角地區自行車道經典示範路網包含舊草嶺隧道自行車道、龍門鹽寮自行車道及石城漁港自行車道，自行車道皆位於東北角風景區範圍，周邊有三貂角、草嶺古道、萊萊磯釣場、鼻頭角等旅遊資源點，自然景觀資源豐富。以福隆車站為中心轉運車站，到達轉運點、遊憩點之運具可搭配自行車、台鐵、巴士或自小客車，舊草嶺隧道自行車道及龍門鹽寮自行車道兩條自行車道可串聯騎乘也可分開遊覽。

##### 1. 主要騎乘路線與距離：

- (1) 新北 1-舊草嶺自行車道，98 年以福隆車站為起點往舊草嶺隧道南口(4.5km)及台 2 線/東興宮至福隆車站(1.3km)兩段；99 年將路線終點由隧道南口延伸至石城景觀區(0.7km)；100 年則可從石城景觀區沿台 2 線回到台 2 線/東興宮 (13.5km)，總長度為 20km。沿途經過的舊草嶺隧道，隧道口以紅磚砌成圓拱狀，隧道內規劃以鐵道博物館概念設計，結合歷史、文化、觀光的「鐵馬隧道」，在地面仿造鐵路軌道形式，再加上火車音效下，宛如騎在鐵路隧道內。台 2 線上沿路有東興宮、石城景觀區、萊萊磯釣場、三貂角燈塔、卯澳社區等旅遊資源點，沿途可看到東北角海岸海蝕崖、海蝕平台、海蝕洞、海階、海蝕岩柱與鳥類等豐富生態，自然資源豐富。福隆便當為當地特色小吃；也可於石城景觀區賞景喝咖啡。
- (2) 新北 2-龍門鹽寮自行車道，來回 9.8km。本路線大多平緩，僅部分路段略有起伏，沿途設有單車休憩區和木造涼亭，騎累了可以就近歇腳賞海景，這條路線最特別就是能體驗單車過吊橋的樂趣；沿路有福隆海水浴場、福隆遊客中心、龍門露營區、



龍門吊橋及鹽寮濱海公園等旅遊資源點，福隆海水浴場有漂亮的金沙灘，可戲水堆沙，龍門公園為東北角海岸最美的露營區，提供露營野趣及河濱獨木舟活動，鹽寮公園有餐飲、咖啡的服務與沙灘、親水遊憩等設施；搭配東北角海岸線綺麗的海洋景致，沿線可觀賞岩礁、塊狀岩石、沙灘、沙丘、沙嘴、海濱植物及紅點黎明蟹、太平洋蟬蟹、海葵、珊瑚藻、松螺等豐富濱海生態，自然資源豐富，也是全國唯一保留最完整的沙丘植物生態區，步道上並有豎立生態看板，是一條寓教於樂的自行車路線。

- (3) 新北 5-石城漁港自行車道，來回約 2km，目前施工中。為從舊草嶺隧道南口延伸至石城漁港，石城一帶漁業資源相當豐富，港區沿海岸磯岩圍築而成，吸引不少釣客前來垂釣。

2. 東北角地區自行車道經典示範路網以一日遊行程服務整合規劃為主，建議行程路線如下：

舊草嶺自行車道-石城漁港自行車道-舊草嶺自行車道（台 2 線或折返舊草嶺隧道）-龍門鹽寮自行車道-福隆海水浴場，如有親子同遊或體力較不佳時，到石城漁港自行車道後回舊草嶺隧道南口，可折返回舊草嶺隧道再到龍門鹽寮自行車道。另外遊客可以依據自己行程安排採取半日遊行程，選取其中任一建議行程進行騎乘遊玩。

有關各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表 3.4-1 及圖 3.4-1：

表 3.4-1 東北角地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃表

編號	主要活動路線	路線據點		出遊運具	自行車租賃點	建議餐飲點	活動內容／項目	路線類型	適合出遊季節
建議行程	舊草嶺環狀自行車道-石城漁港自行車道-龍門鹽寮自行車道-福隆海水浴場	上午	福隆車站-吉次茂七郎紀念碑-舊草嶺隧道-石城漁港折返-舊草嶺隧道南口-石城觀景區-臺 2 線-萊萊磯釣場-三貂角燈塔-卯澳社區-東興宮-福隆車站 (22km)	b R+b B+b C+b	福隆車站	福隆車站（福隆便當）/ 石城景觀區（景觀咖啡）	上午 騎自行車追風挑戰體力，穿越〈丟丟銅仔〉裡的火車山洞，欣賞石城海景。再騎車遊覽東北角漁村風光，及美麗山海間綠色長廊、遠眺海岸地形、三貂角燈塔、萊萊海蝕平台等東北角特有地質及海岸美景。回到福隆車站品嚐當地特色便當。	親子共遊／一般者	春、夏、秋
		下午	福隆車站-福隆遊客中心-龍門鹽寮自行車道-龍門吊橋-鹽寮海濱公園折返-福隆海水浴場-福隆車站 (9.8km)				下午 吃飽飯後可於遊客中心參觀東北角海岸的自然生態、人文史蹟、旅遊景點等各種資訊的展示及解說。再騎乘龍門鹽寮自行車道，大多平緩易行，僅部分路段略有起伏，沿途設有休憩區和木造涼亭，騎累了，可以就近歇腳賞海景，最特別的為騎經吊橋單車體驗。也可到東北角海岸線戲水堆沙享受海邊自然風情。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。

**上午 舊草嶺環狀線自行車道-石城漁港自行車道**

福隆車站-舊草嶺隧道-石城漁港折返-石城觀景區-台2線-萊萊磯釣場-三貂角燈塔-卯澳社區-東興宮-福隆車站(用餐)(22km)



**下午 龍門鹽寮自行車道-福隆海水浴場**

福隆車站-福隆遊客中心-龍門鹽寮自行車道-龍門吊橋-鹽寮海濱公園折返-福隆海水浴場-福隆車站 (9.8km)

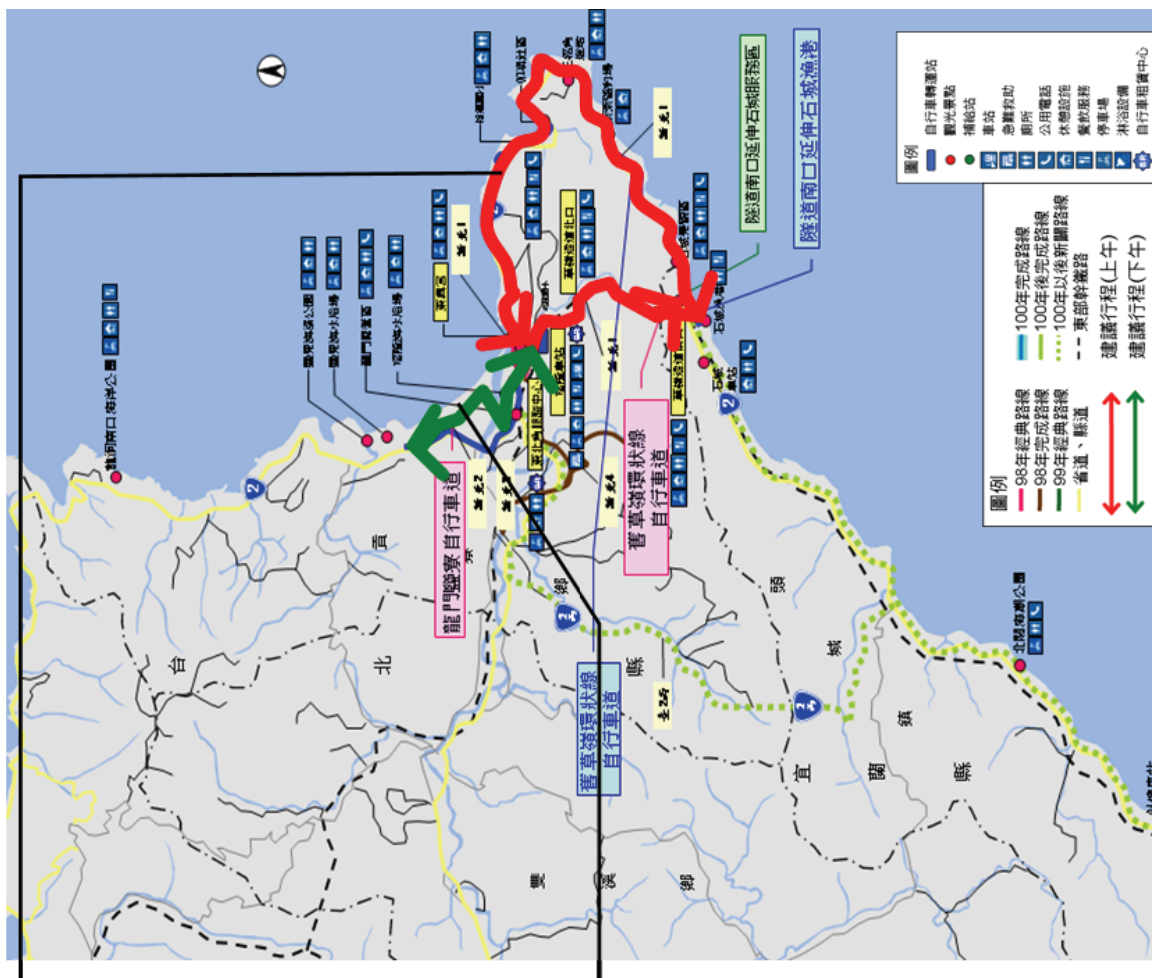
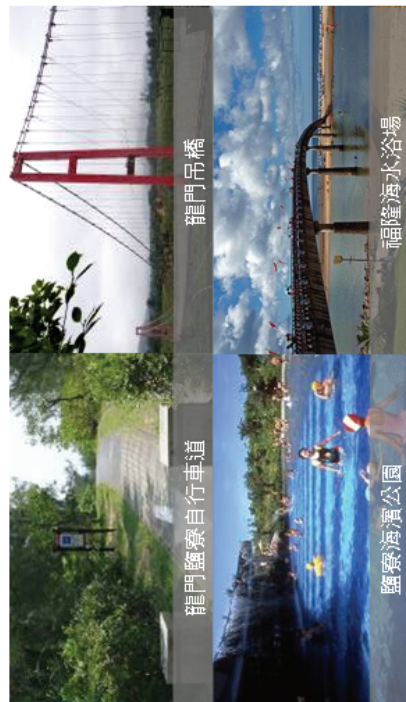


圖 3.4-1 東北角地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃圖

### 3.4.2 宜蘭地區經典示範區行程整合服務調整規劃

宜蘭地區 100 年經典路線與 98、99 年路線皆以冬山車站為起點，向西有宜蘭 13 梅花湖自行車道(9 公里)從冬山森林公園至鼻仔頭橋，往北銜接羅東溪南岸自行車道至羅東運動公園(5.1 公里)，再往北銜接雙園自行車道至蘭陽大橋(6 公里)，再向東接宜蘭 4 蘭陽溪南岸自行車道至錦草路(4.8 公里)，再往北從加禮遠橋至噶瑪蘭橋(3.8 公里)，往北可與 98 年經典路線宜蘭 3 宜蘭濱海自行車道串接，往東西向也可與 98 年路線宜蘭 1、2 冬山河自行車道（左、右岸）串接，或冬山車站為起點向東接 99 年鐵路高架橋下自行車道，在向北接冬山河自行車道，並可接新水自行車道（需原線折返），再接回冬山河自行車道或 100 年經典路線，使宜蘭地區形成完整區域型環狀路網。

目前冬山車站周邊有提供出租自行車的服務，因此可搭乘台鐵、巴士或自行開車於此，再租賃自行車騎乘，亦可自行攜帶自行車；或乘巴士、自行開車至親水公園、國立傳統藝術中心租賃自行車，以上地點皆設有停車場。周邊有冬山河、冬山河親水公園、國立傳統藝術中心等旅遊資源點。

以冬山車站為轉運車站，到達轉運點、遊憩點之運具可搭配自行車、台鐵、巴士或自小客車，共有十一條自行車道可串聯騎乘也可分開遊覽。

#### 1. 主要騎乘路線與距離：

- (1) 宜蘭 1-冬山河左岸自行車道，總長度為 9km。沿路有親水公園，園區結合水與綠，可以進行划船遊湖、親子戲水、涉水等親近水和水互動的活動，自然及人文景觀都相當豐富。
- (2) 宜蘭 2-冬山河右岸自行車道，總長度為 9km。沿路有傳統藝術中心，園區中結合水景以傳統建築呈現街景，並介紹傳統農村生活文化和傳統戲劇文化，有靜態的展覽及動態的表演活動及許多傳統特色小吃店家，人文景觀資源豐富。
- (3) 宜蘭 3-宜蘭濱海自行車道長約 26.5km。沿路有東港榕樹公園及東港等旅遊資源點，林投、木麻黃、海欖果、苦楝等喬、灌木等濱海植物生態豐富，東港蘭陽溪口更是賞鳥的重要景點，可自備望遠鏡欣賞豐富鳥類生態。
- (4) 宜蘭 14-新水自行車道長約 8km。路線由五結防潮閘門起至頂寮公園。騎在自行車道上太平洋時隱現時，海風吹來的舒適感增添騎乘樂趣，有三條岔路可進入海灘，因離海灘較近，車道上難免積沙，騎乘時要小心。透過車道旁的防風林，可欣賞太平洋海景，更可欣賞到蘭陽溪與冬山河高達數十公尺的沙丘海岸地形。
- (5) 宜蘭 16-鐵路高架橋下自行車道長約 3.1km。自冬山車站出發沿著鐵路高架橋下轉至東城路至新城溪自行車道止。鐵路高架橋下景觀綠化環境相當優美，周邊設施充滿鐵路意象，騎乘時能感受到相當的鐵路風情。
- (6) 宜蘭 4-蘭陽溪南岸自行車道長約 4.8km。自錦草路至蘭陽大橋。沿線可欣賞蘭陽溪

南岸出海口風景，天晴時更可看到佇立於太平洋的龜山島。

- (7) 宜蘭 6-雙園自行車道長約 6km。自蘭陽大橋至羅東運動公園。享受徜徉鄉間小路的自在，沿線可欣賞羅東運動公園之美，公園內環境造景迷人，更可以欣賞沿途溪岸風光。
  - (8) 宜蘭 6-羅東溪南岸自行車道長約 5.1km。自鼻仔頭橋至羅東運動公園。沿線可欣賞羅東溪流域景觀及沿岸農村風景。
  - (9) 宜蘭 13-1 梅花湖自行車道長約 9km。自冬山森林公園至鼻仔頭橋。可悠閒享受鄉村之旅。往東可銜接冬山河線，往西即是溪南環山線，豐富彈性的騎乘路線，可暢遊多元風貌的蘭陽美景。
  - (10) 省道台 2 線自噶瑪蘭橋至加禮遠橋長約 3.8km。沿線可觀賞蘭陽溪出海口景觀，也可觀察蘭陽溪口野生動物重要棲息環境及水鳥生態。
2. 宜蘭地區自行車道經典示範路網以一日遊及二日遊行程服務整合規劃為主。一日遊建議 3 條行程路線可以自行選擇，及二日遊建議行程路線，分別說明如下：

(1) 一日遊行程

- ① 行程 1：冬山河右岸自行車道-冬山河左岸自行車道。
- ② 行程 2：冬山河右岸自行車道-新水自行車道-冬山河左岸自行車道。
- ③ 行程 3：冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表 3.4-2 及圖 3.4-2：

(2) 二日遊行程

建議行程：第一日冬山河右岸自行車道-新水自行車道-冬山河左岸自行車道；第二日冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道-冬山車站。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表 3.4-3 及圖 3.4-3：

表 3.4-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃表

編號	主要活動路線	路線據點		出遊運具	自行車租賃點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程 1	冬山河右岸自行車道-冬山河左岸自行車道	上午	冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(8km)	b R+b B+b C+b	冬山車站/傳藝中心/親水公園	傳藝中心(傳統小吃坊)/親水公園	上午	沿冬山河右岸騎乘自行車,沿途可欣賞恬靜的農田景色、水鳥生態及河畔風光,進入傳統藝術中心用餐,瀏覽傳統藝術建築,配合傳統美食技藝及戲曲藝文表驗,發思古之幽情。	親子共遊/一般者	四季皆宜
		下午	傳藝中心-五結防潮閘門-冬山河左岸自行車道-冬山河親水公園-冬山車站(10km)				下午	於傳統藝術中心遊憩後,騎乘自行車沿冬山河左岸河畔到親水公園遊憩後,再回到冬山車站。		
行程 2	冬山河右岸自行車道-新水自行車道-冬山河左岸自行車道	上午	冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(8km)	b R+b B+b C+b	冬山車站/傳藝中心	傳藝中心(傳統小吃坊)	上午	沿冬山河右岸騎乘自行車,沿途可欣賞恬靜的農田景色、水鳥生態及河畔風光,進入傳統藝術中心用餐,瀏覽傳統藝術建築,配合傳統美食技藝及戲曲藝文表驗,發思古之幽情。	親子共遊/一般者	春、夏、秋
		下午	傳藝中心-五結防潮閘門-新水自行車道-頂寮公園-新水自行車道-五結防潮閘門-冬山河左岸自行車道-冬山車站(26km)				下午	用餐後於新水自行車道享受海風吹拂樂趣,有岔路可進入海灘,欣賞海景及沙丘海岸地形;路面有積沙要小心騎乘。		
行程 3	冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道	上午	冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(8km)	b R+b B+b C+b	冬山車站/傳藝中心/梅花湖風景區	傳藝中心(傳統小吃坊)/梅花湖風景區	上午	沿冬山河右岸騎乘自行車,沿途可欣賞恬靜的農田景色、水鳥生態及河畔風光,進入傳藝中心體驗傳統技藝、建築及遊憩、用餐。	親子共遊/一般者	四季皆宜
		下午	傳藝中心-加禮遠橋-噶瑪蘭橋-蘭陽溪南岸自行車道-蘭陽大橋-雙園自行車道-羅東運動公園-羅東溪南岸自行車道-鼻仔頭橋-梅花湖自行車道-梅花湖-冬山車站(28km)				下午	於傳統藝術中心遊憩後,沿著臺2線觀賞蘭陽溪出口景觀,觀察水鳥生態,再沿著修建在五結堤防上的蘭陽溪南岸自行車專用道,再到羅東運動公園可看到整片綠地水景的環境,再到羅東溪南岸自行車道,享受微風吹拂騎乘樂趣之後行經梅花湖自行車道,可到梅花湖休憩賞景。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。

表 3.4-3 宜蘭地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
建議行程	第一日	冬山河右岸自行車道-新水自行車道-冬山河左岸自行車道	冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(用餐)-五結防潮閘門-新水自行車道-頂寮公園折返-新水自行車道-五結防潮閘門-冬山河左岸自行車道-冬山車站(34km)	b R+b B+b C+b	冬山車站/傳藝中心/親水公園	冬山河周邊民宿	傳藝中心(傳統小吃坊)/親水公園/冬山鄉小吃	上午	沿冬山河右岸騎乘自行車,沿途可欣賞恬靜的農田景色、水鳥生態及河畔風光,進入傳統藝術中心用餐,瀏覽傳統藝術建築,配合傳統美食技藝及戲曲藝文表驗,發思古之幽情。	親子共遊/一般者	春、夏、秋
								下午	用餐後於新水自行車道享受海風吹拂樂趣,有岔路可進入海灘,欣賞海景及沙丘海岸地形;路面有積沙要小心騎乘。回程騎乘自行車沿冬山河左岸河畔到親水公園遊憩後,再回到冬山車站。		
	第二日	冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道	冬山車站-冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-蘭陽大橋-雙園自行車道-羅東運動公園-羅東市區(用餐)-羅東溪南岸自行車道-鼻仔頭橋-梅花湖自行車道-梅花湖-冬山車站(36km)		冬山車站/傳藝中心/梅花湖風景區		傳藝中心(傳統小吃坊)/羅東鎮小吃/梅花湖風景區	上午	沿冬山河右岸騎乘自行車,沿途可欣賞恬靜的農田景色、水鳥生態及河畔風光,於傳統藝術中心遊憩後,沿著台2線觀賞蘭陽溪出口景觀,觀察水鳥生態,再銜接修建在五結堤防上的蘭陽溪南岸自行車道、雙園自行車道至羅東運動公園,欣賞河岸,中午進入羅東市區用餐、遊憩。		
								下午	用餐完後於沿著羅東溪南岸自行車道至鼻仔頭橋與梅花湖自行車道串聯,享受微風吹拂騎乘樂趣之後行經梅花湖自行車道,可到梅花湖休憩賞景。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。



**行程1 冬山河右岸自行車道-冬山河左岸自行車道**

冬山車站 - 冬山河右岸自行車道 - 宜冬橋休憩區 - 親水公園青龍岸 - 傳藝中心(用餐) - 五結防潮門 - 冬山河左岸自行車道 - 冬山河親水公園 - 冬山車站(18km)



宜冬橋休憩區



傳統藝街中心

**行程2 冬山河右岸自行車道-新水自行車道-頂寮公園-新水自行車道-冬山河左岸自行車道**

冬山車站 - 冬山河右岸自行車道 - 宜冬橋休憩區 - 親水公園青龍岸 - 傳藝中心(用餐) - 五結防潮門 - 新水自行車道 - 頂寮公園 - 新水自行車道 - 冬山河左岸自行車道 - 冬山車站(34km)



冬山河自行車道



冬山車站

**行程3 冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-梅花湖自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道**

冬山車站 - 冬山河右岸自行車道 - 宜冬橋休憩區 - 親水公園青龍岸 - 傳藝中心(用餐) - 加禮還橋 - 噶瑪蘭橋 - 蘭陽溪南岸自行車道 - 蘭陽大橋 - 雙園自行車道 - 羅東運動公園 - 羅東溪南岸自行車道 - 鼻仔頭橋 - 梅花湖自行車道 - 梅花湖 - 冬山車站(36km)



冬山河自行車道



羅東運動公園

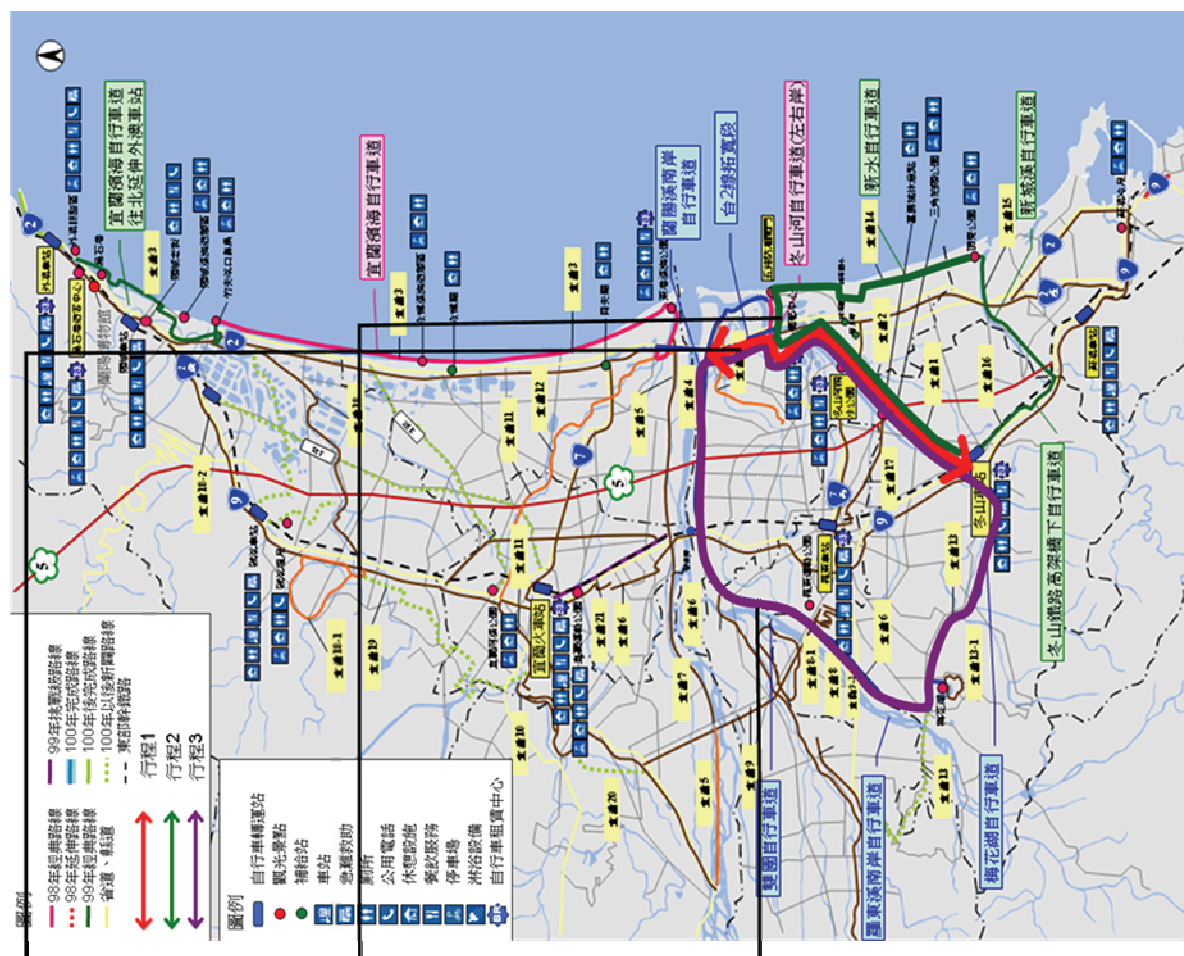


圖 3.4-2 宜蘭地區自行車道經典示範路網一日遊行程規劃圖

**第一日 冬山河右岸自行車道-新水自行車道-冬山河左岸自行車道**

冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(用餐)-五結防潮門-新水自行車道-頂寮公園折返-冬山河左岸自行車道-冬山河親水公園-冬山車站(34km)



**第二日 冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道**

冬山車站-冬山河右岸自行車道-加禮遠橋-蘭陽溪南岸自行車道-蘭陽大橋-雙園自行車道-羅東運動公園-羅東市區(用餐)-羅東溪南岸自行車道-鼻仔頭橋-梅花湖自行車道-冬山車站(36km)

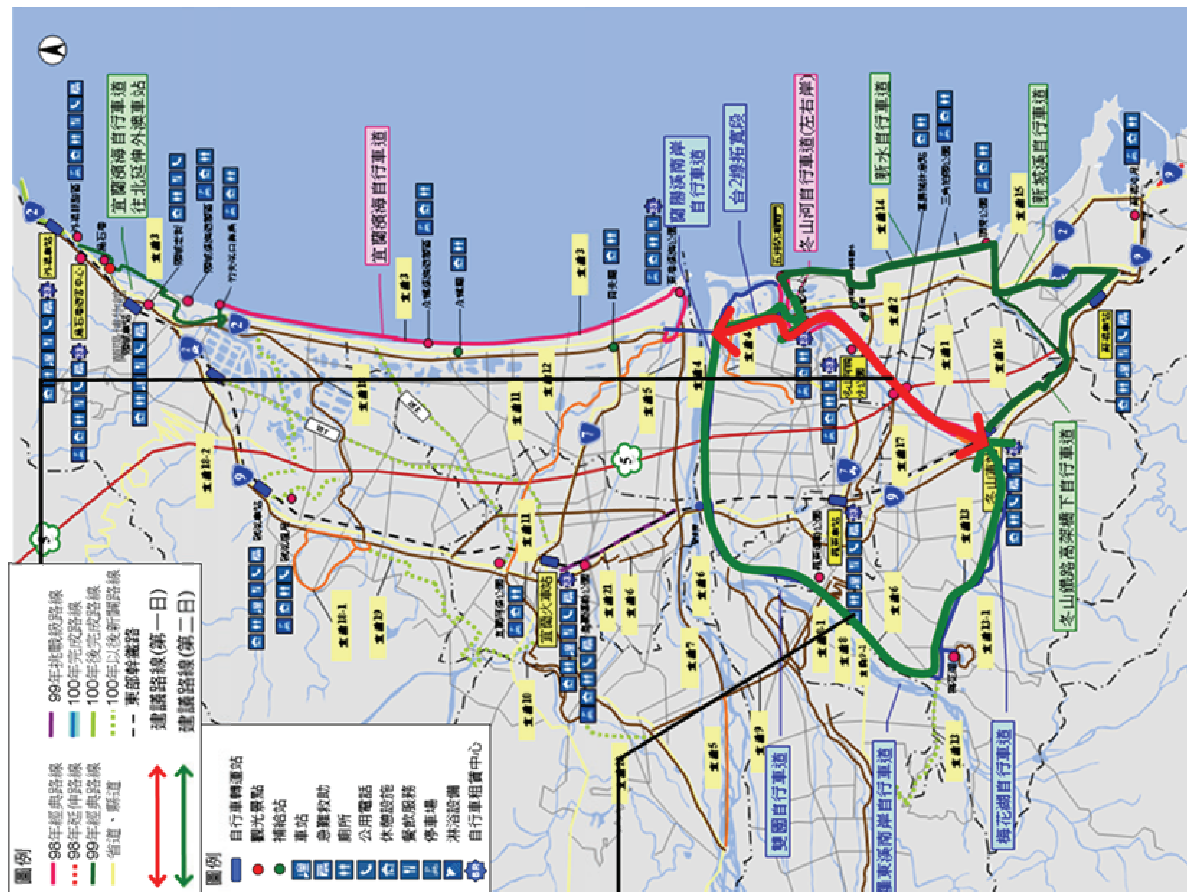


圖 3.4-3 宜蘭地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖

### 3.4.3 花蓮地區經典示範區行程整合服務調整規劃

花蓮地區 100 年經典路線以台 11 線自行車路線與縣道 193 自行車路線，接續兩潭及吉安自行車道往南串接，縣道 193 線至鳳林車站(30.5 公里)，再接 100 年路線花蓮 16 鳳林林田山自行車道至林田山林場(8 公里)，鳳林車站 100 年將完成為補給站；而台 11 線至大港口(61.9 公里)可接 98、99 年路線瑞穗長濱自行車路線，往西走瑞港公路到瑞穗車站可再接 100 年路線縣道 193 自行車路線至玉里(24 公里)，往西到玉里車站可接 98 年玉富自行車道，往南再接 100 年路線台 9 線自行車路線至池上車站(24 公里)，可與臺東自行車道路網串聯。

98、99 年經典路線大多以花蓮地區地方型遊憩路線為主，適合親子共遊，結合 100 年路線以串聯型路線為主，使花蓮地區形成較完整區域型環狀路網；其中省道台 11 線、省道台 9 線及縣道 193 線可提供環島型通過旅次，適合體力較佳者騎乘；本路網沿線風景優美、視野佳，有海岸景觀、溪谷景觀、縱谷平原景觀等；而在台 11 線海岸公路風景優美視野佳，建議可作為運動競技路網，國際性比賽使用。

花蓮地區經典路線中兩潭北延線、太魯閣自行車道及省道台 8 線以新城車站為轉運站，其中新城車站及七星潭遊客中心有提供出租自行車的服務，但省道台 8 線為挑戰型路線，適合專業級或體力較佳車手騎乘。周邊有七星潭風景區、太魯閣遊客中心、合流露營區、綠水遊憩區、天祥遊客中心等旅遊資源點。

兩鐵自行車道、吉安自行車道、及兩潭自行車道可以從花蓮車站為轉運站出發，其中花蓮車站、七星潭及鯉魚潭遊客中心有提供出租自行車的服務店家，兩潭自行車道為連接七星潭、鯉魚潭之通過型自行車道，兩潭(德燕廣場-南濱公園段)、鯉魚潭自行車道為遊憩型自行車道。

瑞穗長濱自行車路線、瑞穗自行車道(溫泉區、櫻花道)、縣道 193 自行車路線等路線可由瑞穗車站為轉運站出發，其中瑞穗長濱自行車路線可自行攜帶自行車騎乘，或乘坐巴士或自小客車至八仙洞遊客服務中心，有提供出租自行車的服務店家。周邊有花東縱谷風景區、瑞穗牧場、秀姑巒溪泛舟、長濱文化、田園景緻等旅遊景資源點。

玉富自行車道由轉運站玉里車站出發，可沿台 9 線接續羅山自行車道至池上車站轉運站，玉里車站周邊有提供出租自行車的服務店家；鳳林林田山自行車道、縣道 193 線(含兩潭銜接縣道 193 線路段)、省道台 11 線目前可由花蓮車站為轉運站出發，車站周邊有提供出租自行車的服務店家，100 年規劃鳳林車站為自行車補給站，未來也可由鳳林車站出發。周邊有菸樓、檜木房舍、舊鐵道、林田山文史工作室及東部海岸線等旅遊資源點，為遊憩型自行車道。

以上各自自行車道到達各轉運點、遊憩點之運具可搭配自行車、台鐵、巴士或自小客車遊覽，可串聯騎乘也可分開遊覽。濱海地區遮蔭較為不足，騎乘時需注意防曬與補充水分，

夏日應避開中午時段騎乘，以早晨或下午天氣涼爽時較適宜騎乘。

#### 1.主要騎乘路線與距離：

- (1) 花蓮 1-兩潭往北延線長約 11.9km。為連接七星潭與新城車站，由德燕廣場沿縣道 193 線、台 9 線及花 6 至新城車站。
- (2) 花蓮 2-兩潭自行車道長約 28km。為連接七星潭與鯉魚潭的自行車路線，由德燕廣場往南至南濱公園向南連接至台 9 線，經木瓜溪橋往花 33 連接台 9 丙線至壽豐車站。沿路有德燕濱海植物園區、石彫園區、光雕舞台、原野牧場、七星柴魚博物館、花蓮酒廠、四八高地、奇萊鼻燈塔、曙光橋、北濱公園、南濱公園等景點，自然景觀資源豐富。
- (3) 花蓮 3-鯉魚潭自行車道長約 6km。沿鯉魚潭自行車道環湖，可以欣賞湖景、踩船、遊湖、垂釣、登山步道及品嚐當地特色小吃、景觀咖啡等，自然、人文景觀資源相當豐富。
- (4) 花蓮 4-太魯閣自行車道長約 4.8km。台 9 線連接太魯閣口之自行車專用道，和綠色隧道緊鄰，路旁的鳳凰木提供絕佳的遮蔭，沿著綠色隧道興建自行車道，讓遊客可以悠閒地騎乘自行車，欣賞往太魯閣沿途之美景。
- (5) 省道台 8 線-從太魯閣口到天祥遊客服務中心長約 17.5km。為挑戰型路線，沿線可欣賞往途崖壁峭立，景緻清幽，具有雄偉壯麗的山川景色。
- (6) 花蓮 5-吉安自行車道長約 13.3km。環繞大半個吉安鄉的自行車穿梭在田園小徑中，其中經過親水線自行車道、親山線自行車道及初英自行車道，可觀賞七腳川溪河岸景色、及沿途田園風光、親近山林，同時享用山珍野味及田園美食。
- (7) 花蓮 6-兩鐵自行車道長約 4.2km。為方便旅客搭火車至花蓮騎乘自行車，設置由花蓮車站至曙光橋自行車路線，旅行只要搭乘火車到花蓮車站下車，即可騎車直達曙光橋、北濱公園連結至兩潭自行車道，屆時往北可達七星潭，往南可至鯉魚潭，形成一自行車之完整網路。
- (8) 花蓮 11-瑞穗自行車道(溫泉區)長約 13.6km。全程以溫泉路為主要路線，由瑞穗車站至紅葉派出所，沿途平坦無陡坡，適合全家共騎遊覽，悠遊瑞穗鄉。流汗後於溫泉區泡湯紓解疲勞後品嚐當地咖啡或鮮奶，格外享受。
- (9) 花蓮 11-1 瑞穗自行車道(櫻花道)長約 7.8km。起於瑞穗車站至富源車站，其中瑞北鐵馬驛站以北因鐵路高架而將舊鐵道改建無自行車道。車道兩旁種植櫻花，成為一條美麗的賞櫻自行車道。
- (10) 花東 1-瑞穗長濱自行車路線長約 68.8km。自行車道為穿越型路線，連接花蓮瑞穗與臺東長濱，沿路有秀姑巒溪泛舟、賞鳥及大港口大勝宮、八仙洞、花東縱谷風景區、安通溫泉等，自然、人文景觀資源豐富。



- (11)花蓮 12-玉富自行車道長約 9.7km。自行車道為台鐵舊鐵路改建而成，沿路可看見油菜花田、稻田、花海等農村景致及秀姑巒溪、火車鐵橋、舊車站等旅遊景點。當地特色小吃則有羊羹、玉里麵、金針、茶葉、西瓜、泥火山豆腐、富麗米便當等。
- (12)花蓮 13-羅山自行車道長約 4.5km。自行車道位於全國第一個有機農業村，結合在地文化，沿途可欣賞原始森林及泥火山，體驗當地美食 DIY 等特色旅遊。路線坡度較陡，上下坡時需注意體力調配及安全。
- (13)花蓮 16-鳳林林田自行車路線長約 8km。自行車道沿台 9 線串接鳳林車站及萬榮車站，並到達林田山林業文化園區。沿路可見客家聚落、菸樓、舊火車鐵軌、檜木房舍及文化工作室等旅遊景點。
- (14)台 11 線自行車路線長約 61.9km。起於吉安至大港口，為濱海自行車道，沿途有牛山瞭望台、蕃薯寮坑遊憩區、芭崎遊憩區（瞭望台）、磯崎（海水浴場）、親不知子斷崖等豐富之自然、人文景觀。
- (15)縣道 193 自行車路線(含箭瑛大橋-鳳林車站路段)長約 30.5km。為吉安至鳳林為串連型路段，因萬統杯路跑賽而時有所聞，道路較窄也較彎曲，平日車輛、人煙稀少，非常適合單車活動。沿線可欣賞田園景色、壽豐溪、花蓮溪兩水交會、原住民石雕、手工藝品及風味餐等自然、人文景觀。
- (16)縣道 193 自行車路線起於瑞穗車站至玉里車站間，路段長約 24km。沿線主要為縱谷景觀，大片翠綠田園景致，遠望東側中央山脈山巒疊起，途中有號稱花蓮第一個由警方設置的鐵馬驛站—玉里分局春日派出所，派出所周邊設置涼亭、草坪、齊全的衛浴設備，為一條頗具人情味的自行車道系統。

## 2. 花蓮地區自行車道經典示範路網二日遊及三日遊行程規劃為主：

### (1) 二日遊行程

- ①行程 1：第一日花蓮車站（甲租）-兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道；第二日兩鐵自行車道-兩潭自行車道-太魯閣自行車道-新城車站（乙還）。
- ②行程 2：第一日兩鐵自行車道-吉安自行車道-兩潭自行車道-台 9 丙-台 9 線-鳳林林田山自行車道；第二日縣道 193 自行車路線-兩潭自行車道-兩鐵自行車道。
- ③行程 3：第一日縣道 193 自行車路線-玉富自行車道-台 9 線自行車路線-瑞穗長濱自行車道；第二日玉長公路-瑞穗長濱自行車路線-瑞港公路-瑞穗，此行程中玉長公路(台 30 線)及瑞港公路(花 64)路段坡度起伏大，騎乘此路段應具備體能挑戰的體力，且適合有導騎及安全配備騎士騎乘為佳。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表 3.4-4 及圖 3.4-4、3.4-5：



表 3.4-4 花蓮地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表

號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程 1	第一日	兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道(南濱公園-鯉魚潭風景區段)	花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-鯉魚潭自行車道-鯉魚潭遊客中心-鯉魚潭美食商圈-兩潭自行車道-花蓮車站(47.5km)	b R+b B+b C+b	花蓮車站/鯉魚潭遊客中心	花蓮市	花蓮小吃/鯉魚潭美食商圈	上午 下午	環繞大半個吉安鄉的自行車穿梭在田園小徑中，在水利生態步道路線沿途有翠綠的落羽松林、質樸的農村風情與山林景觀可觀賞；並可享用山珍野味及田園美食。 沿著鯉魚潭環潭道路騎乘，享受怡人的湖光山色，車道旁設有休憩涼亭，可稍事休息，賞湖品嚐咖啡或垂釣。	親子共遊/一般者	四季皆宜
	第二日	兩鐵自行車道-兩潭自行車道-太魯閣自行車道	花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-七星潭遊客中心-七星柴魚博物館-德燕廣場-新城車站-鳳凰林綠色隧道-太魯閣口(太魯閣遊客中心)折返-新城車站(41.4km)	b R+b B+b C+b	花蓮車站/七星潭遊客中心/新城車站	-	七星柴魚博物館/閣口小吃街	上午 下午	沿著東部美麗海岸線風光和壯闊的藍色太平洋海景騎乘自行車，享受明媚濱海風光，及海風微微吹來讓心情自然開闊、欣賞花蓮自然的山海美景，參觀曼波魚生態，品嚐當地海鮮及美食。 沿著路旁的鳳凰木綠色隧道前進，欣賞往太魯閣沿途之自然美景。		
行程 2	第一日	兩鐵自行車道-吉安自行車道-兩潭自行車道-臺9丙-臺9線-鳳林-林田山自行車道	花蓮車站-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-兩潭自行車道-鯉魚潭-臺9丙-臺9線-鳳林車站-萬榮車站-林田山林場折返-鳳林車站(59.2km)	b R+b B+b C+b	花蓮車站/鯉魚潭遊客中心	鳳林鎮住宿	鯉魚潭/林田山林場/鳳林鎮小吃	上午 下午	環繞大半個吉安鄉的自行車穿梭在田園小徑中，路線沿途有翠綠的落羽松林、質樸的農村風情與山林景觀可觀賞；再沿著鯉魚潭道路騎乘，享受怡人的湖光山色，並可享用美食。 騎自行車沿線田園景觀鬱鬱。到林田山有小九份之稱，沿路可看見客家聚落、菸樓、舊火車鐵軌、檜木房舍及文化工作室等旅遊景點。	一般者	四季皆宜
	第二日	縣193自行車路線-兩潭自行車道-兩鐵自行車道	鳳林車站-縣193自行車路線-月眉山步道入口處-花蓮大橋-兩潭自行車道-南濱公園-北濱公園-兩鐵自行車道-花蓮車站(44.7km)		花蓮車站	-	月眉山步道入口處/南濱公園	上午 下午	沿著縣193道路騎乘，享受怡人山色，並於月眉山步道入口處用餐。 騎過縣193道路後沿著東部美麗海岸線風光和壯闊的藍色太平洋海景騎乘自行車，於公園內享受海風微微吹來讓心情自然開闊、欣賞花蓮自然的山海美景。		
行程 3	第一日	縣道193線-臺9自行車路線-瑞穗長濱自行車道(安通)	瑞穗車站-縣193自行車路線-春日派出所臺9自行車路線-玉長公路-安通溫泉(38km)	b R+b B+b C+b	瑞穗車站/玉里車站/安通鐵馬驛站	安通溫泉	玉里市區/安通溫泉	上午 下午	沿193線欣賞縱谷景觀及大片翠綠田園景致，途中有春日派出所、仁壽宮、無毒農作生態體驗區所，充分享受有地方特色的自行車道系統。中午品嚐玉里麵、玉里地方小吃。 於舊鐵路設置的自行車道，可舒適自在騎乘，其中以長達數百公尺的鐵路橋最吸引人，其下為河床寬廣的秀姑巒溪，沿途可欣賞美麗田園風光。夜宿玉長公路21k+100附近有水質佳安通溫泉，可舒解騎乘的疲勞。	職業級/體能挑戰者	春、秋、冬
	第二日	瑞穗長濱自行車道	安通溫泉-玉長公路-臺11-寧埔橋-八仙洞遊客中心-北迴歸線休憩區-大港口-長虹橋-瑞港公路-瑞穗泛舟遊客中心-瑞穗車站(67km)		安通鐵馬驛站/林田山	-	安通/八仙洞遊客中心/大港口/瑞穗車站周邊	全日	騎自行車挑戰體能，達到挑戰自我目標，欣賞東部青山碧海，沿途有鐵馬驛站貼心服務。玉長公路路況佳、沿線視野遼闊、山海一色美景天成，於臺11線欣賞八仙洞奇岩怪、及北迴歸線地標、原住民文化等，及品嚐地方特色小吃。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。

**行程1 兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道-(兩潭北延線)-太魯閣自行車道**

第一日：花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-鯉魚潭自行車道-鯉魚潭遊客中心-鯉魚潭美食園(用餐)-兩潭自行車道-花蓮車站(花蓮是住宿)(47.5km)  
 第二日：花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-七星潭遊客中心-七星柴魚博物館(用餐)-德燕廣場-新城車站-鳳凰林綠色隧道-太魯閣遊客中心折返-新城車站(41.4km)



**行程2 兩鐵自行車道-吉安自行車道-兩潭自行車道-台9丙-台9線-林田山自行車道-193自行車路線-兩潭自行車道-兩鐵自行車道線**

第一日：花蓮車站-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-兩潭自行車道-鯉魚潭(用餐)-台9丙-台9線-鳳林車站-萬榮車站-林田山林場折返-鳳林車站(鳳林鎮住宿)(59.2km)  
 第二日：鳳林車站-縣193線-月眉山步道入口處(用餐)-花蓮大橋-兩潭自行車道-南濱公園-北濱公園-兩鐵自行車道-花蓮車站(44.7km)

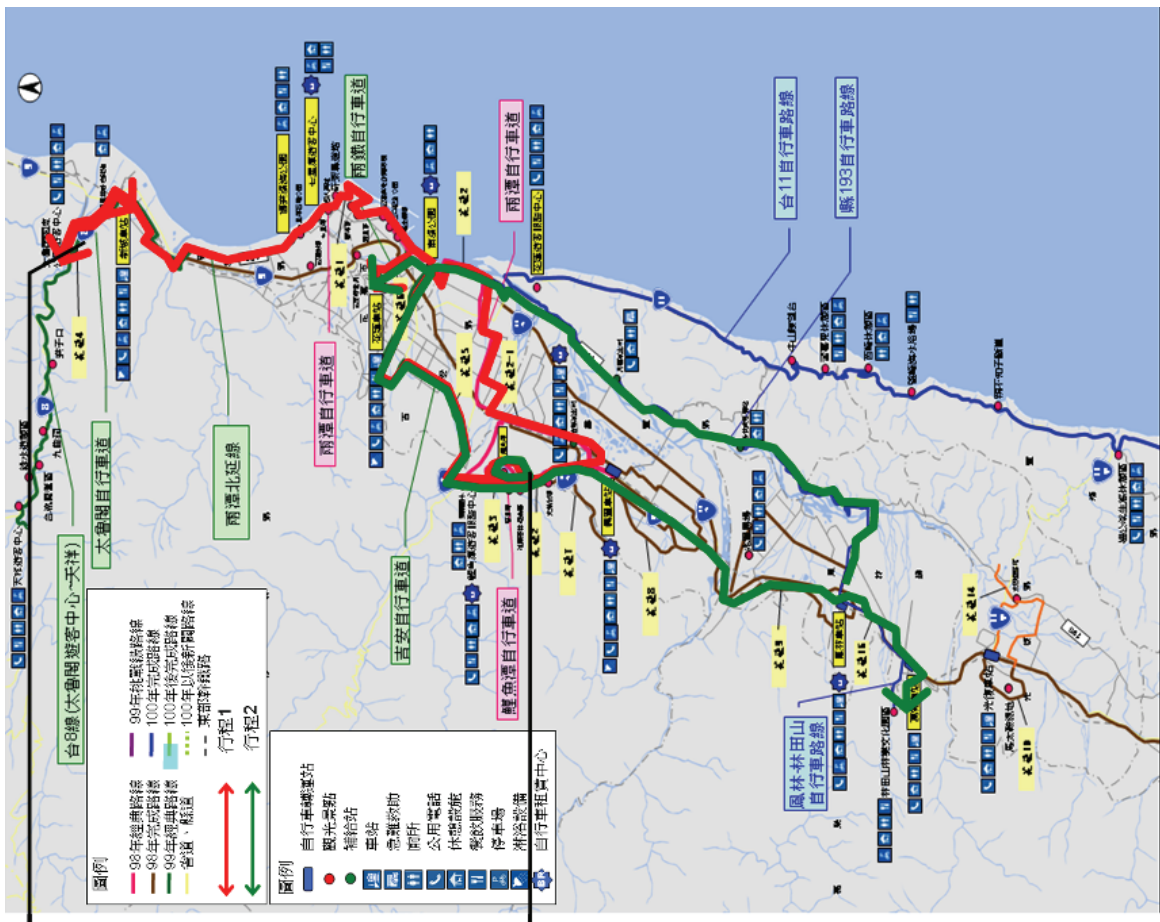


圖 3.4-4 花蓮地區(光復以北)自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖



瑞穗車站-縣193自行車路線-春日派出所-玉里車站(用餐)-台9自行車路線-玉長公路-安通溫泉(住宿)(38km)



(2)三日遊行程(適合體能較佳，有基本挑戰精神者為佳)

①行程1：第一日新城車站(甲租)-太魯閣自行車-省道台8線；第二日省道台8線-太魯閣自行車-兩潭自行車道-兩鐵自行車道；第三日兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道-花蓮車站(乙還)，此行程其中省道台8線路段坡度起伏大，騎乘此路段應具備體能挑戰的體力，且適合有導騎及安全配備騎士騎乘為佳。

②行程2：第一日兩鐵自行車道-縣道193自行車路線-台9線自行車路線；第二日台9線自行車路線-瑞穗長濱自行車道-台11線自行車路線；第三日台11線自行車路線-兩鐵自行車道，此行程其中瑞穗長濱自行車道-瑞港公路(花64)段坡度起伏大，騎乘此路段應具備體能挑戰的體力，且適合有導騎及安全配備騎士騎乘為佳。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表3.4-5及圖3.4-6、3.4-7：

表 3.4-5 花蓮地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃表(1/2)

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程1	第一日	太魯閣自行車-省道台8線	新城車站-太魯閣自行車-鳳凰林綠色隧道-太魯閣遊客中心-臺8線-長春祠-燕子口-九曲洞-合流露營區-綠水遊憩區-天祥(22.3km)	b R+b B+b C+b	新城車站	天祥	閤口小吃街/太魯閣遊客中心/天祥	上午 沿著路旁的鳳凰木綠色隧道前進，欣賞往太魯閣沿途之自然美景。	下午 挑戰臺8線太魯閣至天祥路線，挑戰體力極限，欣賞沿途崖壁峭立，景緻清幽，具有雄偉壯麗的山川景色。(臺8線路段坡度起伏大，騎乘此路段應具備體能挑戰的體力，且適合有導騎及安全配備騎士騎乘為佳)	職業級/體能挑戰者	四季皆宜
	第二日	省道台8線-太魯閣自行車-兩潭自行車道-兩鐵自行車道	天祥-省道台8線-太魯閣自行車-新城車站-七星潭-七星柴魚博物館-七星潭遊客中心-北濱公園-兩鐵自行車道-花蓮車站(54km)		新城車站/七星潭遊客中心/花蓮車站	花蓮市區	七星柴魚博物館/花蓮小吃	全天 沿著臺8太魯閣路線下坡騎乘，讓人通體舒暢；再沿著東部美麗海岸線風光和壯闊的藍色太平洋海景騎乘自行車，享受明媚濱海風光，及海風微微吹來讓心情自然開闊、欣賞花蓮自然的山海美景，參觀曼波魚生態，品嚐當地海鮮及美食。			
	第三日	兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道(鯉魚潭風景區-南濱公園段)	花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-鯉魚潭自行車道-鯉魚潭遊客中心-鯉魚潭美食商園-兩潭自行車道-花蓮車站(47.5km)		花蓮車站/鯉魚潭遊客中心	-	吉安鄉小吃/鯉魚潭美食商園	上午 環繞大半個吉安鄉的自行車穿梭在田園小徑中，在水利生態步道路線沿途有翠綠的落羽松林、質樸的農村風情與山林景觀可觀賞；並可享用山珍野味及田園美食。	下午 沿著環潭道路騎乘，享受怡人的湖光山色，車道旁設有休憩涼亭，可稍事休息，賞湖品嚐咖啡或垂釣。		

註 出遊運具代號：自行車b、台鐵R、巴士B、自小客車C。

表 3.4-5 花蓮地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃表(2/2)

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程 2	第一日	兩鐵自行車道-縣 193 自行車路線-臺 9 自行車路線	花蓮車站-北濱公園-南濱公園-縣 193 自行車路線-月眉山步道入口處-鳳林車站-光復車站-光復糖廠-(58km)	b R+b B+b C+b	花蓮車站	光復糖廠	鳳林鎮小吃 / 光復糖廠	上午 沿著縣 193 道路騎乘，享受怡人山色，並於鳳林車站周邊享用當地小吃、或冰果室內的月見冰。	職業級 / 體能挑戰者	春、秋、冬	
	第二日	臺 9 自行車路線-瑞穗長濱自行車道-臺 11 自行車路線	光復糖廠-瑞穗車站-瑞穗長濱自行車道-長虹橋-大港口-石梯坪遊憩區-石門遊憩區-親不知子斷崖-磯崎(74.5km)		瑞穗車站	瑞穗溫泉	光復糖廠 / 石梯坪遊憩區 / 磯崎	下午 下午到光復糖廠，為花東旅遊很好的休息點，糖廠冰品部裡各種口味的冰棒與冰淇淋更是廣受歡迎；糖廠內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。這些檜木房舍都是建於日治時期的糖廠員工宿舍，至今仍保存良好，可於此休憩住宿，感受濃濃的懷舊風情。			
								上午 騎自行車挑戰體能，達到挑戰自我目標，欣賞東部青山碧海，沿線視野遼闊、山海一色美景天成，於石梯坪遊憩區及漁港品嚐地方特色小吃。			
	第三日	臺 11 自行車路線-兩鐵自行車道	磯崎-芭崎遊憩區-蕃薯寮坑遊憩區-牛山瞭望台-花蓮遊客服務中心-南濱公園-北濱公園-花蓮車站(42km)		花蓮車站	-	磯崎 / 花蓮遊客服務中心 / 花蓮小吃	下午 騎自行車挑戰體能，沿途欣賞東部海岸線景色，崎海水浴場戲水及於週邊用餐住宿。			
								上午 騎自行車挑戰體能，沿著東部美麗海岸線風光和壯闊的藍色太平洋海景騎乘自行車，享受明媚濱海風光，及海風微微吹來讓心情自然開闊、欣賞自然的山海美景，中午於花蓮遊客服務中心用餐。			
	下午 下午可悠閒於公園內騎乘自行車在回到花蓮車站回程。										

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。



### 第一日 太魯閣自行車-省道台8線

新城車站-太魯閣自行車-鳳凰林綠色隧道-太魯閣遊客中心(用餐)-省道台8線-長春祠-燕子口-九曲洞-台流露營區-綠水遊憩區-天祥(住宿)(22.3km)



### 第二日 台8線-太魯閣自行車-兩潭北延線-兩潭自行車道-兩鐵自行車道

天祥-台8線-太魯閣自行車-鳳凰林綠色隧道-新城車站-兩潭北延線-七星潭-七星柴魚博物館(用餐)-七星潭遊客中心-北濱公園-南濱公園-兩鐵自行車道-花蓮車站(花蓮市住宿)(54km)

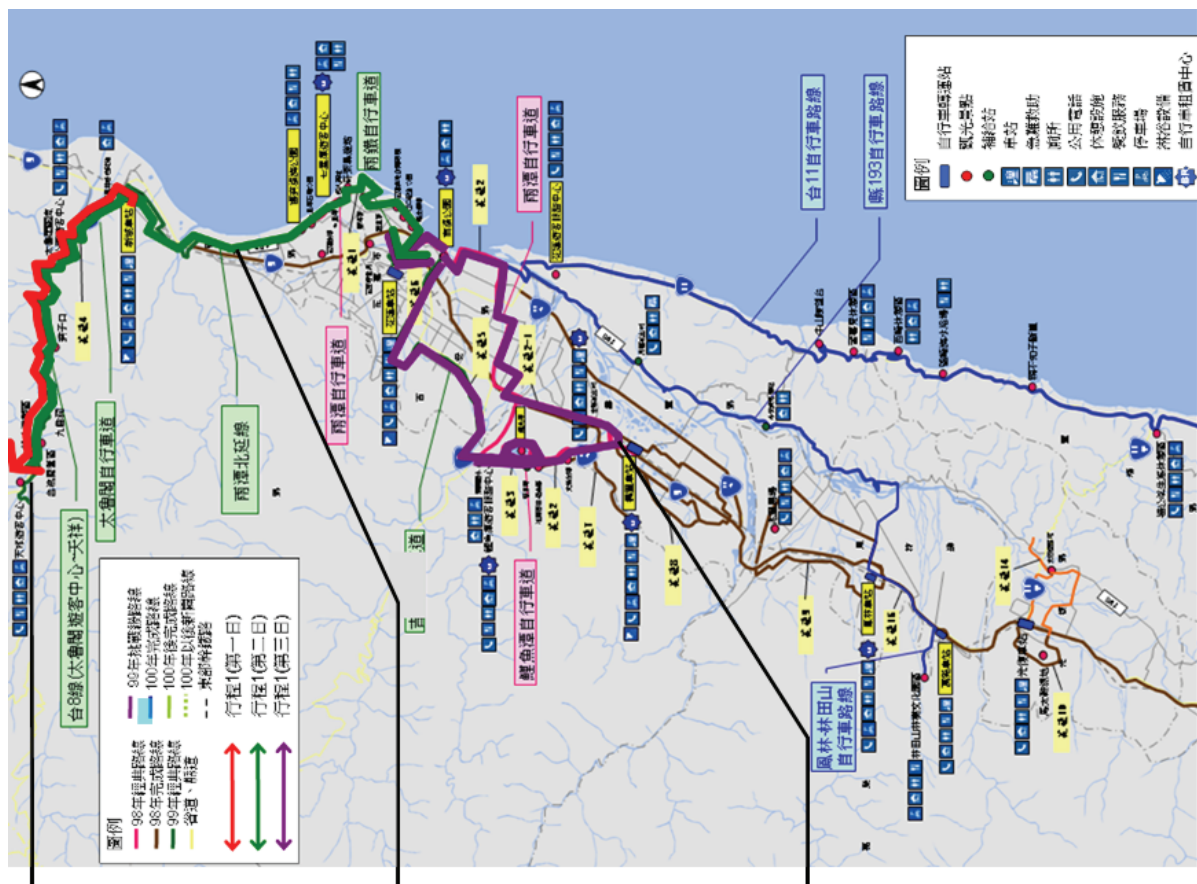


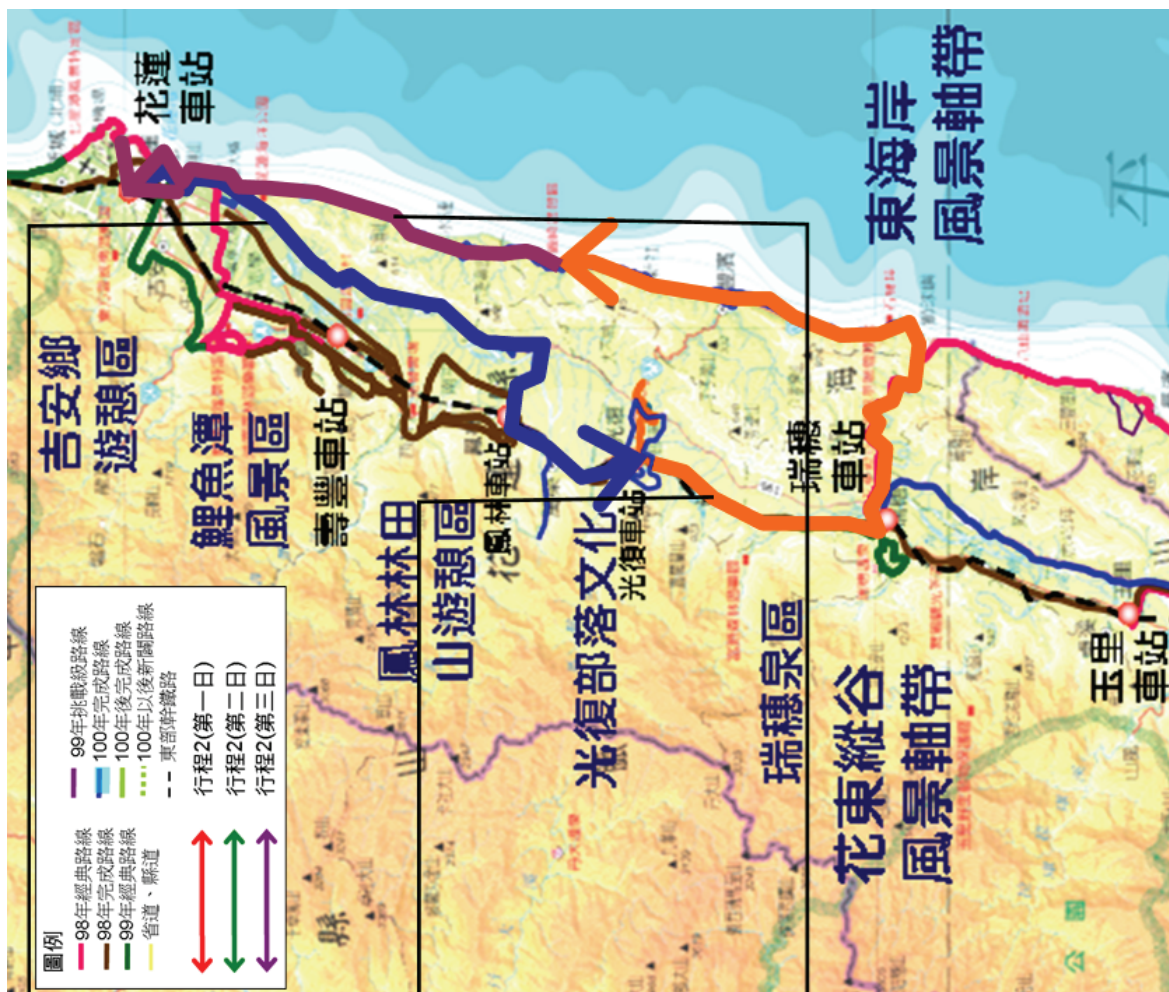
### 第三日 兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道

花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-南濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-鯉魚潭遊客中心-鯉魚潭美食商圈(用餐)-兩潭自行車道-花蓮車站(47.5km)



圖 3.4-6 花蓮地區(光復以北)自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖





### 第一日 兩鐵自行車道-縣193自行車路線-台9自行車路線

花蓮車站-北濱公園-南濱公園-縣193自行車路線-月眉山步道入口處-鳳林車站(鳳林鎮用餐)-光復車站-光復糖廠(住宿)(58km)



### 第二日 台9自行車路線-瑞穗長濱自行車道-台11自行車路線

光復糖廠-瑞穗車站-瑞穗長濱自行車道-長虹橋-大港口-石梯坪遊憩區(用餐)-石門遊憩區-親不知子斷崖-磯崎(74.5km)



### 第三日 台11自行車路線-兩鐵自行車道

磯崎-芭崎遊憩區-蕃薯寮坑遊憩區-牛山瞭望台-花蓮遊客服務中心(用餐)-南濱公園-北濱公園-花蓮車站(42km)



圖 3.4-7 花蓮地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖



### 3.4.4 臺東地區經典示範區行程整合服務調整規劃

臺東地區 100 年路線為接續 99 年經典路線，臺東 11 武陵綠色隧道(4.8 公里)及東 33 自行車路線替代鹿野路段之台 9 線，與 99 年臺東 3 龍田自行車道銜接，並增設臺東 12 鹿野臺東聯絡道，可從臺東車站出發走東 45 再接縣道 197 線至鸞山大橋(21 公里)。

98 年及部分 99 年經典路線（大坡池、龍田自行車道）屬於親子型路線，而 100 年及大部分 99 年經典路線屬於串聯型路線，100 年路線完成後可使臺東地區之縱谷軸帶路網與海岸軸帶路網完整串接，主要服務騎乘對象包括挑戰型及長途環島串接型通過旅次，適合體力較佳者騎乘。

臺東地區自行車道多位於縱谷中，於中央山脈和海岸山脈間，循著兩山脈之間的綠色廊道而行，沿途盡是阡陌田園、秀麗山水，與人文、物產所蘊含的豐富，可體驗到一份恬淡閒適的縱谷情懷。其中沿線有許多獨特的自然景觀及生態資源，而關山自行車道由轉運站關山車站出發，大坡池自行車道、大坡池新增環線及台 9 線自行車路線由池上車站出發，龍田自行車道及東 33 挑戰路線由鹿野車站出發，車站周邊均有提供出租自行車的服務店家，周邊景點分別有池上蠶桑休閒農場、臺東池上牧野渡假村、臺東縣客家文化園區、池上農會休閒觀光碾米工廠、關山親水公園及鹿野高台等旅遊景資源點。

山海鐵馬道及台 11 線自行車路線由臺東車站出發，台 11 線自行車路線、八喻喻自行車道及三仙台自行車道為沿東部海岸線騎乘，周邊有臺東森林公園、小野柳、水往上游、伽路蘭遊憩區、金樽遊憩區、東河、泰源幽谷、都歷遊客服務中心及三仙台等旅遊景點。

各自行車道到達各轉運點、遊憩點之運具可搭配自行車、台鐵、巴士或自小客車遊覽，可串聯騎乘也可分開遊覽。濱海地區遮蔭較為不足，騎乘時需注意防曬與補充水分，夏日應避開中午時段騎乘。

#### 1. 主要騎乘路線與距離：

- (1) 臺東 1-關山自行車路線長約 12.9km，車道沿著關山鎮近郊的鄉間小路，自環保親水公園起為親水段，沿著紅石溪畔，周邊為一望無際的田園風光；車道向南彎進親山段，此段車道沿著關山大圳而行，由於地勢較高，下方的關山鎮全景及遠方的卑南溪、海岸山脈景致一覽無遺，令人神清氣爽。沿路景點有關山環保親水公園、縱觀日月亭、觀山大圳、水稻文物館、竹藝教室及警察文物館等自然、人文景觀資源點。
- (2) 臺東 2-大波池自行車道長約 7.7km，車道環繞大坡池可悠閒地享受大坡池美麗的湖光景色、豐富的自然生態景觀及沿途阡陌縱橫的田園風光，沿線有水車、汲水亭、休憩涼亭、座椅、方向指標及指標牌等自行車休閒設施。
- (3) 臺東 2-1 大波池新增環線長約 6km，銜接大波池自行車道，周邊多為農村景致，沿線景點有池上圳水利公園、池上生態魚梯、臺東池上牧野渡假村、臺東縣客家文化園區及池上農會休閒觀光碾米工廠等。

- (4) 臺東 3-龍田自行車道長約 4.7km，從鹿野車站出發，路線綠意盎然，徐徐涼風搭上蔭涼樹蔭，鳥叫、蟲鳴，使人心曠神怡，亦充滿日式及原住民風情，沿線可欣賞高台地形、小葉欖仁綠色隧道、大草坪、農村景致、水果園區、茶園及滑翔翼起降處。
  - (5) 臺東 3-1 東 33 自行車路線長約 9km，沿線以山林景致及零落農村為主，途中有永安社區活動中心，可在此享用當地的特色餐飲。
  - (6) 臺東 4-臺東山海鐵馬道，長約 1.6km，主要為市區景觀道路。從臺東車站出發，周邊有臺東棒球場、臺東森林公園、琵琶湖等景點。
  - (7) 臺東 5-東河泰源自行車道長約 6.2km，周邊為山谷幽靜景觀，沿途經過舊東河老橋及東河橋遊憩區，在登仙橋可欣賞成群結隊的猴群。
  - (8) 臺東 6-三仙台自行車道長約 8.8km，沿線兩側多椰林海岸景觀，端點為三仙台景觀。
  - (9) 臺東 9-八噶自行車道長約 3.4km，緊鄰海岸線，沿線可遠眺海岸線景緻優美。
  - (10) 臺東 11-武陵綠色隧道長約 4.8km，位於花東公路舊台 9 線瑞豐來往武陵之間，兩旁都是超過一甲子的樟樹又稱瑞豐樟樹綠色隧道。一路極少車子來往，可以自在騎乘。
  - (11) 臺東 12-鹿野臺東聯絡道(縣 197+東 45)長約 4.8km，從鸞山大橋至臺東棒球場，連接鹿野車站及臺東車站，途中經過利吉月世界可觀賞特殊惡地景觀，到都巒山斷層解說處，開始可以眺望到太平洋與海中的綠島、都蘭灣，沿途景色優美。
  - (12) 省道台 9 線長約 24km，串接花蓮及臺東兩地，從安通台 30 線至池上。沿線有中央山脈及海岸山脈之縱谷景觀。
  - (13) 省道台 9 線長約 27.9km，是處於中央山脈及海岸山脈之縱谷景觀，沿線有大坡池、關山親水公園、關山車站、鹿野高台等遊憩據點。
  - (14) 省道台 11 線長約 59.4km，為各類型的海岸景觀，沿線有小野柳的百變奇岩、伽路蘭遊憩區極具人文特色的漂流木裝置藝術作品、加母子灣沙灘椰樹與廣闊的海、金樽遊憩區品嚐咖啡、石雨傘觀賞獨特的石灰石地形自然奇景等豐富的海岸地景。
  - (15) 台 9 線自行車路線由山海鐵馬道至知本車站，長約 17.7 km，串聯臺東車站至知本地區沿縱谷軸帶之串聯型自行車路線。
  - (16) 台 11 線自行車路線由中華大橋至知本車站，長約 14 km，串聯臺東車站到知本地區海岸軸帶之串聯型自行車路線。
  - (17) 臺東 13-知本溫泉自行車路線長約 4.5 km，從知本車站出發至知本溫泉區。
2. 臺東地區自行車道經典示範路網與花蓮地區自行車道經典示範路網結合，形成二日遊、三日遊及四日遊行程規劃為主，其中四日遊行程應具備體能挑戰的體力，且適合有導騎及安全配備騎士騎乘為佳：
- (1) 二日遊行程

①行程1：第一日省道台9線-大坡池自行車道-池上新增環線；第二日池上關山聯絡道-關山自行車道。

②行程2：第一日臺東車站（甲租）-臺東山海鐵馬道-省道台11線-八噃噃自行車道-省道台11線；第二日三仙台自行車道-省道台11線-瑞穗長濱(玉長公路)-玉富自行車道-玉里車站（乙還）。

③行程3：第一日臺東車站省道台9線-知本溫泉自行車路線-知本溫泉區；第二日知本溫泉區-知本溫泉自行車路線-省道台11線-山海鐵馬道-臺東車站。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表3.4-6及圖3.4-8。

表 3.4-6 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表(1/2)

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程 1	第一日	省道臺9線-大坡池自行車道-池上新增環線	關山車站-池上關山聯絡道-池上車站-大坡池自行車道-錦園田邊俱樂部-大水車-池上新增環線-水利公園-生態魚梯-牧野渡假村-客家文化園區-池上車站(27km)	b R+b C+b	關山車站/池上車站周邊(中山路)	池上鄉	池上車站周邊(池上便當)/池上鄉小吃	上午	沿臺9騎乘可欣賞縱谷景觀,並於池上飯包博物館參觀享用池上便當。	親子用遊/一般者	四季皆宜
								下午	環繞大坡池騎乘自行車,可悠閒地享受大坡池美麗的湖光景色、豐富的自然生態景觀及沿途阡陌縱橫的田園風光,晚上住宿於池上鄉。		
	第二日	池上關山聯絡道-關山自行車道	池上車站-臺9線-池上關山聯絡道-關山車站-關山自行車道-關山大圳-縱觀日月亭-親水公園-關山車站(32.5km)		關山車站/關山自行車道起點	池上鄉小吃/關山鎮小吃	上午	舒適的騎於大自然中,沿線也可看到臺東特色產業及人文觀光資源。			
							下午	沿關山自行車道騎乘自行車,輕鬆環繞關山鎮,體驗早期農村文化及親水公園遊憩,盡覽小鎮風光,與品嚐當地特色小吃。			
行程 2	第一日	臺東山海鐵馬道-省道臺11線-八噃噃自行車道-省道臺11線	臺東車站-山海鐵馬道-臺11線-小野柳-伽路蘭遊憩區-金樽遊憩區-都歷遊客服務中心-八噃噃自行車道-臺11線-成功鎮(59.6km)	b R+b C+b	臺東車站	成功鎮	東河鄉/成功鎮(海鮮)	上午	感受台東市市區道路景觀;再繼續騎乘海岸線,到小野柳參觀令人驚嘆的百變奇岩,宛如天然雕刻公園;伽路蘭遊憩區欣賞極具人文特色的漂流木裝置藝術作品;中午到東河鄉享用當地特色小吃。	一般者/職業級	春、夏、秋
								下午	用餐完後再繼續騎乘海岸線,夜宿成功鎮。		
	第二日	三仙台自行車道-省道臺11線-瑞穗長濱(玉長公路)-玉富自行車道	成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道臺11線-寧埔橋-玉長公路-安通溫泉-安通鐵馬驛站-玉富自行車道-玉里車站(42km)		安通鐵馬驛站/玉里車站	玉里車站周邊	上午	可以起個大早到三仙台看日出,初昇的太陽與跨海拱橋形成一幅如詩如畫的美景,再騎乘自行車。			
							下午	下午觀賞石雨傘獨特的石灰石地形,再繼續各種豐富的海岸景觀,並挑戰瑞穗長濱公路(玉長公路),可遠眺海景及太平洋海岬景觀。			
							下午	下午轉向山海鐵馬道,經台東森林公園,回到台東車站。			

註 出遊運具代號：自行車b、台鐵R、巴士B、自小客車C。



表 3.4-6 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃表(2/2)

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
行程 3	第一日	臺東車站－省道台 9 線－知本溫泉自行車路線－知本溫泉區	臺東車站－卡地布部落(中午用餐)－知本溫泉自行車路線－知本溫泉區(22.2km)	b	臺東車站	知本溫泉區	卡地布部落(中午用餐)或便利商店	上午	感受臺東市市區道路景觀；往南台 9 線至卡地布部落，休憩並瞭解部落文化。	親子用遊／一般者	春、夏、秋
								下午	用餐完後再繼續往知本溫泉區，享受泡湯的樂趣。		
	第二日	知本溫泉區－知本溫泉自行車路線－台 11 線－山海鐵馬道－臺東車站	知本溫泉區－知本溫泉自行車路線－台 11 線－知本車站－黑森林/琵琶湖(中午用餐)－山海鐵馬道－臺東森林公園－臺東市區－臺東車站(24.7 km)	R+b C+b			琵琶湖	上午	早上慢騎溫泉區內，再沿台 9 線海岸線，欣賞海岸景觀。中午至琵琶湖休憩用餐。	親子用遊／一般者	春、夏、秋
								下午	下午轉向山海鐵馬道，經臺東森林公園，回到臺東車站。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。

### 行程1 省道台9線-大坡池自行車道-大坡池新增環線-池上關山聯絡道-關山自行車道

第一日：關山車站—池上關山聯絡道—池上車站—大坡池自行車道—錦園田邊俱樂部—大水車—大坡池新增環線—水利公園—生態魚梯—牧野渡假村—客家文化園區—池上車站(27km)  
第二日：池上車站—台9線—關山車站—關山自行車道—關山大圳—縱觀日月亭—親水公園—關山車站(32.5km)



### 行程2 山海鐵馬道-台11線-八噶嚨自行車道-三仙台自行車道-瑞穗長濱自行車道-玉富自行車道

第一日：臺東車站—山海鐵馬道—台11線—小野柳—伽路蘭遊憩區—金樽遊憩區—都歷—八噶嚨自行車道—台11線—成功鎮(59.6km)  
第二日：成功鎮—成功鎮海濱公園—椰林祕徑—三仙台—台11—大港口—玉長公路—安通鐵馬驛站—玉富自行車道—玉里車站(42km)

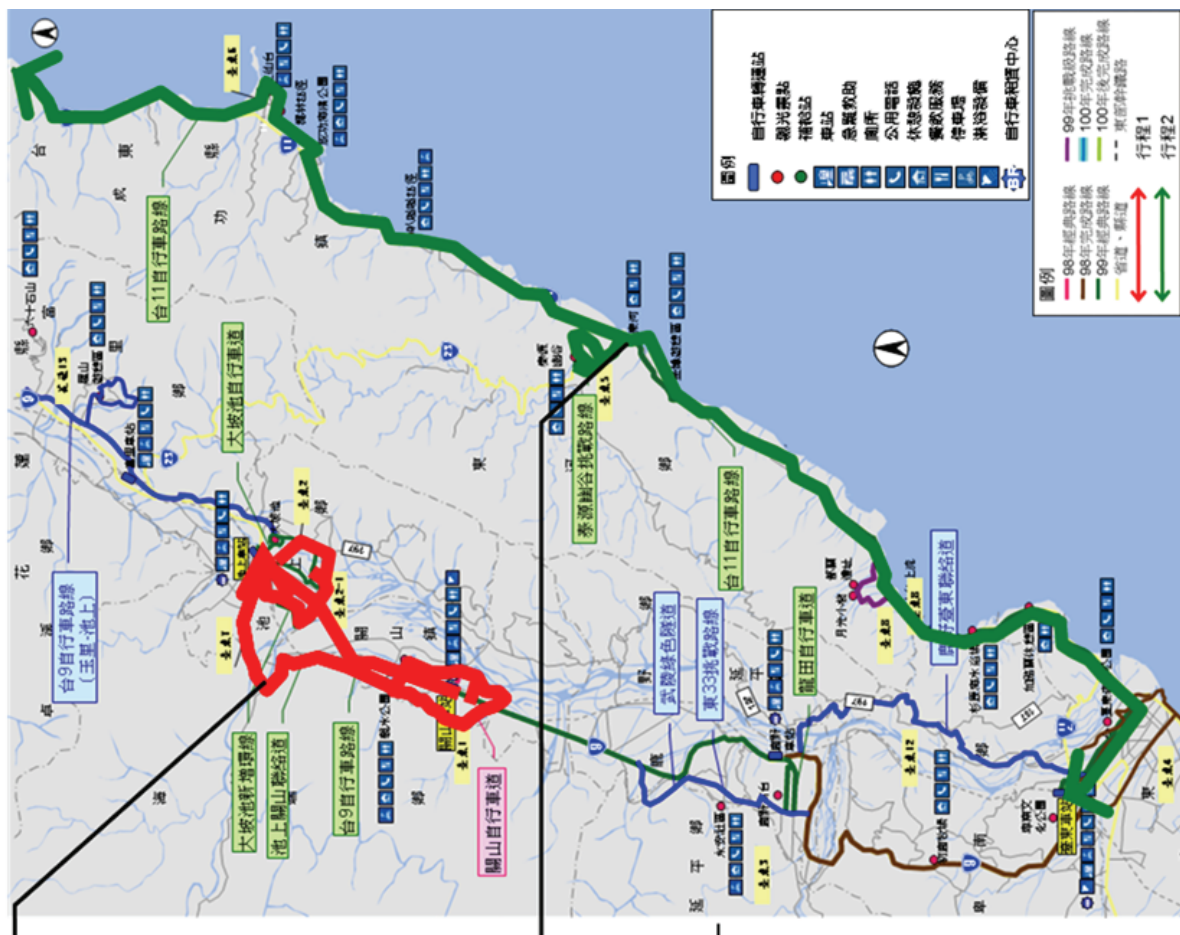


圖 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖(一)

**行程3：第一日 台東車站—省道台9線—知本溫泉自行車道—知本溫泉區**

台東車站—卡地布部落(中午用餐)—知本溫泉自行車道—知本溫泉區(22.2km)



**第二日 知本溫泉區-知本溫泉自行車道-台11線-山海鐵馬道-台東車站**

知本溫泉區-知本溫泉自行車道-台11線-知本車站-黑森林/琵琶湖(中午用餐)-山海鐵馬道-台東森林公園-台東市區-台東車站

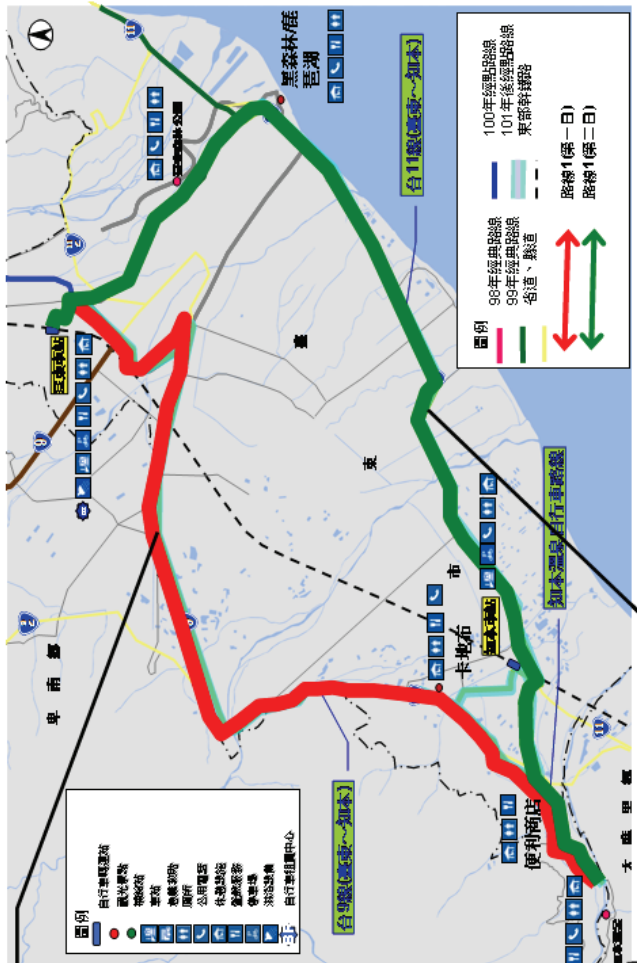


圖 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網二日遊行程規劃圖(二)

## (2) 三日遊行程

建議行程：第一日關山車站（甲租）-關山自行車道-省道台9線-武陵綠色隧道-東33自行車路線-龍田自行車道-鹿野臺東聯絡道；第二日臺東山海鐵馬道-省道台11線-八噃噃自行車道-省道台11線；第三日三仙台自行車道-省道台11線-瑞穗長濱（玉長公路）-玉富自行車道-玉里車站（乙還）。

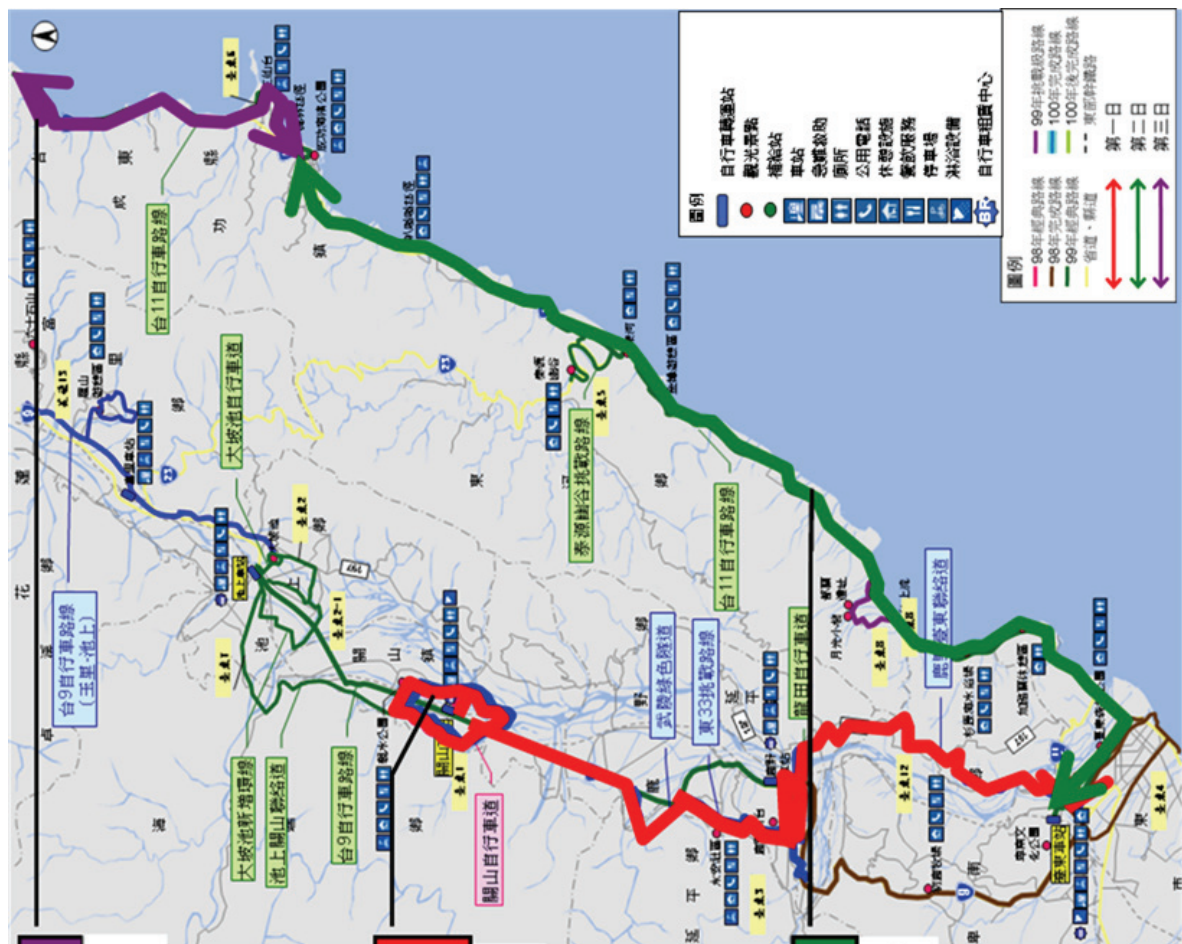
有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表3.4-7及圖3.4-9。

表 3.4-7 臺東地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃表

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
建議行程	第一日	關山自行車道-省道臺9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-龍田自行車道-鹿野台東聯絡道	關山車站-關山自行車道-關山大圳-縱觀日月亭-親水公園-關山車站-臺9線-鄉道東33挑戰路線-武陵綠色隧道-永安活動中心-龍田自行車道-鹿野車站-鹿野台東聯絡道-臺東車站(66km)	b R+b B+b C+b	關山車站/關山自行車道起點/龍田國小旁/永安活動中心	臺東市	關山鎮小吃/永安活動中心/台東市小吃	上午	沿關山自行車道騎乘自行車，輕鬆環繞關山鎮，體驗早期農村文化及親水公園遊憩，盡覽小鎮風光，與品嚐當地特色小吃，再沿臺9轉武陵綠色隧道騎乘可欣賞縱谷景觀，中午可到永安活動中心享用當地特色餐點。	一般者/職業級	四季皆宜
								下午	用餐完後到龍田享受車道四周的綠意盎然，欣賞高臺地形及農村景觀，茶園、鳳梨園及大草坪(滑翔翼起降處)，再沿197線及東45騎乘欣賞縱谷及利吉惡地景觀，夜宿台東市。		
	第二日	臺東山海鐵馬道-省道臺11線-八噃噃自行車道-省道臺11線	臺東車站-山海鐵馬道-臺11線-小野柳-伽路蘭遊憩區-加母子灣-水往上游-金樽遊憩區-東河-阿美族民俗中心-都歷遊客服務中心-八噃噃自行車道-臺11線-成功鎮(59.2km)		台東車站	成功鎮	東河鄉/成功鎮(海鮮)	上午	感受台東市區道路景觀；再繼續騎乘海岸線，到小野柳參觀令人驚嘆的百變奇岩，宛如天然雕刻公園；伽路蘭遊憩區欣賞極具人文特色的漂流木裝置藝術作品；加母子灣沙灘的椰樹與廣闊的海；中午到東河享用當地特色小吃。		
								下午	用餐完後到東河泰源幽谷賞景，再繼續騎乘海岸線，夜宿成功鎮。		
	第三日	三仙台自行車道-省道臺11線-瑞穗長濱(玉長公路)-玉富自行車道	成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道臺11線-寧埔橋-玉長公路-安通溫泉-安通鐵馬驛站-玉富自行車道-玉里車站(48km)		安通鐵馬驛站/玉里車站		玉里車站周邊	上午	可以起個大早到三仙台看日出，初昇的太陽與跨海拱橋形成一幅如詩如畫的美景，再騎乘自行車。		
								下午	下午觀賞石雨傘獨特的石灰石地形，再繼續各種豐富的海岸景觀，並挑戰瑞穗長濱公路(玉長公路)，可遠眺海景及太平洋海岬景觀。		

註 出遊運具代號：自行車b、台鐵R、巴士B、自小客車C。





### 第三日 三仙台自行車道-瑞穗長濱自行車道-玉富自行車道

成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道台11-學埔橋-玉長公路-安通鐵馬驛站-玉富自行車道-玉里車站(48km)



### 第一日 關山自行車道-省道台9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-龍田自行車道-鹿野臺東聯絡道

關山車站-關山自行車道-關山大圳-縱觀日月亭-親水公園-關山車站-台9線-鄉道東33挑戰路線-永安活動中心-龍田自行車道-鹿野車站-台9線-臺東車站(68km)



### 第二日 山海鐵馬道-台11線-八噃自行車道

臺東車站-山海鐵馬道-台11線-小野柳-伽路蘭遊憩區-水往上游-金樽遊憩區-東河-阿美族民俗中心-都歷遊客服務中心-八噃自行車道-台11線-成功鎮(42km)



圖 3.4-9 臺東地區自行車道經典示範路網三日遊行程規劃圖



### (3) 四日行程

建議行程：第一日臺東山海鐵馬道-省道台 11 線-八翁嶺自行車道-省道台 11 線；第二日三仙台自行車道-省道台 11 線-瑞穗長濱(玉長公路)-玉富自行車道；第三日玉富自行車道-省道台 9 線-羅山自行車路線-大坡池自行車道-大坡池新增環線-池上關山聯絡道-關山自行車道；第三日關山自行車道-省道台 9 線-武陵綠色隧道-東 33 自行車路線-龍田自行車道-鹿野臺東聯絡道。

有關上述各行程路線據點、出遊運具、自行車租賃點、餐飲地點、活動內容與項目、路線型態、適合出遊的季節等建議參詳表 3.4-8 及圖 3.4-10：

表 3.4-8 臺東地區自行車道經典示範路網四日遊行程規劃表

編號	日程	主要活動路線	路線據點	出遊運具	自行車租賃點	建議住宿點	建議餐飲點	活動內容／項目		路線類型	適合出遊季節
路線 1	第一日	玉富自行車道-臺 9 線-羅山自行車路線-大坡池自行車道-大坡池新增環線-池上關山聯絡道-關山自行車道	玉里車站-玉富自行車道-安通鐵馬驛站-臺 9 線-羅山自行車路線-羅山遊憩區-省道臺 9 線-池上車站-大坡池自行車道-大水車-大坡池新增環線-水利公園-客家文化園區-池上車站-臺 9 線-關山自行車道-關山親水公園-關山車站 (68.5km)	b R+b B+b C+b	玉里車站/安通鐵馬驛站/池上車站周邊/關山自行車道起點	關山鎮	池上車站周邊/關山鎮小吃	上午 在騎乘玉富自行車道，其中數百公尺的鐵路橋最吸引人，沿途可欣賞美麗田園風光及品嚐玉里麵、地方小吃。之後到羅山遊憩區欣賞羅山瀑布、泥火山。並體驗當地有及農產及風味小吃 DIY 等活動。再沿臺 9 線往池上方向騎乘，享受陽光及當地特色美食。	下午 環繞大坡池騎乘自行車，可悠閒地享受美麗的湖光景色、豐富的自然生態景觀及沿途阡陌縱橫的田園風光。再到池上關山聯絡道舒適的騎於大自然中，沿線也可看到臺東特色產業及人文觀光資源，晚上住宿於關山鎮。	一般者/ 職業級	四季皆宜
	第二日	關山自行車道-省道臺 9 線-武陵綠色隧道-鄉道東 33 挑戰路線-龍田自行車道-鹿野台東聯絡道	關山車站-關山自行車道-關山大圳-縱觀日月亭-親水公園-關山車站-池上關山聯絡道-武陵綠色隧道-鄉道東 33 挑戰路線-永安活動中心-龍田自行車道-鹿野車站-鹿野台東聯絡道-臺東車站 (48km)		關山車站/關山自行車道起點/龍田國小旁/永安活動中心	臺東市	關山鎮小吃/永安活動中心/台東市小吃	上午 沿關山自行車道騎乘自行車，輕鬆環繞關山鎮，體驗早期農村文化及親水公園遊憩，盡覽小鎮風光，與品嚐當地特色小吃，再沿臺 9 線騎乘可欣賞縱谷景觀，中午到永安享用特色餐點。	下午 用餐完後到龍田享受車道四周的綠意盎然，欣賞高臺地形及農村景觀，茶園、鳳梨園及大草埤(滑翔翼起降處)，再沿 197 線及東 45 騎乘欣賞縱谷及利吉惡地景觀，夜宿台東市。		
	第三日	臺東山海鐵馬道-省道臺 11 線-八翁嶺自行車道-省道臺 11 線	臺東車站-山海鐵馬道-臺 11 線-小野柳-伽路蘭遊憩區-加母子灣-水往上游-金樽-東河-都歷-八翁嶺自行車道-臺 11 線-成功鎮(59.2km)		台東車站	成功鎮	東河鄉/成功鎮(海鮮)	上午 感受台東市市區道路景觀；再繼續騎乘海岸線，到小野柳參觀令人驚嘆的百變奇岩；伽路蘭遊憩區欣賞極具人文特色的漂流木裝置藝術作品；中午到東河享用當地特色小吃。	下午 用餐完後再繼續騎乘海岸線，夜宿成功鎮。		
	第四日	三仙台自行車道-省道臺 11 線-瑞穗長濱(玉長公路)-玉富自行車道	成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道臺 11 線-寧埔橋-玉長公路-安通溫泉-安通鐵馬驛站-玉富自行車道-玉里車站(42km)		安通鐵馬驛站/玉里車站		玉里車站周邊	上午 可以起個大早到三仙台看日出，初昇的太陽與跨海拱橋形成一幅如詩如畫的美景，再騎乘自行車。	下午 下午觀賞石雨傘獨特的石灰石地形，再繼續各種豐富的海岸景觀，並挑戰瑞穗長濱公路(玉長公路)，可遠眺海景及太平洋海岬景觀。		

註 出遊運具代號：自行車 b、台鐵 R、巴士 B、自小客車 C。

**第一日** 玉富自行車道-台9線-羅山自行車路線-大坡池自行車道-大坡池新增環線-池上關山聯絡道-關山自行車道

玉里車站-玉富自行車道-安通鐵馬驛站-台9線-羅山自行車路線-羅山遊憩區-省道台9線-池上車站(用餐)-大坡池自行車道-大水車-大坡池新增環線-水利公園-客家文化園區-池上車站池上關山聯絡道-關山自行車道-關山親水公園-關山車站(關山鎮住宿)(68.5km)

**第二日** 關山自行車道-省道台9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-龍田自行車道-鹿野臺東聯絡道

關山車站-台9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-永安活動中心-龍田自行車道-鹿野車站-鹿野臺東聯絡道-臺東車站(台東市住宿)(47.8km)

**第三日** 臺東山海鐵馬道-省道台11線-八噶嚨自行車道

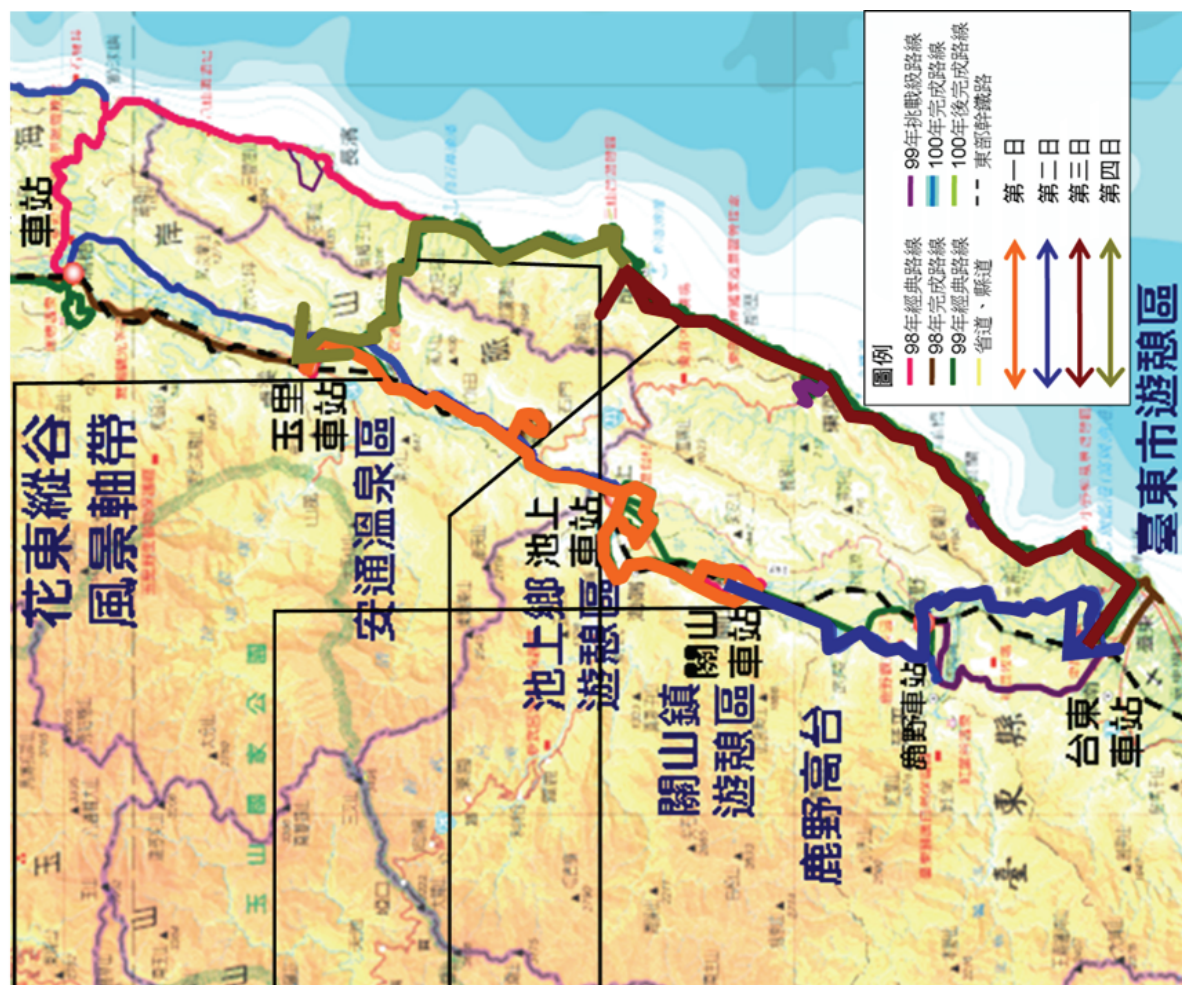
臺東車站-山海鐵馬道-台11線-小野柳-伽路蘭遊憩區-加母子灣-水往上游-金樽-東河-都歷-八噶嚨自行車道-成功鎮(住宿)(59.2km)

**第四日** 三仙台自行車道-省道台11線-瑞穗長濱自行車道-玉富自行車道

成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道台11線-寧埔橋-玉長公路-安通鐵馬驛站-玉富自行車道-玉里車站(42km)



圖 3.4-10 花東地區自行車道經典示範網路四日遊行程規劃圖



## 第四章「東部自行車路網示範計畫」總結報告

東部自行車路網示範計畫主要依據交通部「節能減碳東部自行車路網示範計畫」，配合執行自行車路網改善或新建。經四年後，本計畫配合提出整體示範計畫的總結報告，總結報告主要包括兩部分；第一部分提出示範計畫整體執行成效評估，以評估報告格式撰寫。第二部分將以旅遊書形式呈現整體執行的成果報告，主要包括介紹經典路線建設成果外，配合整合自行車旅遊服務資訊成果。

### 4.1 前言

#### 4.1.1 計畫緣起

因應地球暖化與世界性之能源危機，人類開始正視汽車所帶來的機動性與便利性等優點之外，其所帶來負面的耗能、污染、噪音衝擊，相對突顯傳統自行車與環境共生的可貴。因此，重新思考自行車在「快速的交通運輸」與「慢活的觀光旅遊」所扮演之角色，全球進而提倡節能減碳之環境覺醒與永續發展議題，各國也積極發展自行車觀光(Bicycle Tourism)，期帶動鄉村旅遊發展，使得以自行車從事觀光旅遊與休閒運動與通勤運輸，蔚為流行風潮。

交通部於 97 年 10 月 13 日召開「臺 9 線、臺 11 線(花蓮—臺東路段)融入景觀道路元素專案報告」會議決議，景觀道路元素應包括自行車道與步道，其中以東部地區(含花東縱谷與海岸沿線，並重點涵蓋東北角與宜蘭海岸)為示範辦理對象，嗣經交通部規劃研議，完成「配合節能減碳自行車路網示範計畫」，編列經費於 98、99、100 與 101 年積極推動。

#### 4.1.2 計畫範圍與未來環境預測

東部地區好山好水，北起新北市之貢寮鄉之福隆地區，沿臺 2 線南下，銜接臺 9 線與臺 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臺 9 線無法提供服務外，續由花蓮縣新城以南包括縱向臺 9 線、臺 11 線至臺東縣卑南與橫向臺 11 甲線、臺 30 線、臺 23 線所涵蓋之地區，計畫範圍參見圖 4.1-1。目前環境相對於臺灣西部為佳，未來交通部推動之自行車道系統為節能減碳之運輸工具，對於環境不會產生衝擊，將較實施前為佳。

宜蘭縣位於臺灣之東北端，東臨太平洋，縣內擁有豐富之自然景觀及文化資源，為臺灣少數未受污染及受都市化影響較淺之地區。歸納宜蘭縣近年完成之相關規劃，包括「2001 新蘭陽計畫」、「宜蘭縣總體規劃」、「宜蘭縣觀光發展整體綱要計畫」、「宜蘭縣土地使用暨景觀管制之研究」等，未來宜蘭縣人口成長大約以 50~60 萬人為上限，而其家戶宅地、工業廠房、財貨與服務之交易場所等所生產與再生產之活動容量，將在介於東

以高速公路為邊與西至規劃之西環(山腳)快速道路間，涵蓋頭城、礁溪、宜蘭、羅東、蘇澳這一帶狀地區內滿足。

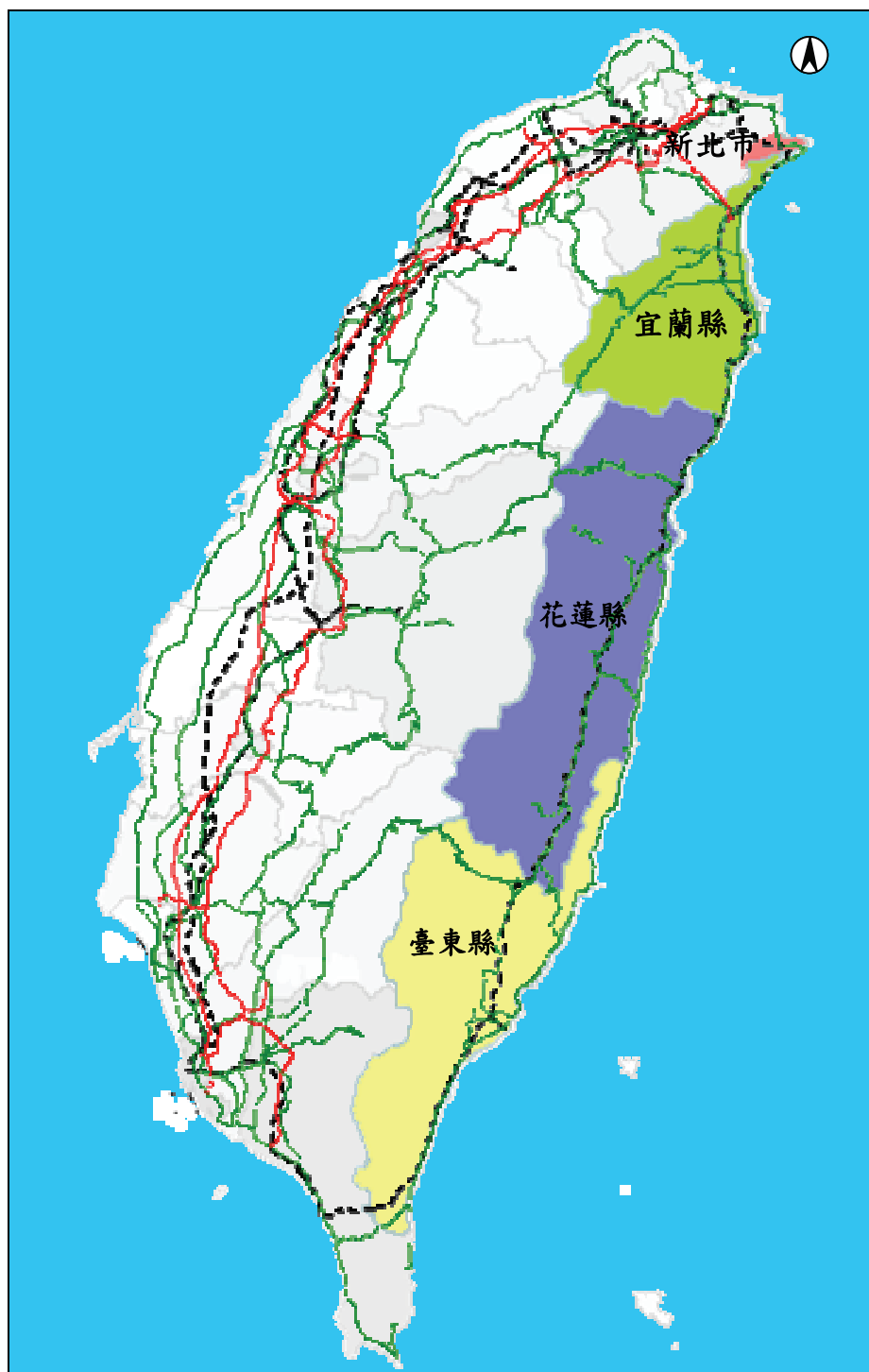


圖 4.1-1 計畫範圍圖

花蓮縣位於臺灣本島的東部，屬南北狹長地形。東邊緊臨浩瀚無際的太平洋，西邊則以險峻高聳的中央山脈和臺中縣、南投縣、高雄縣為鄰；北面以大濁水溪與宜蘭縣為界，南面則以部分海岸山脈和臺東縣接壤。對外道路交通以臺 9 線、臺 8 線、臺 11 線為主要交通路網，其中以臺 8 線（中橫公路）、臺 9 線（蘇花公路）屬山區路段；臺 11

線（東海岸）及臺9線（花東公路）則多屬丘陵、平原路段，且多以雙向二車道狹窄路段為主；另花蓮國際港緊鄰市區，以運載水泥、石材與砂石等貨運為主，造成港區周邊道路嚴重之負擔以及空間環境衝擊，形成都市與海洋間的阻隔，亦影響空間機能與水岸城市意象，同時配合中央政府「東砂北運」政策性任務，砂石車行駛於境內主要發展地區，嚴重影響運輸環境與空間品質，不符發展優質觀光產業的願景。

空氣污染對人類健康和環境負面衝擊現在已經是政治、社會和環境上的重大議題，地球和個體健康已經危在旦夕，汽機車所排放之氣體，是都市地區主要二氧化碳之來源，過量二氧化碳之排放造成溫室效應，以及全球氣候變化加劇。世界各國在面對嚴重生態環境破壞，以及地球暖化，使得國際上對降低排放二氧化碳的要求日益增加，對生態永續及環境正義作為已更為明確積極，而臺灣98%能源依賴進口，油價高漲對我國經濟將產生重大衝擊，我們必須節能減碳，早日因應。

基此，永續發展和永續的交通運輸不再只是理論性的孤立議題，而是嚴重的問題，衝擊到每個人日常的生活品質，我們面臨的挑戰是要發展出新的運輸方式。全面推動建設人行道以及自行車道，並配合「節能減碳措施」，加速臺灣邁向「低碳社會」及促使民眾廣用步行、自行車等低污染的綠色運輸，以達成永續發展、節能減碳及建構綠色交通網之國家政策願景並符合今世代與未來世代的永續發展目標。

#### 4.1.3 問題評析

##### 1. 課題一：跨部會計畫繁多，須進行整合

- (1) 行政院體委會2002年起負責推動「全國自行車道系統計畫」，每年約支用2-3億元，辦理全國自行車規劃、興建、整建地方性、區域性、環島自行車道，目前規劃約600公里，接受全國各縣市政府申請，何時推動？何時完成？不確定性高。
- (2) 內政部營建署依院定「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」，於98-101年合計約60億元，計畫將自行車道納入市區道路斷面中一併配置，目前該計畫已獲經建會審議通過，正推動中。
- (3) 交通部公路總局完成「省道臺2、9及11線全線評估設置自行車道可行性評估報告」，預計改善自行車道共360公里。

對策：自行車道服務依其功能區分成：1. 休閒運動功能、2. 觀光遊憩功能、3. 交通運輸功能。東部地區擁有好山好水的美景，一向為國人深愛與嚮往，交通部同時掌管交通、運輸、通訊與觀光業務，所以交通部有必要予以整合，形式以觀光遊憩功能為主，兼顧休閒運動與交通運輸需求之自行車路網。至於，交通運輸功能則由內政部與地方政府，於都市計畫區結合本案路網，針對市區部分加以整合；而休閒運動功能則由體委會主導與地方政府配合，藉由本案路網加以銜接串聯而成。

##### 2. 課題二：自行車道有其地方特性，需加以整合，以發揮整體效益



自行車道服務有 3 種層級：1.環島性自行車道、2.區域性自行車道與 3.地方性自行車道。本計畫之服務遊程將地方景點透過地方性自行車道，再藉由省縣鄉道串聯成區域性自行車道，最後連成環島性之長程自行車道。因此，自行車道之規劃設計有其地方特性，縣市政府之意見必須充分尊重，以發揮整體效益。

對策：交通部觀光局、公路總局、臺灣鐵路管理局在推動本計畫之實質建設時應邀集新北市、宜蘭縣、花蓮縣與臺東縣政府溝通，以取得最大共識。

### 3.課題三：民眾的需求多樣化，運輸需求特性必須掌握

民眾對自行車道之目的與需求多樣化，以目前觀光旅客動向分析、行程規劃、使用交通工具等，均無法充分掌握運輸需求特性(旅次目的、運量、時間，起迄)，另者，以往國內運輸需求模式之分析也沒有針對自行車當成運具加以分配運量，基本資料欠缺，有需要深入研究。

對策：交通部觀光局(運輸研究所協助)後續宜辦理「東部地區自行車運輸需求特性調查與分析」，以掌握運輸需求特性(旅次目的、運量、時間，起迄)，並能於運輸需求模式中加以分析處理。

### 4.課題四：道路上劃設自行車道，面臨路幅不足問題

自行車道若用於通勤、通學，則各縣市、鄉鎮市將面臨部分路段路幅不足，道路上劃設後自行車道後造成汽車無法雙向通行，原有的機慢車行駛、路邊停車、計程車招呼、公車停靠受到影響，不但引起民眾反彈，亦衍生未來路權、交通安全問題。

對策：自行車道之設置需因地制宜，在「安全」為最高指導原則下，以「專用車道」、「與行人分離共用」、「與慢車分離共用」、「與慢車共用」等方式提供路權，並需於各縣市道安會報個案提出討論，以找出最佳方案。

## 4.1.4 計畫目標

配合東部自行車示範計畫節能省碳的具體方向，本計畫訂定目標有兩點：

- 1.充分結合東部地區豐富天然遊憩資源，優先發展為自行車路網示範地區，藉由自行車與鐵路、公路客運系統之搭配，創造出新興的產業發展及人文的旅遊型態，進一步運用觀光旅遊行銷推廣，將此多元的自行車遊憩模式推向國際。
- 2.提供「以自行車民眾的需求為出發，不論是希望租賃或自備自行車，以火車、客運、自行開車或全程騎自行車者，均能全程順暢並掌握資訊」之軟硬體設施，推展節能減碳綠色運輸服務。

## 4.2 計畫核定內容與歷次修訂原因

### 4.2.1 第三版計畫核定內容

#### 1. 自行車活動型態

衡諸國外自行車發展先進城市之經驗，自行車發展多須政府與民眾長期持續的推動與努力，逐步改變民眾使用習慣及城市風貌，將自行車融入民眾的日常生活中，其本質為整體性之文化及生活態度變革。而國內自行車的推動環境，與國外最大差異在於我們的道路上擁有數量龐大的機車，其行駛空間與自行車部分重疊，對自行車騎乘安全造成極大的威脅，此部分也是現今各級交通主管機關於自行車推動上最大的疑慮，甚而停滯不前的主因。換言之，為達成前述設定之自行車島發展願景，必需考量相關內外部因素（如交通安全、民意向背、社經環境等），審慎擬訂實際可行的進程。有鑒於此，在推動上我們進一步將打造自行車島分成「打造自行車遊憩島」及「打造自行車生活島」二個階段，希望藉由分階段推動，讓民眾逐漸習慣並樂於選用自行車作為生活中交通與休閒的工具，以落實自行車生活化之方式，降低前述與機動車輛之衝突等不利因素的影響。

本計畫主要依型態、運具種類與是否自備自行車 3 項因素分類。其中型態可分成運動競技型、休閒旅遊型 2 型。至於，到達地點之運具種類搭可分成搭火車、搭客運、自行開車或全程騎自行車。再者，可區分成租賃或自備自行車。其分類類型與代號，如下表 4.2-1 所示。

表 4.2-1 自行車活動類型分類

遊憩	運動、競技、旅行	長路線(省縣鄉道、農路)、環島/區域環路	專業型	後勤、住宿
			業餘型	餐飲、住宿、(巴士、小貨)
生活	休閒、娛樂	定點、景點、地方環路	在地客、外地客	租車、餐飲、淋浴設施
	通勤(學)、洽公	市區道路	直達型、接駁型	路權、停車場、淋浴設施
	社區	社區街巷	—	—

資料來源：本計畫整理。

#### 2. 計畫構想

- (1)以自行車遊客之需求為出發，讓搭乘火車、公路客運、自行開車或全程騎自行車者，均能全程安全使用自行車道並有效掌握資訊為前題，進行軟硬體設施之整建。
- (2)運用東部地區已完成之國家風景區內 5 處自行車道，(鹽寮龍門、舊草嶺隧道、鯉魚潭、關山、石門~長濱)，以及預定整建 8 處自行車道(宜蘭濱海、七星潭、瑞穗、玉

里、羅山、大坡池、鹿野、三仙臺~成功)為基礎，透過臺2線、臺7線、臺7丙線、臺8線、臺9線、臺9丙線、臺11線、縣道193線與縣道197線等省縣道公路系統加以串聯，並形成環島與區域性環狀路網。

### (3)設計基本原則

- ①以觀光遊憩功能為主，兼顧休閒運動與交通運輸需求，形成環狀或狹長型自行車路網。
- ②地方性自行車道系統係串聯當地觀光據點，提供較短程之休閒遊憩性自行車活動。
- ③區域性自行車路網係以公路系統連接該區各地方性自行車道系統，提供較長型態之休閒遊憩性自行車活動。
- ④各區域性或地方性自行車路網應銜接至市區內或臺鐵車站。
- ⑤東部地區自行車道構成環島自行車道之一環，其中蘇澳花蓮二城間不適合以公路系統連結，則以鐵路接駁。

### (4)自行車遊憩路線與公共運輸整合之規劃路線分類

- ①休閒旅遊路線
- ②運動競技路線

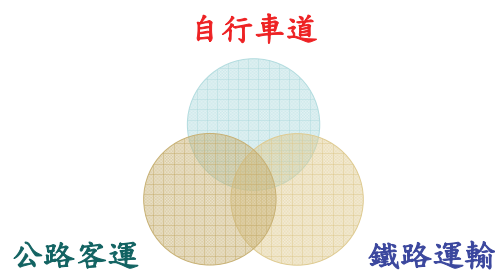


圖 4.2-1 自行車遊憩路線與公共運輸系統整合示意圖

## 3.分期內容與執行步驟（方法）

### (1)休閒遊憩路網：

遊憩自行車路網依其騎乘時間長短及路線挑戰程度，亦可區分為地方性自行車道及區域性自行車路網如下：

#### ①地方性自行車道

地方性自行車道之規劃需融入地方特色、文化與景點，其建議如下：

- 串聯各地方性風景點自行車道，構成休閒遊憩路網。
- 搭配區域內火車站、公路客運，提供接駁服務。

- 結合區域內住宿、旅客服務中心、餐廳及自行車租賃維護等服務據點，形成完整觀光遊憩服務系統。

利用東部地區整備完成之風景據點自行車道，並可經由省道或縣、鄉道路串聯，主要 13 條自行車道（圖 4.2-2）如下：

- 舊草嶺隧道自行車道
- 鹽寮龍門自行車道
- 宜蘭濱海自行車道
- 七星潭自行車道
- 鯉魚潭自行車道
- 瑞穗自行車道
- 玉里自行車道
- 羅山自行車道
- 大坡池自行車道
- 關山自行車道
- 鹿野自行車道
- 三仙臺自行車道
- 長濱自行車道

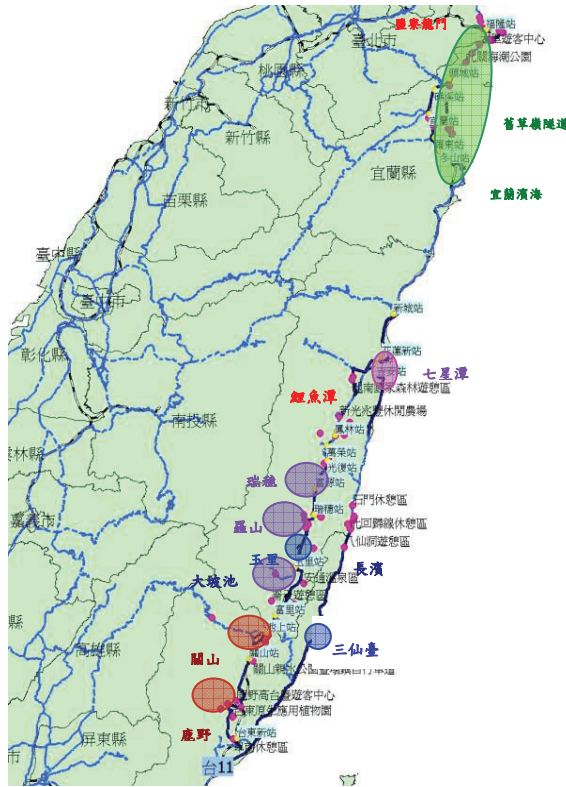


圖 4.2-2 地方性 13 條自行車道示意圖

## ②區域性自行車路網之規劃

透過公路系統可連結各地方性自行車道系統，形成環狀區域路網，東部地區計規劃出 6 個環狀區域路網，如圖 4.2-3 所示。

- 福城環狀區域路網（新北市）：

由臺 2 線福隆、三貂角至舊草嶺隧道出口，先以標誌、標線及路面改善方式提供自行車騎乘環境，再於靠海側以實體分隔方式設置寬 3 公尺單側雙向自行車專用道，並於道路寬度不足路段以繞道方式銜接自行車專用道（總長約 17 公里），與舊草嶺隧道自行車專用道形成約 20 公里之福城(福隆、石城)環狀區域路網，連結周邊景點如三貂角燈塔、萊萊磯釣場等，如圖 4.2-4 所示。

- 福城環狀區域路網(20KM)
- 頭澳環狀區域路網(70KM)
- 花濱環狀區域路網(70KM)
- 光長環狀區域路網(128KM)
- 玉東環狀區域路網(135KM)
- 東富環狀區域路網(144KM)

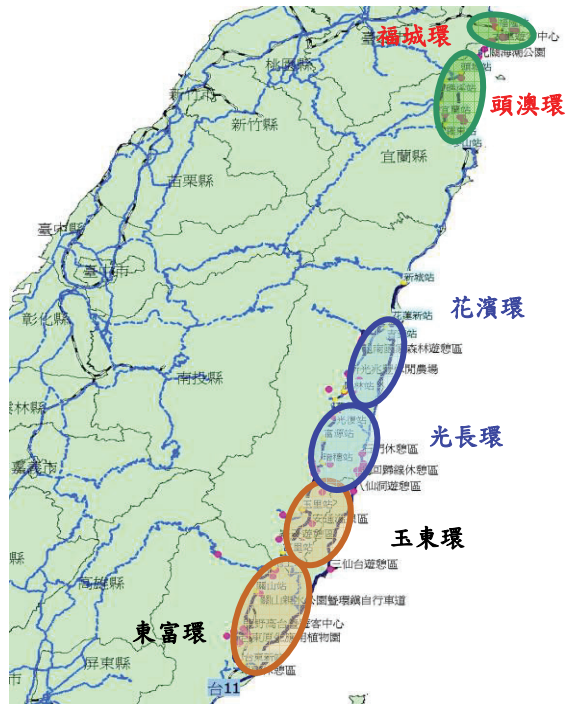


圖 4.2-3 東部 6 個環狀區域路網示意圖

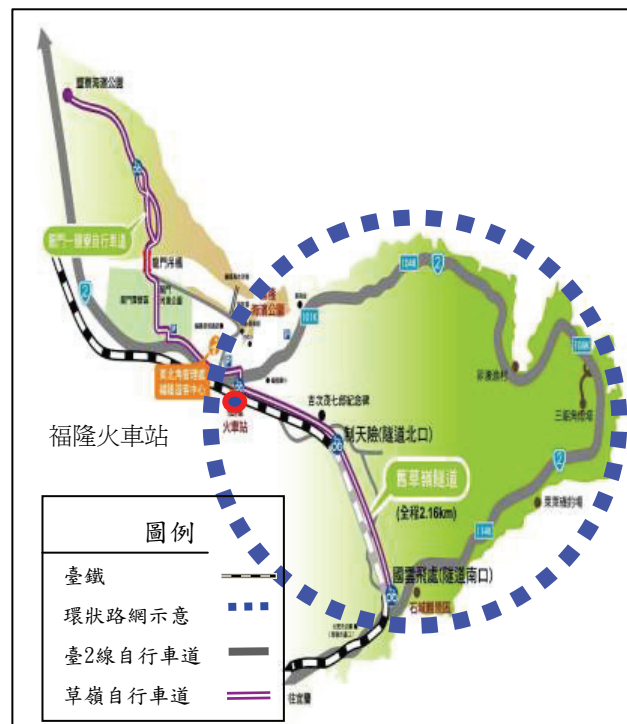


圖 4.2-4 新北市福城環狀區域路網(約 20KM)示意圖

● 頭澳環狀區域路網（宜蘭縣）：

北起臺 2 庚線頭城南下，銜接臺 9 線後經礁溪、宜蘭市、二結、羅東、冬山至蘇澳，右轉臺 2 線北上經清水、公館、大福、竹安回到頭城，如圖



4.2-5 所示。

連結周邊景點如冬山河親水公園、國立傳統藝術中心、羅東運動公園、蘇澳冷泉、金身媽祖、傳統藝術中心等，串聯宜蘭濱海、羅東、冬山等自行車道，長度約 70 公里。

其間亦可透過縣道 191 線、縣道 192 線、臺 7 線、縣道 196 線與臺 7 丙線等橫向道路構成迴路，其最短長度可縮減至約 30 公里。

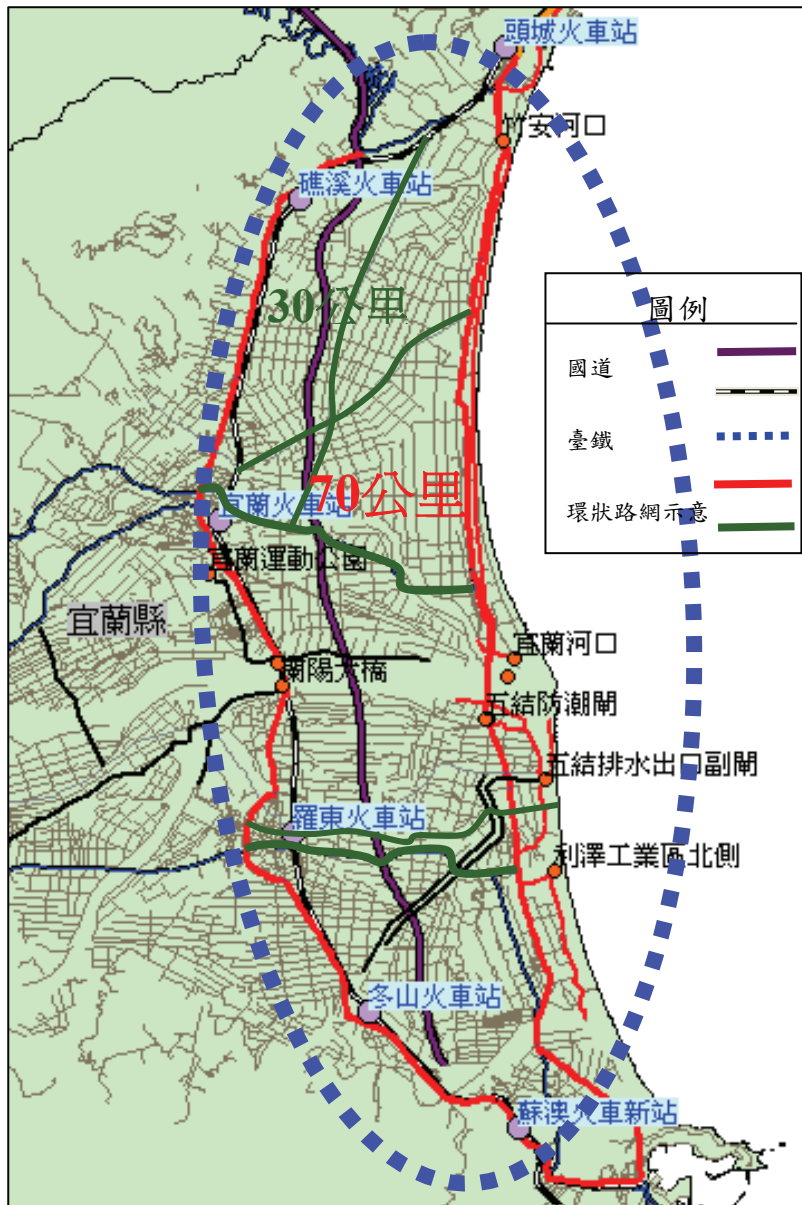


圖 4.2-5 東部地區宜蘭縣頭澳環狀區域路網(約 70KM)示意圖

●花濱環狀區域路網（花蓮縣）：

由花蓮火車站沿臺 9 線南下經吉安、壽豐、鳳林至光復轉臺 11 甲東行至豐濱，銜接臺 11 線北上經過芭崎、嶺頂，接回臺 9 線，全長約 70 公里) 如圖 4.2-6 所示。

其路網連結周邊景點如七星潭、鯉魚潭、新光兆豐農場、太巴塢部落等，可串聯七星潭與鯉魚潭自行車道。其間亦可透過臺 11 丙線、縣道 193 線、花 39 等橫向道路構成迴路，其最短長度可縮減至約 34 公里。

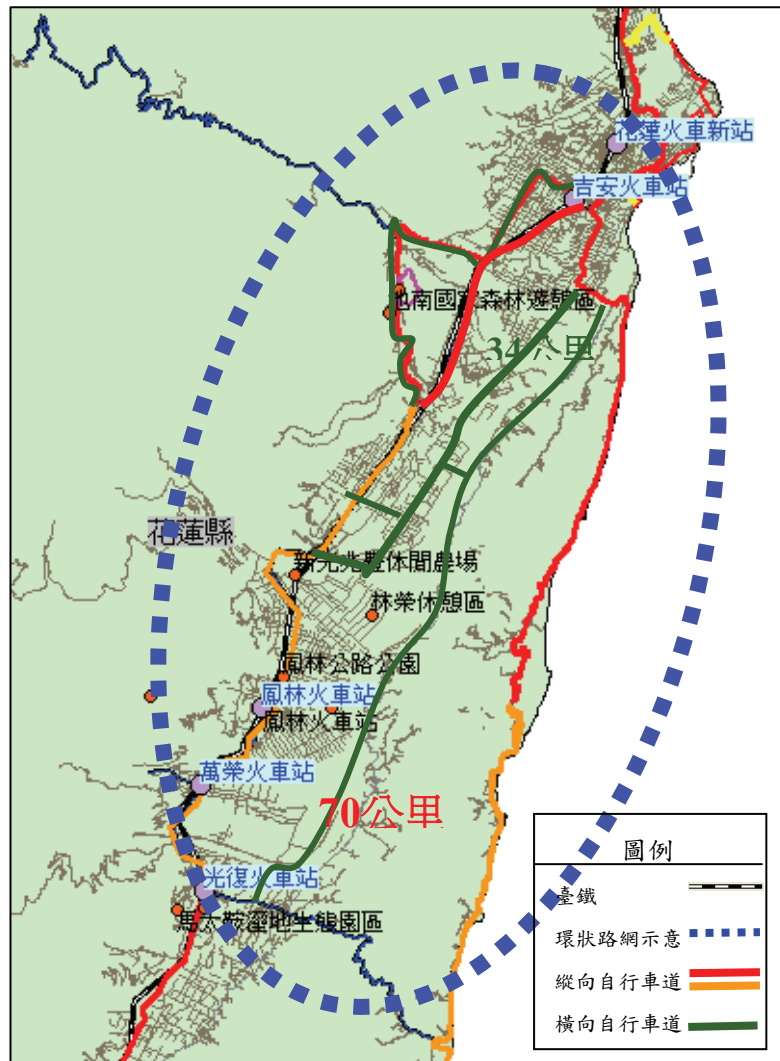


圖 4.2-6 東部地區花蓮縣花濱環狀區域路網(約 70KM)示意圖

●光長環狀區域路網（花蓮縣與臺東縣）：

北起花蓮縣光復沿臺 9 線南下經富源、瑞穗、玉里，銜接臺 30 線(玉長公路)東行至臺東縣的寧埔北上經長濱、花蓮縣大港口、豐濱，西轉臺 11 甲至光復，長度約 128 公里如圖 4.2-7 所示。

連結周邊景點如馬太鞍濕地、瑞穗牧場、舞鶴、赤柯山、安通溫泉、八仙洞、石門休憩區等，可串聯瑞穗、玉里、長濱等自行車道。

其間亦可透過縣道 193 線、花 64 等橫向道路構成迴路，其最短長度可縮減至約 54 公里。

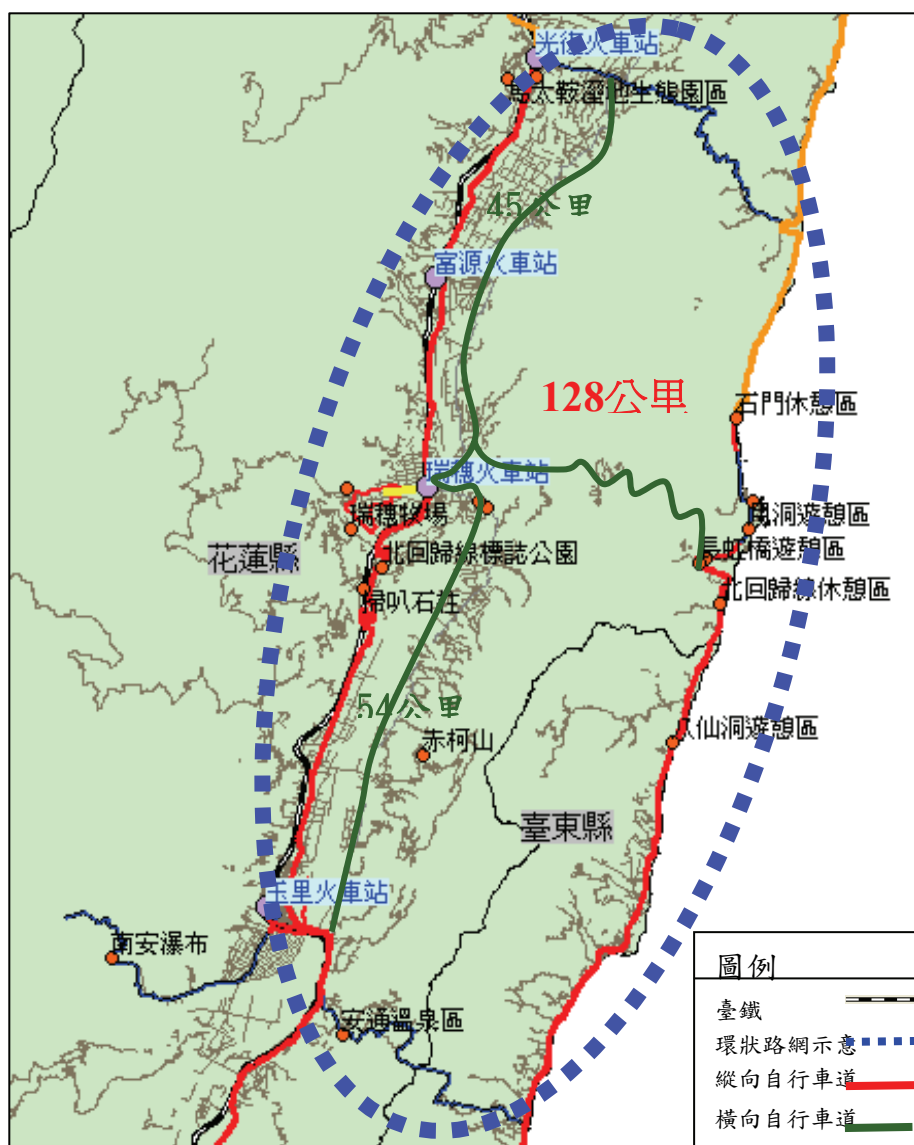


圖 4.2-7 東部地區花蓮縣臺東縣光長環狀區域路網(約 128KM)示意圖

●玉東環狀區域路網（花蓮縣與臺東縣）：

北起花蓮縣之玉里鎮沿西側臺 9 線南下經富里，轉臺 23 線東行至臺東縣東河，轉臺 11 線北上至臺東縣的寧埔左轉臺 30 線，接回玉里鎮，長度約 135 公里，如圖 4.2-8 所示。

連結周邊景點如南安瀑布、六十石山、羅山瀑布、泥火山、安通溫泉、三仙臺等，串聯玉里、羅山、三仙臺、長濱自行車道。因地形之關係本路段除臺 9 線外，無法設置縣、鄉道，因此無法形成迴路。

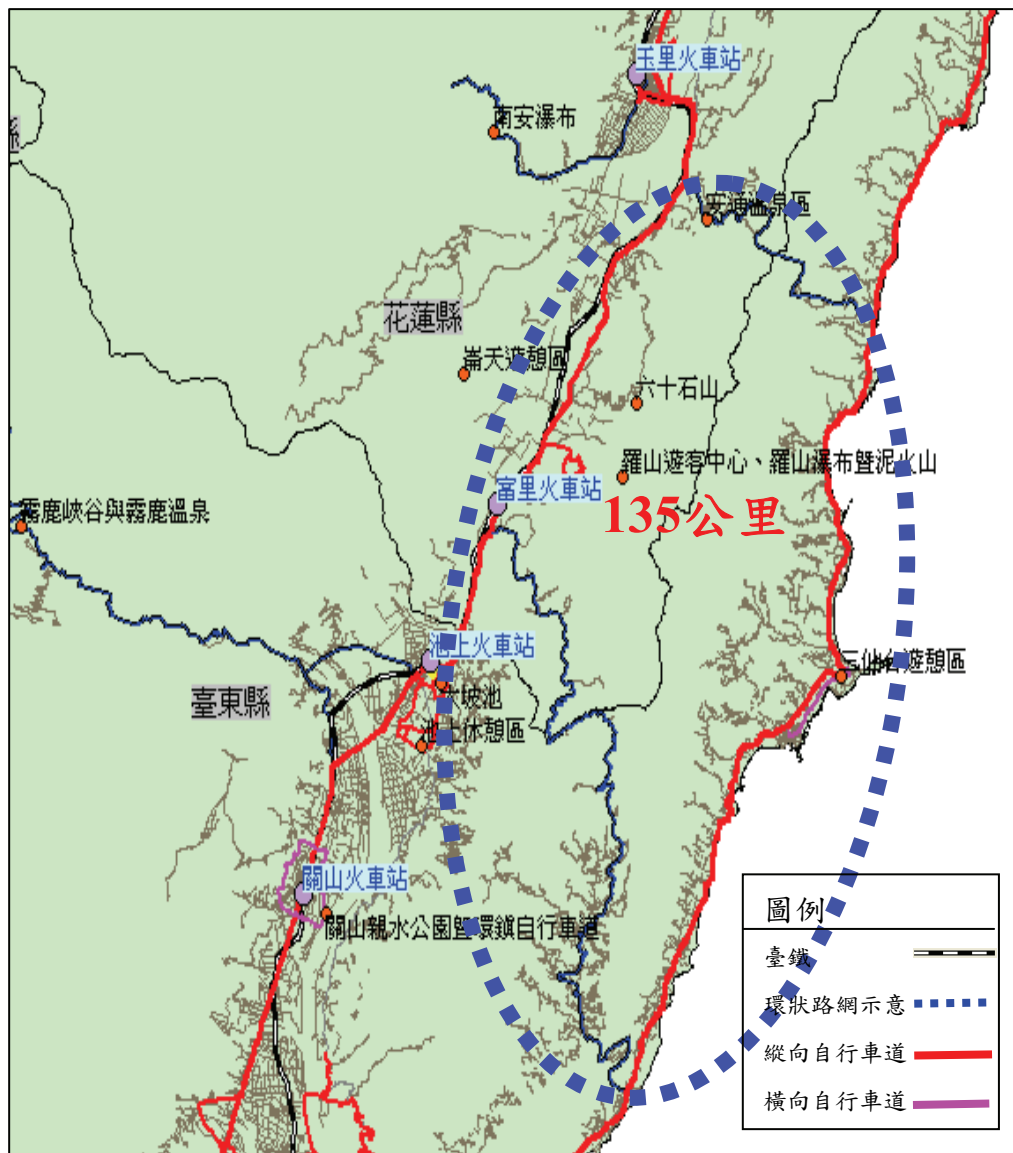


圖 4.2-8 東部地區花蓮縣臺東縣玉東環狀區域路網(約 135KM)示意圖

●東富環狀區域路網（臺東縣）：

北起富里火車站沿西側臺 9 線南下經過池上、關山、鹿野、延平、卑南、臺東市，轉臺 11 線北上至東河轉臺 23 線，接回富里火車站，全長約 144 公里，如圖 4.2-9 所示。

連結周邊景點如池上牧野渡假村、關山親水公園、初鹿牧場、利吉月世界、琵琶湖等，主要串聯大坡池、關山、鹿野等自行車道。其間亦可透過縣道 197 線、東 4、東 8、東 29-1 等橫向形成迴路，其最短長度可縮減至約 9 公里。

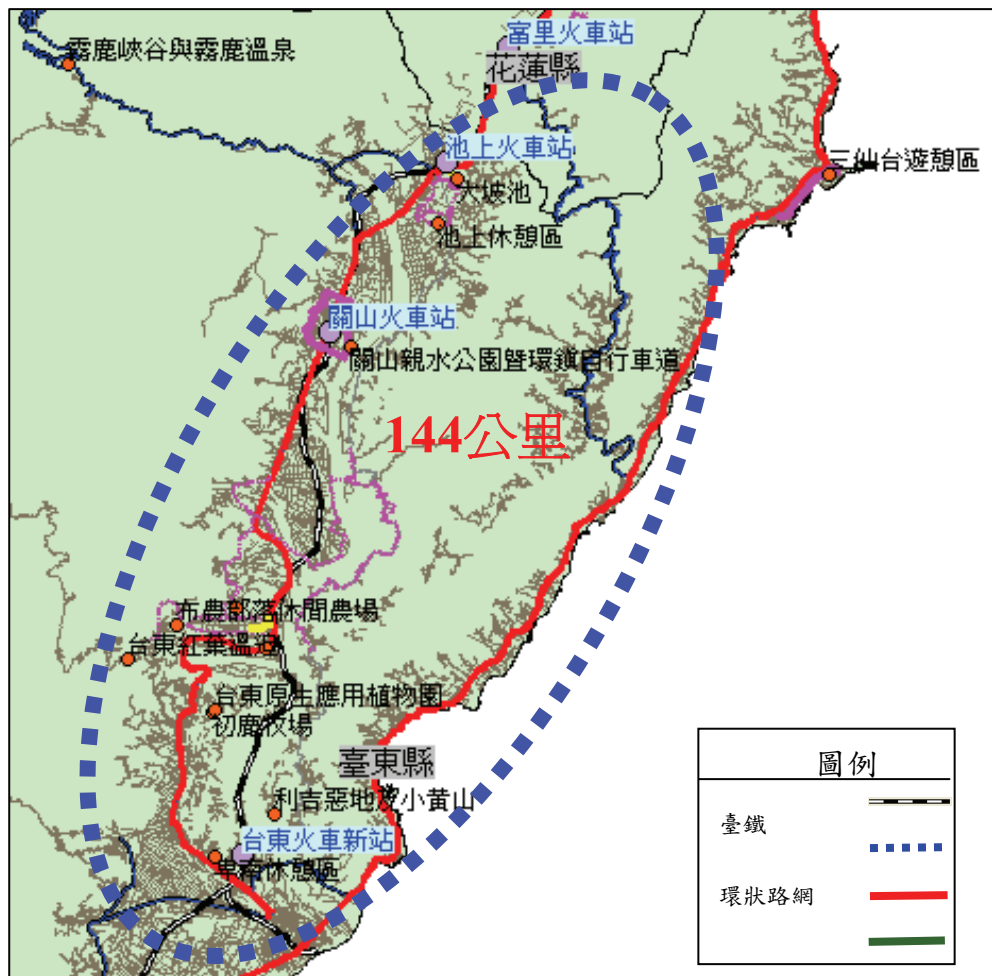


圖 4.2-9 東部地區臺東縣東富環狀區域路網(約 144KM)示意圖

(2)運動競技路網：

本計畫由北之新北市經宜蘭縣(除宜蘭縣蘇澳至花蓮縣二城間)、花蓮縣至臺東線之卑南鄉，共規劃 7 條之運動競技型自行車路線，長度共達約 1,162 公里，如圖 4.2-10 所示。

- ①臺 2 線：福隆→臺 2→蘇澳 70.6 公里。
- ②花東公路：花蓮→臺 9→臺東 172 公里。
- ③海岸公路：臺東→臺 11→花蓮 172 公里。
- ④北環線：花蓮→臺 9→臺 30→臺 11→花蓮 220 公里。
- ⑤南環線：臺東→臺 11→臺 30→臺 9→臺東 185 公里。
- ⑥山海線：花蓮→臺 9→臺 30→臺 11→臺東 185 公里。
- ⑦海山線：臺東→臺 9→臺 30→臺 11→花蓮 158 公里。



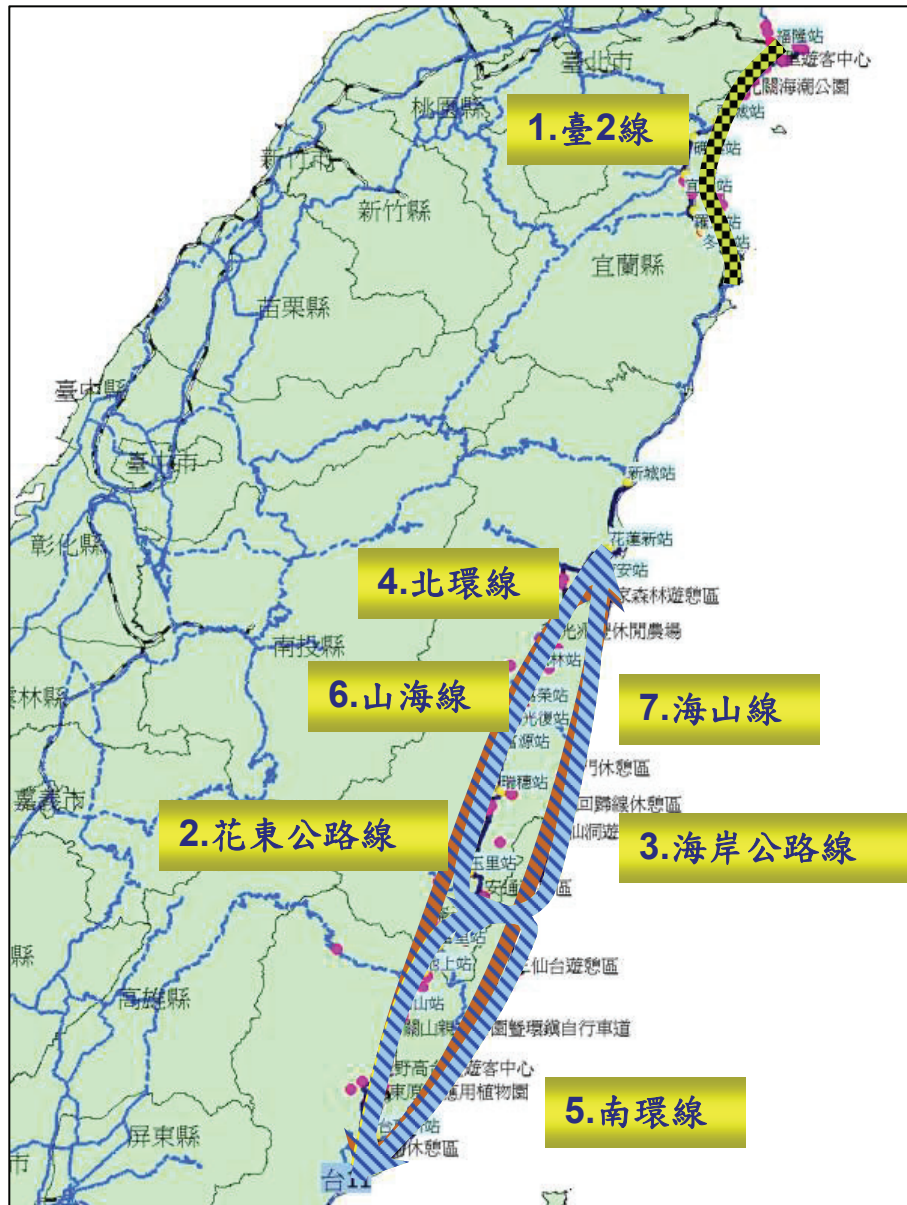


圖 4.2-10 東部地區運動競技型自行車路網(約 1,162KM)示意圖

為達成節能減碳政策並推廣健康戶外運動，持續興建「步行空間」&「自行車道」等系統，以及持續以減法、加法、修復等方式，加強營造更優質運動競技路線景觀綠廊。運用交通部觀光局所屬國家風景區管理處，結合各遊憩區遊客中心、自行車租賃業、加油站、便利商店、派出所等，提供飲水、休憩、簡易維修、浴廁等多樣的服務。



圖 4.2-11 自行車遊憩路網服務資訊圖資

## 4.2.2 計畫歷次修訂原因說明

### 1. 第一次修訂計畫原因

依據交通部 98 年 8 月 13 日交路字第 0920007487 號函「東部自行車路網示範計畫督導協調推動小組第 3 次工作會議」會議結論(九)「有關本計畫經費不變，各單位之經費分配調整不份，原則同意公路總局建議。請公路總局依規定報交通部核定辦理」辦理。其調整內容包括如下：

- (1) 公路總局辦理項目由 9 項調整為 14 項，98 年度應執行經費由 23,000 萬元調整為 17,221 萬元，本計畫公路總局應執行經費由 29,800 萬元調整為 23,221 萬元。
- (2) 觀光局辦理項目由 15 項調整為 19 項，98 年度應執行經費由 10,860 萬元調整為 12,068 萬元(其中 98 年度減列宣傳推廣經費 252 萬元部份，該局將於 101 年補列)，觀光局應執行經費總計由 42,140 萬元調整為 44,140 萬元。

- (3) 臺鐵局辦理項目由 3 項調整為 2 項，98 年度應執行經費由 1,570 萬元調整為 5,499 萬元，該局應執行經費總計由 7,160 萬元調整為 11,089 萬元。
- (4) 運研所原未編列經費辦理，經調整後 98 年度增加 650 萬元經費，係用以辦理東部地區自行車路網系統規劃技術服務(1/2)及東部地區自行車路網系統設備採購計畫等 2 項。

## 2. 第二次修訂計畫原因

依據交通部 99 年 10 月 5 日交路字第 0990009300 號函送 99 年 9 月 27 日召開「東部自行車路網示範計畫督導協調推動小組第 10 次工作會議」會議結論(八)「有關 99 年度各單位基於業務需要，有局部分配數擬調整之部份，請公路總局與各相關單位(會同會計單位)確認後，依程序辦理相關修正建設計畫事宜」辦理。其調整內容包括如下：

- (1) 有關經費編列部份，原計畫書「柒、經營管理可行性 7.1 計畫推動執行方式(含交通維持計畫)：本計畫係由交通部觀光局、臺鐵局、運輸研究所與公路總局依程序逐年編列特別預算執行」內容，與實際經費撥付程序不符，故該段內容擬修訂為：「本計畫由交通部觀光局、臺鐵局、運輸研究所與公路總局執行，所需經費依程序逐年編列特別預算於公路總局，再依預算分配需求撥付各單位」，以符實況。
- (2) 有關 99 年經費部份，原計畫書「5.3 經費需求之表 5-1～表 5-5」總經費分年經費表及各單位分年經費表之經費修正為：
  - ①觀光局由 1 億 1,860 萬元減為 1 億 1,660 萬元(包括立法院刪減 2,000 萬元及臺鐵局調移 800 萬元)。
  - ②臺鐵局由 5,590 萬元減為 4,390 萬元(800 萬元調移至觀光局，400 萬元調移至運研所)。
  - ③運研所原未編列特別預算增為 400 萬元(臺鐵局調移 400 萬元)。
  - ④公路總局部份經費為調整。
- (3) 另為配合歷次會議結論增加運研所工作內容(包括東部自行車經典路線路網、系統規劃及自行車全程服務規劃等)，原計畫書「3.2 分期內容與執行步驟(方法)之三、軟硬體建設—軟體建設之(四)運輸研究所辦理事項」，由 3 項主要辦理事項增加為 5 項主要辦理事項。

## 3. 第三次修訂計畫原因

依據交通部 101 年 2 月 21 日交路字第 1015002462 號函送 101 年 2 月 10 日召開「東部自行車路網示範計畫督導協調推動小組第 26 次工作會議」會議結論(三)辦理。其調整內容包括如下：

- (1) 本計畫書修訂重點摘要如下：

- ①3.2 分期內容與執行步驟（方法）一、休閒環狀路網（二）區域性自行車路網之規劃 1.福城環狀區域路網（臺北縣）：「由臺 2 線福隆、三貂角至舊草嶺隧道出口，以標誌及標線分隔方式劃設兩側自行車道寬 1.2 公尺總長約 13.6 公里，與舊草嶺隧道自行車專用道形成約 20 公里之福城（福隆、石城）環狀區域路網，....」（原計畫書 P17）部份：因該路段已由公路總局另案建置自行車專用道，並於 100 年 10 月 30 日完工通車，故該段內容擬修訂為：「由臺 2 線福隆、三貂角至舊草嶺隧道出口，先以標誌及標線改善方式提供自行車騎乘環境，再於靠海側以實體分隔方式設置寬 3 公尺單側雙向自行車專用道，並於道路寬度不足路段以繞道方式銜接自行車專用道（總長約 17 公里），與舊草嶺隧道自行車專用道形成約 20 公里之福城（福隆、石城）環狀區域路網，....」，以符實況。
- ②3.2 分期內容與執行步驟之軟、硬體建設 硬體建設-臺灣鐵路管理局辦理事項，原計畫書「車廂改造計畫，便利民眾搭配鐵路運送自行車服務 1.將附掛於推拉式自強號之車廂（PPD）改單車置放室。2.將 45 輛莒光號改為人車同行之專用車廂」（原計畫書 P30）部份：臺鐵局辦理車廂改造案已完成 1 輛自強號車廂及 15 輛莒光號車廂改造，惟目前仍在調解程序，另已報交通部同意停辦後續車輛之改造，故該段內容擬修訂為：「車廂改造計畫，便利民眾搭配鐵路運送自行車服務 1.將 1 輛附掛於推拉式自強號之車廂（PPD）改單車置放室。2.將 15 輛莒光號改為人車同行之專用車廂。」
- ③有關伍、財務可行性，本計畫奉交通部 99 年 11 月 24 日開會決議，係以提前一年辦理完成為目標，即 100 年計畫路網應告一段落且盡量完整，故將 101 年計畫經費提前調整至 100 年編列執行，惟計畫期程仍維持至 101 年執行完成。原計畫書「5.1 經費資金需求、經費來源及計算基準及 5.3 經費需求之表 5-1～表 5-5」總經費分年經費表及各單位分年經費表之經費修訂為：（原計畫書 P.34-37）
- A. 本計畫所需經費共計新台幣 79,100 萬元，惟 99 年度原編列預算 23,450 萬元，經立法院將觀光局預算刪減 2,000 萬元，故 99 年度核定預算合計為 2,1450 萬元，計畫可執行總經費為 77,100 萬元。
- B. 觀光局原 100 年編列 9,960 萬元，101 年編列 11,712 萬元，修正為 100 年 17,072 萬元，合計 42,255 萬元。
- C. 臺鐵局部份經費未調整。
- D. 運研所原 100 年未編列特別預算增為 500 萬元，合計 1,550 萬元。
- E. 公路總局原 100 年未編列特別預算增為 2,100 萬元，合計 23,406 萬元。
- ④另因應臺北縣政府自 99 年 12 月 25 日升格為新北市政府，原計畫書內容「臺北縣」擬修訂為「新北市」。

## 4.3 計畫執行情形

### 4.3.1 重點工作項目

重點工作項目包括軟體建設與硬體建設，分別說明如下：

#### 1. 軟體建設

##### (1) 公路總局辦理事項：

- ① 輔導客運業者提供載運自行車相關配套措施，請公共汽車客運公會傾力支持，並向業者加強宣導及協調配合載運。
- ② 規劃東部各地區火車站附近公車客運站，宜蘭地區國光客運、花蓮地區花蓮客運、臺東地區鼎東客運提供旅客接駁轉乘至區域自行車道系統。

##### (2) 臺灣鐵路管理局及鐵路改建工程局辦理事項：

- ① 臺鐵沿線之車站提供業者辦理自行車租賃與維修服務據點，同時為區域性自行車路網接駁轉運中心，共計開放福隆、宜蘭、頭城、新城、花蓮、壽豐、鳳林、光復、瑞穗、玉里、池上、關山、鹿野及臺東等 14 個車站，目前關山站已有辦理自行車租賃業務。
- ② 簡化申請作業
  - A. 攜帶折疊式自行車乘車：旅客可攜帶「置於攜車袋之自行車」搭乘非對號列車及推拉式(PP)自強號，隨到隨乘，無需額外申請程序。
  - B. 攜帶非折疊式自行車乘車。
  - C. 快遞、附掛行李車託運：隨到隨至行李房辦理託運。
  - D. 兩鐵環保運送業務：避開尖峰時刻選定部分班次供團體乘客選擇申請，只須填寫團體預訂單即可申請，惟為控管人數，規定最遲需於開車前三天至受理車站窗口辦理。
- ③ 增加班次服務：蘇花公路不宜騎乘自行車，交通部臺灣鐵路管理局已經完成並增加推拉式(PP)自強號及對號列車停靠蘇澳新站列次，方便接駁蘇澳新站與花蓮間之旅客。非對號列車目前蘇澳新站皆有停靠。
- ④ 自行車進出動線：規劃自行車進出動線，並以標示說明。
- ⑤ 郵輪式列車：結合各地設有自行車出租之車站如福隆、關山等，安排旅客從事自行車遊程，並可與改裝後之自行車置放車廂結合，讓旅客隨車攜車從事自行車遊程。
- ⑥ 鐵工局負責配合花東線鐵路整體服務效能提升計畫，將上述 14 個車站納入新車站改善計畫，提供自行車補給站的功能。



(3)觀光局辦理事項：

①國際宣傳推廣，行銷東部地區為自行車騎乘者喜好處所

A.推動太魯閣、關山 2 條自行車旅遊。

B.觀光局與捷安特在歐洲架設 RideTaiwan 網站，介紹更多詳細的臺灣特色景點，讓世界各地旅客，認識臺灣。

C.邀集日、韓、歐、美及港星馬地區共 500 名之名人、明星、專業車手、單車達人及熱愛單車旅行遊客來臺，體驗行程。

②異業結盟：觀光局與捷安特一起合作，將臺灣自行車觀光資訊透過捷安特在全球 2000 家實體店面傳遞出去，來臺國際旅客除了體驗高級自行車旅遊品質，更可在捷安特全臺各地租賃站無線上網、淋浴、享受咖啡輕食等服務。

③旅遊資訊服務

A.輔導設置 18 處旅遊服務中心及遊客中心，提供專人即時之旅遊諮詢服務：花蓮機場、臺東機場、花蓮火車站、臺東火車站及臺東舊火車站設置旅遊服務中心、所屬東北角暨宜蘭海岸、東部海岸及花東縱谷轄區內。

B.花蓮縣政府主動配合於縣內 11 處火車站設有觀光導覽，可做為自行車路網資訊提供平臺。

④國內旅遊宣傳推廣

A.配合大型活動或賽事，提倡並推廣自行車旅遊等相關活動。

B.結合捷安特租賃站，如鯉魚潭、七星潭、美崙飯店、臺東站、關山等 5 站提供單點單車租賃及鄰近景點遊程規劃服務。

C.印製自行車遊憩路網導覽手冊。

D.協助推動專業的單車救援（單車 119！道路救援，護士、技工隨車。

⑤觀光巴士與鐵路運輸接駁

A.觀光巴士於花東地區有 5 條路線，其中旅行社經營之「花東山海風情 1 日遊」，於龍田規劃騎乘自行車 2 小時。

B.未來規劃適當景點，組合自行車套裝行程，及環臺壯遊式旅遊。

C.觀光巴士可與臺鐵環島周遊券整合，規劃多元周遊票種，並結合遊輪式列車提供更便捷之套裝旅遊行程。

D.發行觀光巴士⊕鐵路旅遊手冊，經由旅行社及相關行銷通路加強行銷。

(4)運輸研究所辦理事項：

①由觀光局與運輸研究所結合民間辦理「東部自行車路網圖資服務」，工作內容：

- A.由觀光局出版「暢遊東部自行車地圖」。
- B.運研所將配合於交通路網數值圖中加註自行車道相關圖資（如圖 3-13）以提供民間進行加值。
- ②由運研所建置自行車主題網站及自行車導航系統並輔導民間業者進行加值服務：
  - A.建置自行車主題網站(含使用者動態資訊回傳更新與取得)。
  - B.自行車導航系統之開發(含單機導航、PDA 手機等)。
- ③研擬「自行車道規劃設計參考手冊」
  - A.完成交通部「自行車道規劃設計參考手冊」
  - B.進行運研所、營建署及體委會之自行車道規劃設計參考手冊之整併並提出一建議範本。
- ④進行東部自行車經典路線路網及系統規劃
- ⑤完成東部經典示範區之自行車全程服務規劃

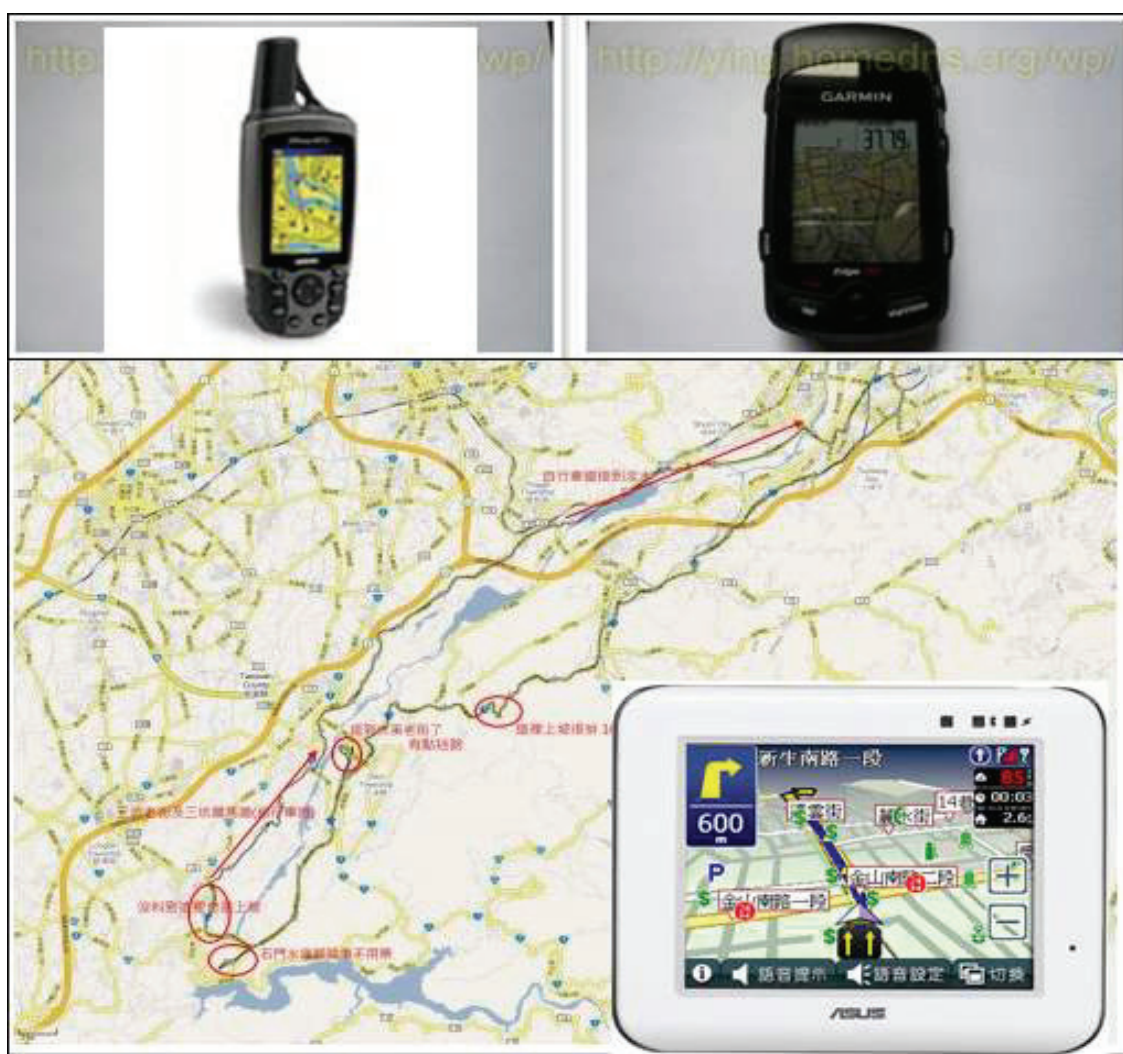


圖 4.3-1 自行車導航系統

(5)路政司辦理事項：

- ①研議公車加裝自行車置放架可行性。(如圖 4.3-2)
- ②研議修正「道路交通安全規則」。



圖 4.3-2 公車附掛自行車

## 2.硬體建設

(1)公路總局配合辦理事項：

- ①選擇路幅夠寬、路段夠長路段，依據交通部頒公路路線設計規範，主要以標誌標線及邊溝加蓋等方式，提供自行車騎士安全空間。
- ②檢討相關法規：就路網、管理法令、公路系統建設配套措施、號誌標示進行通盤檢討與規劃。
- ③辦理路段：利用現有省道臺 2 線、臺 7 線、臺 7 丙線、臺 8 線、臺 9 線、臺 9 丙線及臺 11 線等既有路型，提出部分路段改善計畫如下：
  - A.臺 2 線 98~114K 段自行車行駛空間改善工程。
  - B.臺 2 線福隆、卯澳、馬崗等聚落自行車道新設工程。
  - C.臺 2 線 98k+270~114k+011 段拓寬改善(含自行車專用道設置)工程。
  - D.臺東工務段 98 年第二期轄內省道預約路面標記標線改善工程。
  - E.臺 9 線 356K+938-362K+945.5 水溝蓋板設置及路側安全防護設施工程。
  - F.臺 11 線 72K+566-84K+800 自行車路面整修工程。
  - G.頭城段轄臺 2 線、臺 7 線、臺 9 線等自行車路網工程。
  - H.南澳段轄臺 2 線、臺 7 丙線、臺 9 線等自行車路網工程。
  - I.花蓮段轄臺 9 線、臺 11 線等自行車路網工程。

J.臺 9 線 220K+700~221K+800 及臺 9 丙線 17K+000~22K+745 自行車道設置工程。

K.臺 9 線北清水溪橋、萬里溪橋、馬太鞍溪橋欄杆加高工程。

L.洛韶段轄臺 8 線自行車路網工程。

M.臺 8 線 188K+970~190K+730 自行車道設置工程。

N.玉里段轄臺 9 線自行車路網工程。

(2)臺灣鐵路管理局及鐵路改建工程局辦理事項：

①車站改善計畫，順暢自行車進出車站及月臺動線，並提供空間供業者辦理自行車租賃與維修服務，同時發展為區域性自行車路網接駁轉運中心。

②車廂改造計畫，便利民眾搭配鐵路運送自行車服務（如圖 4.3-3）

A.將 1 輛附掛於推拉式自強號之車廂（PPD）改單車置放室。

B.將 15 輛莒光號改為人車同行之專用車廂。

C.與觀光局配合進行鐵路車站門面修整、周邊環境改善，以提升文化、觀光、遊憩意象。



圖 4.3-3 火車搭載自行車

(3)觀光局辦理事項：

①串聯各風景點自行車道，構成休閒遊憩路網。

②搭配區域內火車站、公路客運，提供接駁服務。

③結合區域內住宿、旅客服務中心、餐廳及自行車租賃維護等服務據點，形成完整觀光遊憩服務系統。

A.辦理福隆地區自行車道休憩服務設施。

B.配合公路局建置石城至澳底、石城至頭城等自行車道休憩服務設施。

C.整建鳳林自行車道及光復馬太鞍自行車道，以及改善周邊公共服務設施。

D.優先改善福隆地區、鯉魚潭及關山自行車道周邊自行車服務設施及指標雙語化。

E.辦理宜蘭濱海、瑞穗、玉里、羅山、大坡池、鹿野、三仙臺至成功鎮等 7 條自行

道整建及周邊公共服務設施改善。

F.於臺2線、臺9線、臺11線沿線主要遊客服務中心設置多功能休憩設施，提供遊客淋浴、維修及休憩等服務。

G.結合觀光巴士或郵輪式列車，搭配自行車道周邊遊憩景點與在地特色，規劃半日、一日或二日以上之套裝遊程，擴大行銷推廣。

H.製作地方型自行車道路線地圖及網頁，提供遊客自行車租賃以及食、宿、補給、維修、緊急聯絡等各式旅遊資訊。

I.規劃並推廣挑戰型以及豪華型的自行車旅遊行程。

表 4.3-1 東部地區自行車服務據點設施分佈表

自行車道	周邊景點	服務據點設施現況						未來加強情形
		餐飲	遊客中心	租賃	公廁	停車場	眺景	
舊草嶺隧道自行車道	福隆火車站、舊草嶺隧道、石城觀景區、三貂角燈塔、卯澳漁村、福隆遊客中心、福隆海水浴場	◎	◎	◎	◎	◎	◎	加強導覽解說、串聯指標、休憩設施
福隆鹽寮自行車道	福隆火車站、福隆遊客中心、福隆海水浴場、龍門露營區、鹽寮海濱公園、澳底海鮮街	◎	◎	◎	◎	◎	◎	加強導覽解說、串聯指標...
宜蘭濱海自行車道	竹安溪口、永鎮、東港、蘭陽溪口				◎	◎	◎	加強導覽解說及相關休憩服務設施...
鯉魚潭自行車道	鯉魚潭遊憩區暨遊客中心、鯉魚潭露營區、池南國家森林遊樂區	◎	◎	◎	◎	◎	◎	加強導覽解說牌示以及與大眾運輸接駁、淋浴設施、維修據點。
瑞穗自行車道	瑞穗火車站、瑞穗、萬榮紅葉溫泉區、瑞穗牧場、掃叭石柱、北回歸線標誌公園、	◎	◎	◎	◎	◎	◎	整建自行車道、增設租賃自行車據點及休憩維修據點、加強導覽解說及指標牌示。
玉里自行車道	玉里火車站、南安瀑布、崙天遊憩區	◎	◎		◎	◎	◎	整建自行車道及改善周邊景觀、增設租賃自行車據點及休憩維修據點、加強導覽解說及指標牌示。
羅山自行車道	富里火車站、安通溫泉區、六十石山、羅山遊客中心、羅山瀑布暨泥火山	◎	◎	◎	◎	◎	◎	整建自行車道、增設休憩據點、加強導覽解說及指標牌示。
大坡池自行車道	池上火車站、池上休憩區、大坡池	◎	◎	◎	◎	◎	◎	整建自行車道、增設租賃自行車據點及周邊公共服務設施、加強導



自行車道	周邊景點	服務據點設施現況						未來加強情形
		餐飲	遊客中心	租賃	公廁	停車場	眺望	
								覽解說及聯外道路前往大坡池方向的指標。
關山自行車道	關山火車站、關山親水公園暨環鎮自行車道	◎	◎	◎	◎	◎	◎	結合郵輪式列車，吸引國際觀光遊客、增加大眾運輸接駁方式、導覽解說及指標牌示雙語化。
鹿野自行車道	鹿野高臺暨遊客中心、鹿野高臺、永安茶園	◎	◎	◎	◎	◎	◎	整建自行車道、增設租賃自行車據點及休憩維修設施、加強導覽解說及指標牌示。
石門—長濱間自行車道	八仙洞遊憩區、北迴歸線休憩區、長虹橋遊憩區、石梯坪遊憩區、石門休息區	◎	◎		◎	◎	◎	增設護欄、改善鋪面、增設自行車服務設施(置車架、充氣等設施)、建置自行車指標導覽系統及交通管制設施。
三仙臺—成功自行車道	三仙臺遊憩區、成功鎮中心	◎	◎		◎	◎	◎	興建末段 800 公尺道路、增設自行車服務設施(置車架、充氣等設施)、建置自行車指標導覽系統及交通管制設施。

資料來源：本計畫整理

#### 4.3.2 經費編列及分年支用情形

本計畫以 97 年為基期，依每年 1.5% 物價指數成長率估算工程建造費，以每年 2.0% 地價漲幅及每年 2.0% 物價指數成長率預估徵收當年度之公告土地現值及拆遷補償費，計畫實施期間之分年資金需求計畫緣起執行機關與工程特性，分別詳如表 4.3-2 為預算需求總表共計新臺幣 7 億 9 千 1 百萬元，表 4.3-3 為觀光局預算需求表計新臺幣 4 億 2 千 2 百 55 萬元、表 4.3-4 為臺鐵局預算需求表計新臺幣 9 千 8 百 8 9 萬元、表 4.3-5 為公路總局預算需求計新臺幣 2 億 3 千 4 百零 6 萬元及表 4.3-6 為運研所 1 千 5 百 50 萬元。示範計畫所需經費共計新臺幣 7 億 9 千 1 百萬元，提列擴大公共建設投資計畫特別預算辦理。

表 4.3-2 總經費分年經費表

單位：萬元

單位	98 年	99 年	100 年	合計	備註
觀光局	14,523	12,660*	17,072	44,255	推動大坡池等自行車道相關設施暨宣傳行銷及車站外貌、週邊環境等。
臺鐵局	5,499	4,390		9,889	車站改善及車廂改造等。
公路總局	15,306	6,000	2,100	23,406	部分拓寬為自行車道、路口改善及設置標誌、標線，及龍門橋自行車專用道等。
運研所	650	400	500	1,550	路網系統規劃研究及資訊系統設備採購等。
合計	35,978	23,450	19,672	79,100	

註\*：本計畫 99 年度原編列預算 23,450 萬元，經立法院將觀光局預算刪減 2,000 萬元，故 99 年度核定預算合計為 21,450 萬元，計畫可執行總經費為 77,100 萬元。

其中，觀光局（分 3 年執行）、臺鐵局（分 2 年執行）、公路總局（分 3 年執行）及運研所（分 3 年執行），所需預算如下表 4.3-3～表 4.3-6 所示，另本計畫範圍內若有新增工作項目者，則優先利用各單位工程案或委託設計案發包後之剩餘款辦理，以改善東部路網自行車騎乘環境。

表 4.3-3 觀光局分年經費表

單位：萬元

工作項目	合計	分年經費		
	98-100 年	98 年	99 年	100 年
舊草嶺隧道(福隆車站至隧道北口)	1,000	500		500
舊草嶺隧道南口改善工程	2,515	1,915		600
宜蘭濱海自行車道整建暨周邊服務設施（含聚落美化）	2,000	2,000		
改善車站前廣場及周邊環境(含遊客中心)	6,000	1,500	1,500	3,000
串聯當地自行車道及改善自行車服務設施	6,800	3,200	1,200	2,400
改善週邊公共服務設施、指標導覽系統	1,200	300	300	600
辦理客運運輸接駁(含花蓮縣及臺東縣)	640	160	160	320
東海岸自行車服務設施及環境串聯規劃	500	500		
臺 11 線沿線道路自行車設施改善（石門—長濱段自行道護欄與鋪面	8,800	1,200	3,400	4,200

	合計	分年經費		
改善工程、沿線休憩據點自行車服務設施設置與指標導覽系統及交通管制設施設置)				
三仙臺一成功鎮自行車路網建置工程	900	400	500	
東河泰源幽谷自行車道設置工程	1,000		1,000	
旅遊服務中心服務功能強化及建置等軟、硬體設施執行計畫(含自行車導覽手冊編印及網站查詢系統建置)	300	200	100	
宣傳推廣活動及媒體宣傳行銷計畫	8,600	1,848	2,100	4,652
輔導建置或改善自行車友善環境及相關設施計畫(如於旅館或路線上重要店家設置統一識別系統、停車架、淋浴間、休憩桌椅設施…)	800	500	100	200
輔導宜花東地區辦理大型活動配合規劃自行車遊程等配套措施	1,200	300	300	600
總計	42,255	14,523	10,660	17,072

表 4.3-4 臺灣鐵路管理局所需經費表

單位：萬元

工作項目	合計	分年經費	
	98-99 年	98 年	99 年
車站改善	2,600	2,600	0
車廂改造	7,289	2,899	4,390
總計	9,889	5,499	4,390

表 4.3-5 公路總局所需經費表

單位：萬元

工作項目	合計	分年經費		
	98-100 年	98 年	99 年	100 年
台 2 線 98~114K 段自行車行駛空間改善工程	3,085	3,085		
台 2 線福隆、卯澳、馬崗等聚落自行車道新設工程	1,000	1,000		
台 2 線 98K+270~114K+011 段自行車專用道	8,721	621	6,000	2,100
台東工務段 98 年第二期轄內省道預約路面標記標線改善工程	520	520		

台 9 線 356K+938-362K+945.5 水溝蓋板設置及路側安全防護設施工程	2,000	2,000		
台 11 線 72K+566-84K+800 自行車路面整修工程	1,000	1,000		
頭城段轄台 2 線、台 7 線、台 9 線等自行車路網工程	628	628		
南澳段轄台 2 線、台 7 丙線、台 9 線等自行車路網工程	652.3	652.3		
花蓮段轄台 9 線、台 11 線等自行車路網工程	1,044.5	1,044.5		
台 9 線 220K+700~221K+800 及台 9 丙線 17K+000~22K+745 自行車道設置工程	1,900	1,900		
台 9 線北清水溪橋、萬里溪橋、馬太鞍溪橋欄杆加高工程	1,655.2	1,655.2		
洛韶段轄台 8 線自行車路網工程	100	100		
台 8 線 188K+970~190K+730 自行車道設置工程	500	500		
玉里段轄台 9 線自行車路網工程	600	600		
總計	23,406	15,306	6,000	2,100

表 4.3-6 運輸研究所所需經費表

單位：萬元

工作項目	合計	分年經費		
	98-100 年	98 年	99 年	100 年
東部地區自行車路網系統規劃技術服務（1/2）	500	500	0	
東部地區自行車路網資訊系統設備採購計畫	150	150	0	
100 年交通部東部自行車路網規劃與工程設計手冊之研議	400	0	400	
東部自行車道示範系統之影像圖資建置與開發				500
總計	1,550	650	400	500

## 4.4 重要成果與效益分析

### 4.4.1 重要成果

#### 1.公路總局重要成果

公路總局 98 年完成 11 項自行車路網相關工程，包括台 2 線 98~114K 段自行車行駛空間改善工程、台東工務段 98 年第二期轄內省道預約路面標記標線改善工程、台 9 線 356K+938-362K+945.5 水溝蓋板設置及路側安全防護設施工程、台 11 線 72K+566-84K+800 自行車路面整修工程、頭城段轄台 2 線台 7 線台 9 線等自行車路網工程、南澳段轄台 2 線台 7 丙線台 9 線等自行車路網工程、花蓮段轄台 9 線台 11 線等自行車路網工程、台 9 線 220K+700~221K+800 及台 9 丙線 17K+000~22K+745 自行車道設置工程、台 9 線北清水溪橋萬里溪橋馬太鞍溪橋欄杆加高工程、洛韶段轄台 8 線自行車路網工程、玉里段轄台 9 線自行車路網工程等，並於 99 年完成台 8 線 188K+970~190K+730 自行車道設置工程，及 100 年完成台 2 線 98k+200~115k+050 段自行車專用道。



圖 4.4-1 台 9 線 259k+000 自行車與機車共用



圖 4.4-2 自行車專用道木棧橋車道





圖 4.4-3 台 9 線 356K+938-362K+945.5 水溝蓋板設置及路側安全防護設施改善



圖 4.4-4 台 2 線舊草嶺環狀線自行車專用道圖

## 2. 臺鐵局及鐵工局重要成果

臺鐵局完成改造 1 輛 PP 推拉式自強號及 15 輛莒光號作為兩鐵專用車廂，利用軌道車輛空間寬敞特性，拆除部份座椅並裝設全新設計之自行車固定停車架，剩餘座位供車主乘坐。旅客無須拆卸或折疊愛車，可輕易的將愛車固定於客車內，就近看顧。除此以外鐵工局已於 99 年 6 月完成交通部「東部自行車路網示範計畫」交辦之臨時自行車補給站設置，計有：新城、壽豐、瑞穗、玉里、臺東，未來補給站的分級設置如下：

「自行車道系統規劃設計參考手冊」補給站分級		
等級	規格	設置車站
三星級	提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、簡易休憩空間(包括飲水)、淋浴設備、旅遊宣導品設置及交通指引、自行車配件販售、自行車租賃(販售)等設施服務，所需面積約75m <sup>2</sup> ~150m <sup>2</sup> 。	光復、鳳林、池上 鹿野、壽豐、瑞穗
四星級	提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、淋浴設備、自行車配件販售、自行車租賃(販售)、充足休憩空間(包括餐飲)、旅遊服務中心與道路救援、自行車停車場(停放保管)等設施服務，所需面積約150 m <sup>2</sup> ~250m <sup>2</sup> 。	新城、關山 玉里、臺東
五星級	提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、充足休憩空間(包括餐飲)、淋浴設備、旅遊服務中心與道路救援、自行車配件販售、自行車租賃(販售)、住宿等設施服務，所需面積約250 m <sup>2</sup> 以上。	花蓮



臺東車站自行車補給站



玉里車站自行車補給站

### 3.觀光局重要成果

#### (1)休閒旅遊自行車道建設成果

交通部觀光局在所轄之東北角暨宜蘭濱海國家風景區管理處、花東縱谷國家風景區管理處及東部海岸國家風景區管理處辦理地區自行車路線建設及周邊服務設施改善等工作，已於98年度完成17項工作，包括：(1)福隆車站至隧道南口沿線景觀改善工程；(2)福隆車站地下道整修工程；(3)舊草嶺隧道自行車道相關設施改善工程(隧道南口—台2線聯絡道增設自行車道設施)；(4)龍門段自行車道改善工程；(5)烏石港、大坑、永鎮濱海遊憩區景觀改善工程；(6)三仙台—成功鎮自行車道路網建置第一期工程；(7)基翠自行車鋪面改善工程；(8)鯉魚潭自行車道新設指標示牌及護欄工程；(9)鯉魚潭遊客中心及鯉魚潭公廁淋浴設施工程；(10)瑞穗鄉瑞北富源舊鐵道賞櫻自行車道景觀改善工程；(11)賞櫻自行車道新設車阻工程及馬蘭鈎溪橋兩側油漆及修護工程；(12)台9線景觀廊道東里至安通舊鐵道改善工程；(13)安通鐵馬驛站導覽解說牌及欄杆裝設工程；(14)玉富自行車道木棧道工程；(15)關山自行車道周邊環境暨公共服務設施改善工程；(16)池上大坡池自行車道改善工程；(17)羅山遊客中心自行車架改善工程等。

99年度完成7項工作，包括：(1)台11線石門至縣界自行車護欄設置工程；(2)台11線沿線休憩據點自行車服務設施設置改善工程；(3)東河泰源幽谷及叭嗡嗡秘徑自行車道設置工程；(4)美山驛站周邊環境改善工程；(5)台11線沿線自行車驛站環境改善工程；(6)瑞穗鄉瑞北-富源暨瑞穗溫泉區自行車道景觀改善工程；(7)

池上自行車道新環線改善工程等。

100 年度賡續辦理 17 項工作，預定於 100 年 12 月底施作完成，包括：(1) 福隆地區自行車道整修工程；(2) 舊草嶺隧道銜接石城漁港穿越鐵路自行車地下道工程；(3) 成功及美山驛站自行車服務設施改善工程；(4) 新社及鹽寮派出所驛站自行車服務設施改善工程；(5) 竹湖及三間派出所驛站自行車服務設施改善工程；(6) 成功、長濱自行車路面及植栽改善工程；(7) 美山驛站周邊環境照明改善工程；(8) 台 11 線豐濱段自行車道周邊環境改善工程；(9) 臺東地區景觀暨公共設施改善工程；(10) 羅山自行車道及周邊公共服務設施友善環境整治工程；(11) 玉富自行車道整建工程（第三期）；(12) 鳳林至萬榮原住民部落自行車道友善環境整治工程；(13) 瑞穗玉里地區景觀設施暨部落鐵馬驛站改善工程；(14) 瑞穗溫泉區自行車道公共服務設施改善工程；(15) 池上至鹿野自行車道公共服務設施改善工程；(16) 台 9 線廊道美化工程；(17) 鯉魚潭環潭步道暨自行車道景觀改善工程等。

經歷 3 年建設完成舊草嶺環狀線自行車道、鯉魚潭環潭自行車道、鳳林自行車道、光復自行車道、瑞穗溫泉區自行車道、玉富自行車道、羅山自行車道、關山環鎮自行車道、池上大坡池自行車道、鹿野龍田自行車道、池上關山聯絡道、武陵綠色隧道自行車道、三仙台—成功鎮自行車道、基翬自行車道、東河泰源幽谷及叭嗡嗡秘徑自行車道等地方型自行車路網。





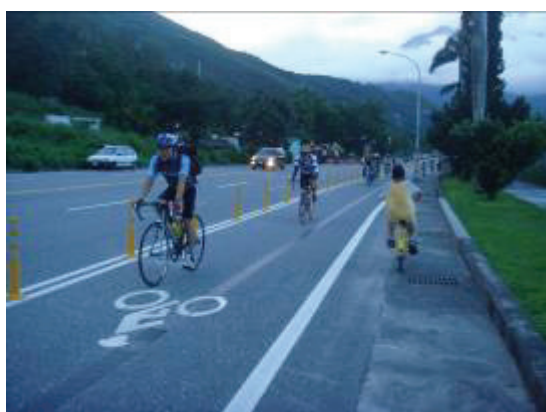


舊草嶺隧道自行車道

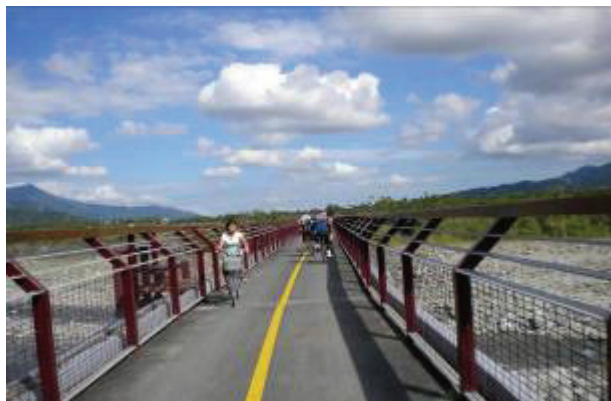


福隆車站地下道整修

龍門自行車道



鯉魚潭自行車道



瑞穗自行車道



玉富自行車道



池上自行車道





關山自行車道

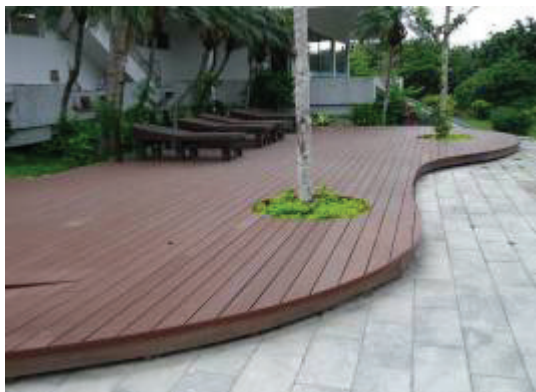


三仙台－成功鎮自行車道



基翬自行車道

台 11 線石門至縣界自行車道



台 11 線沿線休憩據點自行車服務設施（小野柳遊憩區、石門休息區）



泰源幽谷自行車道



八噶噶祕徑自行車道





美山驛站



忠孝驛站



寧埔驛站

## (2) 自行車活動剪輯

本計畫補助宜蘭、花蓮及臺東縣政府辦理自行車旅遊行銷推廣，已於 98 年度完成各類型的活動：包括：(1) 二鐵共乘遊東台灣－蘭陽鐵馬騎透透；(2) 投奔新台東－雙鐵擺入通等活動。

99 年度完成各類型的活動，包括：(1) 二鐵共乘遊宜蘭－冬山河水陸逍遙遊；(2)

2010 台灣自行車節探訪珍珠之旅—愛戀花蓮系列活動；(3) 慢活臺東—騎樂無窮等活動。

100 年度賡續辦理各類型的活動，包括：(1) 檜木之鄉—蘭陽百 K 挑戰賽暨逍遙遊活動；(2) 愛戀花蓮自行車嘉年華；(3) 騎樂無窮—臺東樂逍遙等活動。



投奔新台東—雙鐵攏飛通



二鐵共乘遊宜蘭—冬山河水陸逍遙遊





2010 台灣自行車節探訪珍珠之旅—愛戀花蓮系列活動



慢活臺東—騎樂無窮





檜木之鄉-蘭陽百 K 挑戰賽暨逍遙遊活動

### (3)自行車行銷與旅遊服務推展

為全力打造花東為自行車騎乘者的樂園，促銷花東自行車旅遊，已於 98 年度完成各類型的多項活動：包括：(1) 2009 騎遇東北角—福隆單車逍遙遊活動；(2) Bike 訪東海岸 一起去綠島賞樂吧；(3) 2009 勇闖東海岸自行車活動；(4) 2009 Never Stop 永不放棄花東縱谷單車極限挑戰 300K 活動；(5) 2009 環花東國際自行車大賽系列活動；(6) 東部自行車路網示範計畫啟動儀式暨池上大坡池慢遊樂活單車行活動；(7) Never stop 永不放棄-極限挑戰 200K；(8) 2009 縱谷風情後山米鄉-鐵馬奔騰關山行；(9) 臺灣騎跡 2009 鐵馬自由行；(10) 2009 花東縱谷國際馬拉松賽暨單車嘉年華；(11) 2009 花東縱谷單車嘉年華活動等；配合整合行銷方面：(1) 東部自行車路網啟動儀式記者會；(2) 臺灣騎跡 2009 鐵馬自由行；(3) 安通鐵馬站啟用；(4) 花東美食、文化、旅遊、鐵馬嘉年華會活動；(5) 搭鐵路騎鐵馬，二鐵共乘遊東臺灣等多項活動。

99 年度完成各類型的多項活動，包括：(1) 2010 騎遇東北角—宜蘭單車逍遙遊；(2) 2010 騎遇東北角—福隆單車逍遙遊；(3) 2010 勇闖東海岸國際自行車自我挑戰逍遙遊；(4) Bike 訪東海岸綠島低碳旅遊；(5) 2010 東海岸社區部落單車慢騎慢遊套裝遊程；(6) 2010 HAHACHE 縱谷單車成年祭；(7) 2010 NeverStop 永不放棄-洄瀾

極限挑戰 200K 及 300K；(8) 第 10 屆環花東國際自行車大賽；(9) 2010 HAHAE 洄瀾國際單車豐年祭暨單車成年禮；(10) 2010 鐵馬樂活-關山自行車馬拉松賽；(11) 2010 洄瀾單車嘉年華-花東縱谷行；(12) HAHAE「極限壹貳參」之「花東 4 橫」冬季挑戰賽等活動。

100 年度廣續辦理多項各類型的多項活動，包括：(1) 2011 年騎遇東北角丟丟銅嘉年華；(2) 2011 勇闖東海岸自行車活動；(3) Bike 訪綠島單車環島認證活動；(4) 東部海岸部落慢騎漫遊；(5) 綠背包單車珍珠遊程行銷；(6) 百年鯉情千人縱行暨鯉魚潭濕地啟用典禮；(7) 百年榮耀輪轉花東單車嘉年華；(8) 2011 國際自行車環台公路大賽全民單車系列活動；(9) 2011 AMD 環花東國際自行車大賽；(10) 2011 HAHAE 第三屆洄瀾國際單車豐年祭暨單車成年禮；(11) 百年榮耀輪轉花東、洄瀾單車嘉年華—花東縱谷暨花蓮縣百年單車成年禮活動；(12) 百年榮耀輪轉花東-2011 Never Stop 永不放棄—洄瀾極限挑戰 200K 及 300K；(13) 2011 百年榮耀輪轉花東—單車大滿貫；(14) 辦理 12 梯次臺灣自行車節～花東二鐵逍遙遊活動；(15) 臺灣自行車節～國際公路邀請賽 (TAIWAN CUP) 等活動。

今年首次舉辦臺灣自行車節活動已於 100 年 11 月 5 日至 13 日圓滿完成，其中 11 月 6 日假花蓮六期重劃區辦理開幕式為活動揭開序幕，並辦理臺灣盃(TAIWAN CUP) 國際公路邀請賽，本賽事計邀請 11 國 9 隊 43 位國外選手，共計 13 個國家地區 151 人參賽(賽事強度高，實際參賽 141 人，完成全程 96 人)，並有 17 國媒體來臺採訪。臺灣自行車節以國際公路邀請賽 (TAIWAN CUP) 為活動主軸，邀請對象為世界排名之頂尖車手，藉以帶動國內自行車手參與；以休閒活動為主之遊客，可參加自行車逍遙遊或其他搭配自行車之觀光活動，希望藉由觀光局對於全世界的行銷，讓全世界「看到自行車就想到 MIT」、「看到自行車就想到臺灣」，整體活動共計約 3 萬人參加，創造 1.25 億元的觀光產值。



東部自行車路網啟動儀式記者會



安通鐵馬站啟用活動





騎遇東北角－福隆單車逍遙遊



2009 年鐵馬奔騰關山行



2009 Never Stop 永不放棄  
洄瀾極限挑戰 200K



2009 環花東自行車賽



2009 花東縱谷國際馬拉松賽  
暨單車嘉年華



2009 勇闖東海岸自行車活動



Bike 訪東海岸 一起去綠島賞樂吧



2010 NeverStop 永不放棄  
洄瀾極限挑戰 200K

2010 洄瀾單車節-花東縱谷行





HAHAHE「極限壹貳參」之  
「花東4橫」冬季挑戰賽



2010 HAH AHE 縱谷單車成年祭



百年榮耀輪轉花東嘉年華



2010 騎遇東北角—宜蘭單車逍遙遊



2010 勇闖東海岸國際自行車自我挑戰逍遙遊





Bike 訪綠島低碳旅遊



東海岸社區部落單車慢騎慢遊套裝遊程



2011 洄瀾極限挑戰 300K

2011 國際自行車環台公路大賽



2011 洄瀾國際單車豐年祭



2011 勇闖東海岸自行車活動



Bike 訪綠島單車環島認證活動





東部海岸部落慢騎漫遊



綠背包單車珍珠遊程行銷





## 臺灣自行車節活動

### 4.運研所重要成果

- (1)「東部自行車路網示範計畫」98~101 年共計完成東部自行車路線 1203.6 公里之規劃建置與改善

「東部自行車路網示範計畫」自 98 年~100 年共計完成 1,100 公里之自行車路網規劃建設及改善，其中包括 666.2 公里之經典路線，101 年另延伸經典路線計 103.6 公里，總計路線長度為 1203.6 公里。

			單位：公里
	東部示範計畫	其它單位補助及 地方政府興建	小計
98年經典路線	91.3	82.4	173.7
98年一般路線	217.9	157.0	374.9
98年路線合計	309.2	239.4	548.6
99年經典路線	157.2	104.4	261.6
99年一般路線	0.0	20.9	20.9
99年路線合計	157.2	125.3	282.5
100年經典路線	117.0	113.9	230.9
100年一般路線	9.3	28.7	38.0
100年路線合計	126.3	142.6	268.9
101年經典路線	35.0	68.6	103.6
總計	627.7	575.9	1203.6

- (2)完成東部自行車資訊服務網站建置及手機導航資訊服務系統

安全舒適的行車路線、豐富多樣的行程規劃、輕易取得的旅行資訊、方便到達的補給維修站及便利的交通轉駁等都是自行車旅者最基本需求。因此欲發展自行車觀光必須提供自行車旅者以上最基本的需求，才能吸引自行車旅者前來。除了硬體的改善工程外，資訊的整合與提供更為重要，因此為整合多項硬體工程成果及提供民眾整合服務，特別架設「交通部東部自行車資訊網」，讓自行車騎乘愛好者在前往東部旅遊前，可先經由「交通部東部自行車資訊網」查詢相關的交通資訊、旅遊資訊及住宿資

訊，輕鬆的安排適切的旅遊行程，此外若持有智慧型手機平台可經由資訊網下載本計畫所開發的自行車手機導覽體，於騎乘自行車時協助騎乘者導航服務，東部自行車資訊服務網站網址 <http://taiwanbike.tw/>。

- (3) 完成 98 年～101 年之東部自行車經典路線檢視及改善建議，並提交各權責單位作為改善參考

本計畫針對 98 年～101 年之東部自行車經典路線進行安全性、連續性及服務設施完善性檢視，各路線之檢視結果彙整成檢視及改善建議表，並研提相關改善建議供各權責單位作為改善之參考。

- (4) 完成東部示範路網經典行程整合服務規劃

從行前資訊查詢，到臺鐵班次的查詢訂票至遊程規劃的經典路線建議等，整合觀光局的旅遊服務資訊系統，提供氣象、租賃、飲食、住宿的各項資訊查詢服務。

- (5) 完成「東部自行車路網示範計畫」總結報告

本計畫除依照重大公共建設計畫執行成效評估報告作業要點之要求，撰寫「東部自行車路網示範計畫」執行成效評估報告外，將針對示範計畫整體執行成果以旅遊書方式呈現整體建設成果。

- (6) 完成研提「自行車道規劃設計參考手冊（第一～第三版）」內容

98 年～100 年陸續完成「自行車道規劃設計參考手冊（第一版～第二版）」，參考手冊雖無法源依據，但有許多內容係依據現有法規及規範提出規劃設計標準與建議，因此為利使用者更明確瞭解手冊中哪些項目為現有法規已規範內容，在進行自行車道規劃設計時必須遵守且符合相關規定，101 年完成「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」建議調整內容，將手冊中已屬現有規範內容彙整其中。

#### 4.4.2 執行效益分析

依據本計畫研究推估，推行東部自行車示範計畫主要產生的效益包括可以量化的經濟效益及無法量化的社會效益，本計畫主要執行效益分析僅就可量化的部份效益進行分析，包括了以下的假設條件：

1. 經觀光局推估經推動東部自行車路網示範計畫之東北角、花東地區遊客數與基年 97 年（目前推估約 1,450 萬遊客數）比較，98 年、99 年、100 年與 101 年分別增加約 25 萬、45 萬、60 萬至 70 萬人次。
2. 平均東部自行車旅次長度 15 KM。
3. 增加的 25 萬、45 萬、60 萬至 70 萬人次中保守估計原有 50% 使用汽車，30% 使用機車旅次，20% 使用公共運輸旅次。
4. 養護成本每年以興建成本之 0.05 推估，20 年總計與興建成本 79,100 萬元相同。



- 5.汽車每公升之平均行駛里程 7 公里，機車每公升之平均行駛里程 30 公里，參考「桃園環保科技園區自行車道系統規劃報告」案。
- 6.有關 CO<sub>2</sub> 排放量參考臺灣中油每 1 公升 95 無鉛汽油 CO<sub>2</sub> 之排放量 2.241 公斤推估，參考運輸研究所 97 年「運輸部門能源與溫室氣體資料之構建與盤查機制之建立（1/3）- 探討運輸部門政策對溫室氣體排放量之影響」報告。
- 7.觀光局預估 96 年國內旅遊平均每人每日消費約為 1,309 元。
- 8.新增就業人口數預估為旅行服務業投入產出就業效果為 1.1656 人/百萬。

經由本計畫逐年（98 年～101 年）進行主要東部地區示範路網的自行車使用問卷調查結果分析，每年轉移的交通量及吸引觀光客因自行車增加的旅次及經濟消費，從 99 年～100 年推估的效益如表 4.4-1 所示。

表 4.4-1 99 年～101 年自行車旅次增加的效益分析

		99年	100年	101年
能源節省	公升/年	964,000	2,960,000	1,600,000
	萬元/年	3,058	9,388	5,292
有害氣體減少	Nox(公噸/年)	17.16	61.91	18.23
	SOx(公噸/年)	0.13	0.39	0.15
	CO <sub>2</sub> (公噸/年)	8,300.89	3,994.12	913.52
增加之遊客數	人/年	31,936	111,105	32,860
增加觀光產值	萬元/年	13,005	43,871	14,744

註：1.資料來源-本計畫推估。

2.100 年/101 年資料都是與前一年資料比較所增加數值。

## 4.5 後續維運計畫及經費來源

本計畫係經由交通部觀光局、公路總局、臺鐵局與運輸研究所執行，所需經費依程序逐年編列特別預算於交通部公路總局，再依預算分配需求撥付各單位，經行政院核定後據以執行規劃、設計、用地取得及工程施工。

本計畫完成後，工程部份後續的維護管養計畫如涉及道路工程等新工或標線劃設部份，建議配合管養單位進行後續的維運計畫。如果管理權責在於地方政府，則建議地方政府納入維護管理計畫，經費則應一併納入相關預算管理維護預算執行。相關自行車資訊網站則由觀光局負責後續的網站資料更新維護。

## 4.6 旅遊書成果說明

本計畫成果報告另外將以旅遊書方式呈現，內容區分為四大區域；共分為新北市東北角地區、宜蘭縣、花蓮縣及台東縣。每一區域將包括東部自行車示範計畫的經典路線，整合旅遊服務資訊，提供六大經典行程的建議，並以年輕插畫家（阿蕉）的作品、素描以及攝影作品介紹經典路線的精華，並穿插其中，希望能以生動活潑的版面吸引單車騎士或有興趣遊客，投入東部的自行車旅遊。主要內容包括如下：

### 1. 旅遊書標題-鐵道、鐵馬、去遊趣（發現東部綠色騎跡）



### 2. 旅遊書目錄

- (1)序：介紹不一樣的東臺灣，以自行車旅行的速度與角度看東臺灣的特色。
- (2)自行車生活的起點：打造不一樣的臺灣自行車島的生活態度，從臺灣的自行車產業、東部自行車旅行的體驗，推廣至發展臺灣自行車島的希望起點。
- (3)行前準備：就一般騎士在決定上路旅行騎乘時，事前應該準備事項的提醒。
- (4)騎遇東北角：從福隆車站為起點，以東北角舊草嶺環線串連起舊草嶺隧道、省道台2線自行車道的東北角海線風光。
- (5)盡享宜蘭水岸風光：從冬山車站為起點，以冬山河自行車道、蘭陽溪南岸自行車道、羅東溪南岸自行車道、梅花湖自行車道至冬山車站等環線，串起宜蘭經典行程，並

以濱海自行車道經典路線作為延伸旅行路線介紹。

- (6)縱騎花蓮山水：從花蓮幾個主要火車站為起點，藉由經典行程的介紹，串連花蓮主要的經典自行車道路網，並以多日旅遊行程提供遊客與騎士安排自由行的行程，配合自行車旅遊服務資訊的提供，包括租賃、維修、休憩等各項服務訊息。
- (7)台東山海鐵馬遊：主要以台東火車站出發，經典行程以自行車道的經典路線出發，環繞台東縱谷與海岸線風光。
- (8)前進城市單車生活：將推廣東部自行車旅遊的經驗，延伸的西部的日常生活，包括在城市、鄉間、生活、旅行等等各種需求，達到推廣自行車成為最後一哩路的交通工具，實踐城市單車生活的夢想，真正推向臺灣自行車島的理想。

### 3 旅遊書內容

經整理旅遊書部份內容如下，目前正進行校稿並修正部份內容。

#### 鐵道·鐵馬·旅遊趣 發現東部綠色騎跡

##### CONTENTS | 目次

01. 序	002
02. 自行車生活的起點	006
03. 行前準備	008
04. 春天－騎遇東北角	010
05. 盡享宜蘭水岸風光	022
06. 縱騎花蓮山水	036
07. 台東山海鐵馬遊	082
08. 前進城市單車生活	114







- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1 | 公路總局打造東北角2專屬自行車道(舊草嶺環線)。 |
| 2 | 花蓮縣道193自行車道旁秀姑巒溪泛舟管理中心。  |
| 3 | 池上環鄉自行車道。                |
| 4 | 省道台11南下自行車騎士。            |
| 5 | 台鐵改造後的外濱車站。              |

## 東部驚豔－真的很不一樣的東臺灣

東部是台灣的淨土，觀光資源有如遍地珍珠，到處都是純樸迷人的自然風光，加上溫泉、原住民文化、有機農業等特色景觀。因此，交通部希望能藉由自行車旅行把台灣之美行銷到全球去，而這項計畫的起點，就是「東部自行車路網示範計畫」。

為能將「東部自行車路網示範計畫」係以自行車運輸與東部休閒產業結合，落實兩鐵（鐵道＋鐵馬）的無縫轉運理念，引導民眾自行車旅遊可攜帶自行車搭乘臺鐵至東部各火車站，或到火車站租賃自行車，以火車站為起點，暢遊東臺灣。

推行四年以來，結合地方政府已完成東部地區整體主幹路網及經典示範路線的規劃與建置，路線長度總計1,203公里（經典路線770公里），同時完成臺鐵人車同行車廂改造、自行車補給站之設置及5處經典示範區之自行車全服務規劃。「東部自行車路網示範計畫」大幅提昇了東部自行車騎乘環境的友善性，深受許多騎士的讚賞，也吸引不少國際遊客到台灣來騎車，因此在示範計畫完成的同時，希望透過旅遊書的方式，將各經典路線介紹給大家，讓讀者可以按圖索驥，為自己量身打造一趟深度自行車旅遊行程。

這本旅遊書綜整了「東部自行車路網示範計畫」推動小組各單位四年來積極努力的建設成果，囊括了東北角到臺東的經典自行車路線，彙整沿線珍珠亮點，提供自行車漫遊東台灣最經典的行程建議，希望能讓讀者在讀完後有想身歷其境的衝動，也希望讀者親臨東台灣後能親自體驗自行車旅行的美好。現在就邀請您搭上火車帶著鐵馬一同暢遊去。

中華民國 101 年 10 月 日

3



## 編者序

2008年起，自行車的使用隨著近幾年能源大漲的同時，大幅增加使用人口。同時交通部也開始推廣綠色交通政策，除了公共運輸政策，另外提出了自行車推廣的四年計畫（2009年～2012年）。從臺灣東部開始，研究自行車路網發展的示範計畫，藉由東部地區的國際級觀光路線與資源，推廣自行車旅遊活動。當自行車結合環境全島的鐵道，希望能創造一個新的生活體驗，藉由東部的自行車旅遊，尋回多數人曾經有過的鐵馬回憶。進而：推廣到以自行車作為日常生活綠色交通的目的。

本書的付梓，旨在綜整這四年的服務成果。除了自行車道硬體的建設外，本書主要是配合整合旅遊行程服務的介紹，結合的東部的國際級觀光資源，藉由臺灣的環島鐵道與新北市、宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣的自行車路網的建置，以交通部結合地方政府及民間資源力量完成整體的成果。本書的相關介紹內容希望可以達到淺顯易懂的呈現，因此：閱讀之前，先提供部分名詞內容的說明，並且希望讀者在閱讀本書的同時，也提供留白，方便讀者記錄心得。或者：閱讀後，參考我們的遊程規劃，發現自己的私房景點，也可以記錄分享。因此我們許多篇幅都留白，供旅人記錄。以下說明提供讀者閱讀之前先有部份概念：

1. 暢遊－香蕉是騎乘自行車最佳的營養補充品，除了熱量的補給外，同時提供補充電解質及豐富的鉀離子，可以預防騎乘過程中抽筋。除此之外：本書所有插畫由插畫家林彥良先生完成。林彥良筆名阿蕉，今年七月畢業於雲林科技大學創意生活設計研究所，已經擁有不少插畫迷。特別在入伍之前，協助完成本書的插畫，也經由所有自行車路線的全程踏勘，以趣味性插畫的方式，呈現東部的美景與特色。
2. 經典路線－經典路線係定義「提供國人優質、安全的自行車騎乘環境與全服務」。具備之條件包括：(1)串聯各地方性風景點自行車道，構成一休閒遊憩路網。(2)可搭配區域內火車站、公路客運，提供接駁服務。(3)結合區域內具特色之景點、住宿、旅客服務中心、餐廳及自行車租賃維護及自行車補給等服務據點，形成完整觀光遊憩服務系統。(4)符合自行車道基本規劃設置原則：包含安全與連續原則、景觀加強與設施減量原則、國際化原則等。
3. 騎乘等級－本書主要所提到的自行車道行程可依照騎乘距離、環境因素、上下坡的難度等區分難度等級，從一顆星的適合全家騎乘的親子遊行程，到三顆星的適合經驗豐富騎士騎乘的挑戰型路線，分別定義說明如下：  
★（親子級）：自行車使用道路型式以專用路權為主（若為共用型式則車流少且車速緩）、坡度平緩、長度來回低於20公里，適合親子共遊路線。  
★★（進修級）：自行車使用道路型式不拘專用路權、坡度起伏平緩、長度來回以一日遊為主（一般路線長度約在50公里以內），自行車路線主要作為景點或據點之串接路線。  
★★★（挑戰級）：自行車使用道路型式不拘專用路權、路線坡度起伏較大（坡度＞5%路段長度超過1公里或坡度路線長度來回高於50公里以上），騎乘難度及經驗值需求較高。
4. 服務設施－本書提供相關路線或景點提供服務設施圖說，以國際化通用圖示為主，如屬於本土化則以簡單易於辨別為主要圖示，圖示意義說明如下：



5





## 自行車生活的起點

生活與旅行：開車太快、走路太慢，騎自行車剛好！

從 2009 年～2012 年，接受交通部委託辦理「東部自行車路網示範計畫」。從臺灣的東北角－福隆開始，沿著東北角海岸線往南，經由宜蘭縣、花蓮縣到臺東縣為止。我們開始從自行車的速度重新認識東臺灣。

臺灣：一直是國際自行車的研發、設計、生產與製造業的龍頭。兩家主要業者－巨大（捷安特）與美利達研發生產的自行車品質與數量高居世界之巔，因此臺灣被譽為自行車之生產王國。但是，自行車在台灣仍一直停留在休閒遊憩或運動的交通工具，甚少國人能長期、固定的把自行車當成日常生活的交通工具。2010 年，參加了「荷蘭自行車研習參訪之旅」的活動。對於面積與臺灣相差不大的國家－荷蘭，全國自行車的使用率卻高達 28%，且逐年訂定目標提升使用率。因為各主要城市的施政都以建設自行車道，提高自行車使

用率為目標，對於所經各主要城市處處單車的景象讓一行人印象深刻。

騎自行車有許多的好處，從歐洲許多研究來看，個人方面包括減輕體重、健康，增加個人的自信心。當越小的孩子開始接觸自行車開始，他的社交活動也開始展開，包括活動範圍的增加、認識與安全交通行為的實際經驗發生等，這一切都有助於增強個人的自信心與安全的交通知識。其次：對於社會而言，自行車生活主要的效益包括低噪、減少污染等。從荷蘭的經驗發現，當一個現代的城市可以接納自行車成為日常生活的交通工具之後，那就表示當地的街道很安全，除了一般的機動車輛外，各種活動都可能在社區街道發生。當小孩也可以安心的玩耍：生活的節奏會找到適當的速度時，幸福感：油然而生！

近幾年，許多城市努力推廣自行車作為日常交通工具使用。因為自行車可以是你離家、或是回家最後一里路的交通工具。從臺北市、高雄市、臺南市到斗六、嘉義及中南部許多鄉鎮市，自行車使用人數日增。雖然：自行車作為生活交通的使用，臺灣仍遠遠落後於許多國家。但是：這四年裡，交通部全力投入打造東部自行車示範計畫，從單車旅行，我們發現不一樣的東臺灣。

期望由東部自行車的旅行經驗，得到不同的感動，找回單車的热血。當你回家後，也許：適應單車生活的節奏會找回你幸福的感覺。

那麼：從東部旅遊到西部生活的軌道，希望臺灣開始可以成為世界級的自行車島。讓我們開始騎向自行車生活的起點：發現綠色騎跡就從東部開始...



7



## 行前準備

踩上踏板出發，毅力：決定你旅行的距離。

建議搭乘公共運輸工具展開你的綠色騎跡：搭火車或是客運旅行，都是很好且能留下美好的親子回憶的移動方式。台鐵班次都可提供兩鐵共乘服務，牽上你的鐵馬加上鐵道的兩鐵旅遊，快速安全到達經典路線的起點。踩下踏板之前：部分準備注意事項提醒您：

1. 選定行程：所有經典路線地點都可以在交通部臺灣自行車網站獲得相關資訊，東部自行車路網相關入口網址：<http://taiwanbike.tw/>，包括：台鐵兩鐵班次時刻表、自行車租賃、住宿、餐飲等。

2. 輕裝慢行：平均 20 公里 / 小時的速度，美景隨時在側，相機是選項裝備之一，沒帶相機也行：心、眼是你記錄的工具。用最舒適的騎乘速度，不必趕路，細細品味經典裡的舊隧道、山、海、縱谷與藍天、大地合而為一的畫布與風景。

3. 防曬：臺灣氣候炎熱，春天到秋季陽光高照。此時騎單車更要注意防曬，排汗透氣衣物（適合長袖）可減少流汗的不適感，同時防曬用品適合隨身使用。

4. 飲水：由於騎單車的深度心肺運動效果，流汗效果更佳，因此補充水分不可或缺。雖然沿途大都有商店或補給站可以補充飲水，但建議自備水壺，減少瓶裝水的使用。
5. 選擇不同的經典路線，多少帶點探險的精神，以適合自己騎乘的自行車為宜，如果遇到坡度過陡或是長上坡路段體力不繼，建議遵照導引指標下車牽引步行，以安全騎乘為主。
6. 氣候多變，梅雨季節或夏季偶有雷陣雨，建議隨身攜帶雨衣。
7. 其他：個人隨身用品或簡易醫療用品等。



9





## 騎遇東北角

春天：一年之始，就從台灣東北角出發，改變悠遊台灣的速度，由你開始台灣的新騎跡。

經典，從鐵道抵達福隆車站展開，你可以開始改變生活的節奏，與藍天白雲、青山大海一同呼吸。

11

## 經典行程：舊草嶺環線（18.1 公里）

難度等級：★★



經典就是鐵道＋鐵馬，兩鐵旅遊串起新的旅程體驗

2009 年起，東部自行車路網示範計畫由東北角福隆車站開始。春天，一年之始，全新的經典自行車道騎乘體驗可以從本計畫的最初，也就是自東北角自行車道經典路網展開。東北角自行車路網包括：省道台 2 公路、舊草嶺環線、龍門－鹽寮自行車道。當然：除春天外，夏、秋兩季都是適合騎乘，除了注意防曬，冬季強烈東北季風較不適宜。

配合東部自行車路網示範計畫，台鐵開始提供自行車隨車的運輸服務，你可以查詢 列車符號，代表該列車提供兩鐵乘車服務。

你可以選擇攜帶自己單車，或者在福隆車站下車後，鄰近車站有許多單車出租店選擇適合自己的單車。

出發前，可到東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處取得相關的旅遊服務資訊。管理處位於福隆海水浴場入口，緊鄰福隆海水浴場旁的紅瓦白牆建築，設有停車場及淋浴設施。



### ●起點 0K+000：福隆火車站 相關設施：

福隆車站於 2003 年改建，是目前北迴鐵路沿線最具特色的車站，本處以福隆便當最為著名，騎乘環線必至此享用便當，站前各家便當店各具特色，口味相差不大，相當經濟實惠。



### ●2K+300：舊草嶺隧道（北口） 相關設施：

舊草嶺隧道全長 2,167 公尺，福隆通往石城，隧道於日治大正 10～13 年建造（西元 1921～1924 年），是臺灣當時最長的隧道。它就是台灣民謠中的「丟丟銅」歌詞裡的「塙空」，經由東北角暨宜蘭風管處歷經多年的努力，將舊草嶺隧道規畫為結合歷史、文化、觀光的「鐵馬隧道」。



### ●4K+500：舊草嶺隧道（南口） 相關設施：

隧道北端及南端洞口分別題有「制天險」及「白雲飛處」門額，雖經風霜，仍可見當年奮勁的筆跡。一出隧道南口，映入眼簾的便是宜蘭熟悉的地標—龜山島，鄰近大樹下，海風習習吹來，暑氣全消。



13





### 盡享宜蘭水岸風光

冬山河－宜蘭的驕傲  
從冬山河到蘭陽溪，  
蘭陽平原的生命之母  
每年歷經風災、水患的考驗  
但，親水節仍是共遊宜蘭的重要回憶  
經典，從宜蘭的冬山車站展開  
蹬起單車，  
穿梭在蘭陽平原與宜蘭水岸之間  
人親、土親、水親的噶瑪蘭  
處處充滿驚喜  
以藍天、水岸為畫布，  
寫下個人的遊記。

23

經典行程：冬山河水岸自行車道環線（39.5 公里）  
難度等級：★★



冬山－風箏的故鄉，結合風箏意象的冬山車站，  
彷彿飛揚在蘭陽平原上的一張帆

宜蘭，推薦的經典路線行程從冬山火車站開始，結合冬山河自行車道（左岸或右岸皆可）加上蘭陽溪南岸自行車道、雙園自行車道、羅東溪南岸自行車道及梅花湖自行車道共 39.5 公里。

隨著親水節活動打響了國際名號的同時，冬山河自行車道為宜蘭自行車旅遊打開了第一扇窗。宜蘭目前的自行車道像一張

網，鋪蓋著蘭陽平原，將美麗的山、海及水岸串在一起，帶領旅人共同領略這東部道途中第一個縣市的婉約與熱情。從邁過通車時刻起，宜蘭已經融入大台北生活圈當中，從台北到宜蘭僅需一堂課的時間。搭乘火車加上自行車的旅行將是偷得一日悠閒的好方法，帶著愛車或是到冬山車站租車，就可以來趟輕鬆愜意的噶瑪蘭之旅。



●起點 0K+000：冬山車站  
相關設施：🚗 🚲 🚶 🚶 🚶

冬山站是台灣第一個以休閒觀光為目的所開發改建的鐵路車站，為服務攜帶自行車旅客，貼心設置牽引道。冬山車站本身融合現代設計與台灣味的車站廣場，廣場上的風箏意象裝置造型穹蒼、飄逸挺拔。



25



### 縱騎花蓮山水

太魯閣站舊稱新城站，是進入花蓮與中橫主要入口，同時：

也是進入花蓮山水的第一個門戶。

因應花東對號列車一票難求，你可以試試採用新的遊程

悠遊宜蘭後，從冬山站或蘇澳新站攜帶你的單車，搭上花東線區間列車

兩小時後即可抵達太魯閣站。

下車後，遠眺中央山脈

太魯閣群山綿延展現在你的眼前

用力呼吸，你知道：

花蓮山水到了

花蓮經典行程，就從這裡開始。

37

經典行程一：花蓮吉安一日自由行 (80.8 公里)  
太魯閣車站～德燕廣場～兩潭自行車道～鯉魚潭～台九丙～兩潭自行車道～北濱公園～兩鐵自行車道～花蓮車站  
難度等級：★★



花蓮開始，適合安排一～三日以上的經典行程，視旅客安排的時間決定旅行的距離。由於每一處推薦經典行程距離較長，旅客可以自行斟酌體力負荷，選擇經典行程全程參與或是隨時轉送回程。另外：也可以選擇從花蓮車站、瑞穗車站或是玉里車站搭乘經典行程的其中任一日的遊程，結合推薦的經典路線形成多日遊程。

經典行程一屬於一日自由行：從太魯閣車站出來，旁邊就是自行車租賃、補給站。在此可以預約租車，

自行車攜帶自行車者，可在此整裝、補給後上路。沿著省道台9線轉往縣道193騎往七星潭德燕廣場，開始兩潭自行車道的起點，串連著七星潭往南，沿著美麗的東海岸經過花蓮港、北濱公園、南濱公園、吉安田野至鯉魚潭為止。在鯉魚潭可以欣賞湖光山色，順便一繞約4.5公里的環潭自行車道。在此休憩、用餐後沿著省道台9線往北，於吉城二街轉回兩潭自行車道至北濱公園，銜接兩鐵自行車道回到往花蓮車站。



太魯閣站-縱騎花蓮山水的起點，也是進入七星潭或中橫公路的門戶，自行攜車或在此租賃，任你行。

39





# 臺東山海鐵馬遊

83

臺東，擁有全台最長海岸線，及最藍的天空畫布，淺藍色的天空、遠方深藍色的海水、及碧藍色的海潮。藍色畫布點綴朵朵白雲，環繞都蘭山！卑南族的聖山，依山傍海的臺東，是臺灣的後花園與最後一塊淨土。高山、縱谷、平原與海洋勾勒出海天一色的魅力，原住民文化豐富了這塊土地的人文氣息，四季變換的景色與多元主題充滿驚奇。

享受臺東的陽光與海岸山水，鐵馬是最佳的節奏藍調，鐵道畫廊最後一段無電線牽絆的天際線，伴隨悠遊踏入這片淨土，迎接全台最熱情的陽光，及朵朵白雲飄移曼繞的都蘭山。自在騎上鐵馬，用力的往南踏踏，臺東山海鐵馬遊就此展開。

經典行程：臺東玉里山海鐵馬三日游

第一天：臺東車站～馬亨亨大道～省道台 11 線～玉長公路～安通溫泉區 (91.7 公里)

第二天：安通溫泉區～玉富自行車道～舊東里車站～省道台 9 線～池上 (環鄉自行車道)～池上關山聯絡道～關山車站 (關山環鄉自行車道) (68 公里)

第三天：關山車站～武陵綠色隧道～東 33 線自行車道～龍田自行車道～鹿野臺東聯絡道～臺東車站 (50.5 公里)

難度等級：★★



抵達臺東車站，準備好你的心情，往山海鐵馬道騎去，轉往台 11 線，太平洋放肆的佔據你全部的目光，一串串珍珠景點等你去發現。

臺東擁有臺灣最長的海岸線，經典自行車行程安排以三日遊較為適當，三日以上行程才可以深入縱谷線的池上、關山、龍田等經典自行車路線。經典行程的第一天從臺東車站出發，沿著馬亨亨大道至省道台 11 線往北，沿著最藍的東海岸出發，在湛藍天空與海岸山脈伴隨下，至長濱時轉往玉長公路，夜宿安通溫泉區。

第二天的行程從安通溫泉區出發，經由安通鐵馬驛站銜接玉富自行車道往南，至舊東里車站後銜接回省道台 9 線往南，悠遊

上環鄉自行車道，經由池上關山聯絡道至關山，悠遊關山環鄉自行車道並夜宿關山。

第三天的行程就從關山車站出發，沿著省道台 9 線往南，至武陵綠色隧道轉入，銜接鄉道東 33 線，經由永安社區、鹿野高台至龍田，可悠遊龍田自行車道約 4.5 公里，最後經由鹿野臺東聯絡道 (縣道 197 線銜接鄉道東 45 線) 回到臺東車站。3 日的行程共約 210 公里，以自行車完整體驗臺東至花蓮五里之間的山、海、縱谷旅遊風光。



85



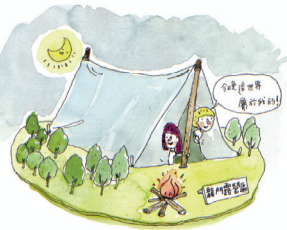
順道行程：龍門鹽寮自行車道（往返9.8公里）  
難度等級：★



穿梭在鹽寮濱海公園，多樣植物生態讓親子時光寫下最美好回憶的一章。

這條路線成立已久，由東北角遊客中心往北至鹽寮濱海公園為止，沿線大多平緩，部分路段略有起伏，沿途設自行車休憩區和木造涼亭，騎累了就近歇腳賞海景，最特別就是體驗自行車過吊橋（龍門吊橋）的樂趣。沿路經東北角遊客中心、龍門露營區、龍門吊橋及鹽寮濱海公園等旅遊資源點。由龍門露營區可至福隆海水浴場，有漂亮金沙灘，可戲水堆沙，龍門露營區此處為委外經營，目前自行車騎士入園必須收費（可折抵鹽寮公園餐飲的消費）。

如不經龍門露營區，沿著台2省道往北，同樣有已經拓寬完成的自行車道可往北騎乘；過了台2線橋龍橋可通往龍門吊橋的下方，經牽引往上直接銜接至龍門鹽寮濱海自行車道，往南通往龍門吊橋至龍門露營場，往北繼續往鹽寮公園前行。本自行車道上沿途有豎立生態看板，是一條寓教于樂的自行車路線。



#### ●龍門露營區

相關設施：🚶🏠🚰🌳🌳🌳

龍門露營區為東北角海岸最美的露營區，提供露營野趣及河濱獨木舟活動，可通往福隆海水浴場。



#### ●鹽寮濱海公園入口

相關設施：🚶🏠🚰🌳🌳🌳

鹽寮公園有餐飲、咖啡的服務與沙灘、觀水遊憩等設施；搭配東北角海岸線綺麗的海洋景致，沿線可觀賞岩礁、塊狀岩石、沙灘、沙丘、沙嘴、海濱植物及紅點黎明蟹、太平洋蟬蟹、海葵、珊瑚藻、松螺等豐富濱海生態，自然資源豐富，也是全國唯一保留最完整的沙丘植物生態區。



#### ●龍門吊橋

龍門吊橋為龍門露營區往鹽寮濱海自行車道的必經道路，於此可瞻望出海口，是國內自行車道少見的景觀橋，也可以由省道台2進入，不必經過龍門露營區收費區。

21



## 前進城市單車生活

騎自行車是城市中很棒的移動方式。但是對於某些旅程來說，騎自行車只能在部分路段帶給你安全和舒適。這種情況下，結合自行車與其他交通工具，有其需要性。因此，多重交通工具模式因應而生。善用多重交通模式，讓最適合自己的交通組合方式提供個人化的交通服務。

多重交通模式旅程中，最常見的是騎自行車加上公共運輸交通加步行，自行車或步行往往是出門或是回家的最後一哩路的交通工具。騎自行車到公共運輸車站，把車停好，搭乘公共運輸到達終點附近處，然後靠步行完成旅程最後的距離。當然可能的組合有十幾種，牽涉到自行車、小汽車、公車或捷運、計程車、共乘、火車；甚至交通船等等。而在都市化的公共自行車也可以在其中扮演最後一哩路的角色。

在歐洲，許多騎士由一個城市移動到另一個城市，往往都是自行車加上火車旅行。例如從臺灣的西部到東部旅行，現在開修了更多自行車旅行度假的機會。多重模式交通方式可以讓騎士走得更遠、更快，同時把健康的運動納入日常形式生活。也讓都市的汽車減少，只是需要多動腦筋，尋找適合個人的旅程移動方式。

假設在理想的狀況下，你的通勤旅程包含通往公共運輸場站的完善自行車道路徑，接著有車架或空間可以載運你的自行車，而且抵達後還有一條妥善的自行車道路徑可以通往目的地，最後，並有地方可以安全停放自行車。但是，事情並沒有那麼單純，要解決自行車通勤的問題，仍需要做許多的研究及創意思維。

臺北與高雄的公共單車計畫帶給都會區一個交通改變的契機，對於兩個城市的交通後續的改變與影響仍有待觀察與研究，但是對於城市單車生活方式仍是持續帶來正面的幫助。

打造一個單車城市，我們認為還有很長的一段路要努力，包括公部門與民間、執法與教育並進。在進之前，建議有意從自身開始自行車生活的人有以下事項可以先行開始：

1. 分享共用路權：市區要增闢一條自行車的專用道是幾乎不可能的挑戰，因此：多數專用道都是屬於休閒、遊憩。所以不論你是開車、騎機車、自行車，請尊重各種用路人的路權，自行車以共用慢車道為主要路權。
2. 安全是不可取代的必要條件：遵守號誌燈號、不侵犯其他車種路權，安全騎乘，讓他人可預測且可以看見你的騎乘路徑。
3. 選擇一條安全通行的路徑：通常在社區道路騎乘自行車要遠比主要交通幹道上安全許多，由於主要幹道有許多平行的社區巷道或連絡道路，當人車交通量越低時，騎乘自行車的安全性也越高。

簡而言之，選擇自己的多重交通模式，然後找到一條自己熟悉且安全的道路，你便可以騎向自己的城市單車生活，當越多人選擇這樣的交通模式，那麼我們離自行車島就不遠了！



115



## 第五章 「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」調整建議

### 5.1 「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」已屬現有規範內容彙整

#### 5.1.1 國內現有自行車相關法規規範

中央政府正式訂定之法規中，與自行車道有關之主要設計規範與標準包括有：

- 1.交通部、內政部 101 年 6 月頒佈的「道路交通標誌標線號誌設置規則」
- 2.內政部 98 年 4 月頒佈的「市區道路及附屬工程設計標準」
- 3.內政部營建署 98 年 4 月頒佈的「市區道路及附屬工程設計規範」
- 4.交通部 97 年 1 月頒佈的「公路路線設計規範」
- 5.交通部 99 年 10 月頒佈的「交通工程手冊」

其中營建署「市區道路及附屬工程設計規範」係依據「市區道路及附屬工程設計標準」條文辦理，以下分別概略說明各法規之主要內容。

- 1.交通部、內政部「道路交通標誌標線號誌設置規則」

道路之標誌、標線及號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。本規則為條文式法規，共分為五章，其章節內容如表 5.1-1 所示。

表 5.1-1 「道路交通標誌標線號誌設置規則」章節內容

章次	主要內容	章節
第一章 總則	說明本規則之法源依據、設置目的、定義、設置養護權屬及所用顏色標準規定。	—
第二章 標誌	規範標誌之分類、顏色與形體使用及設置原則，並分節、分條說明各標誌之設置目的、設置位置、尺寸及內容。	第一節 通則 第二節 警告標誌 第三節 禁制標誌 第四節 指示標誌 第五節 輔助標誌
第三章 標線	規範標線之劃設方式、功能分類、型態分類、標字標繪原則及路面標記設置原則，並分節、分條說明各標線之設置目的、型態、顏色、尺寸及內容。	第一節 通則 第二節 警告標線 第三節 禁制標線 第四節 指示標線
第四章 號誌	規範號誌之功能分類及設計設置原則，並分節、分條說明號誌組件設計、各種燈號顯示之意義、燈號之應用、號誌控制方法、號誌之佈設、設置號誌之必要條	第一節 通則 第二節 號誌組件與設計 第三節 各種燈號顯示之意義 第四節 燈號之應用 第五節 號誌控制方法

章次	主要內容	章節
	件、時制設計之基本原則。	第六節 號誌之佈設 第七節 設置號誌之必要條件 第八節 時制設計之基本原則
第五章 附則	說明標誌、標線、號誌之體形、顏色、大小、圖案、字體、反光、照明及設置位置等之設計，均應依本規則之規定。如因特殊需要必需增減或變更者，應先報請交通部會同內政部核定後公告實施。	—

資料來源：「道路交通標誌標線號誌設置規則」及本計畫整理。

## 2.營建署「市區道路及附屬工程設計規範」

按「市區道路及附屬工程設計規範」適用範圍，僅適用於市區道路。公路或市區道路主管機關另有特殊規定者，得依其規定。其章節內容如表 5.1-2 所示。

表 5.1-2 「市區道路及附屬工程設計規範」章節內容

篇次	主要內容	章節
第一篇：總則	內容包括法源依據、規範內容、適用範圍、道路功能分類、道路橫斷面與空間配置及附則等。	—
第二篇：道路工程設計	包括設計車種與轉向軌跡、道路之橫斷面、路線、交叉、腳踏自行車道、人行道、排水、路基及鋪面設計等內容共九章。其中與自行車道相關內容包括 2.1 道路橫斷面構成要素、2.2 車道寬及第五章之腳踏自行車道設計（包括：型式、鋪面、淨寬、線形、交叉口、區隔方式及停車空間）。	第一章 設計車種與轉向軌跡 第二章 道路橫斷面設計 2.1 道路橫斷面構成要素 2.2 車道寬 2.3 人行道 2.4 路肩 2.5 交通島 2.6 路邊停車帶 2.7 公共設施帶 2.8 排水設施 2.9 地下管線 第三章 道路路線設計 第四章 道路交叉設計 第五章 腳踏自行車道設計 5.1 腳踏自行車道型式 5.2 腳踏自行車道鋪面 5.3 腳踏自行車道淨寬 5.4 腳踏自行車道線形 5.5 交叉口 5.6 腳踏自行車道與車道區隔方式 5.7 腳踏自行車停車空間

篇次	主要內容	章節
		第六章 人行道 第七章 道路排水設計 第八章 路基設計 第九章 鋪面設計
第三篇：道路附屬工程設計	包括公車停靠站及路邊停車帶、人行天橋及人行地下道、交通寧靜區、公共設施帶、無障礙設施、緣石及交通島、景觀及生態設計、橋梁、隧道、照明及其他交通工程設施等共十一章。本篇各章節內容未涉及自行車道部份。	略

資料來源：「市區道路及附屬工程設計規範」及本計畫整理。

### 3.交通部「公路路線設計規範」

按「公路路線設計規範」其適用範圍，指我國之新建公路路線設計，規範未規定者依其他相關規範辦理，所謂公路係指供車輛通行之道路及其用地範圍內之各項設施，包括國道、省道、縣道、鄉道及專用公路。其章節內容如表 5.1-3 所示。

表 5.1-3 「公路路線設計規範」章節內容

章次	主要內容	小節
一、總則	說明本規範之適用範圍，依行政系統及交通功能區分公路種類，並依地形、地區等界定公路行經之地域；再依最低設計速率、地域特性及公路分類釐訂公路之等級；同時也將各設計車種之尺寸與最小轉向軌跡予以規定。	1.1 適用範圍 1.2 公路分類 1.3 地域特性分類 1.4 公路等級與設計速率 1.5 設計車種與最小轉向軌跡
二、橫斷面	針對橫斷面之各項構成要素訂定設計時之需求標準。其中與自行車相關內容為 2.10 慢車道及 2.11 其它車種專用道（自行車道）	2.1 橫斷面構成要素 2.2 車道寬 2.3 路肩寬 2.4 中央分隔帶 2.5 用地寬 2.6 鋪面種類與路拱 2.7 排水溝渠 2.8 公路邊坡 2.9 輔助車道 <u>2.10 慢車道</u> <u>2.11 其他車種專用車道</u> 2.12 人行道 2.13 避車彎 2.14 路邊停車帶與客運停車彎 2.15 隧道

章次	主要內容	小節
		2.16 橋梁 2.17 公共設施帶
三、設計要素	係規定公路主線平、縱面各項幾何設計要素於應用時之採擇標準。本章內容皆以公路之一般車道進行規範，未涉及自行車道部份。	略
四、公路交叉	係規定包括平面交叉、立體交叉及交流道等轉向彎道及匝道之各項設計要求。本章內容皆以公路之一般車道進行規範，未涉及自行車道部份。	略

資料來源：「公路路線設計規範」(97年1月頒佈)及本計畫整理。

#### 4.交通部「交通工程手冊」

「交通工程手冊」在於訂定高速公路、快速公路與一般公路等有關交通工程設施規劃及設計之基本準則，以促使各項交通工程設施之標準化與統一化。其章節內容如表 5.1-4 所示。

表 5.1-4 「交通工程手冊」章節內容

章次	主要內容	章節
第一章總則	說明本規則之目的、包含內容、應用方式與所用顏色標準規定。	—
第二章交通調查	規範各項交通調查之名詞定義、調查目的、步驟、時間及方法。	略
第三章標誌	規範標誌之材料、結構設計標準，並針對各種標誌之設置目的及規劃設計原則提供規範與建議，並提供設置範例。	3.1 通則 3.2 規劃設計
第四章標線	規範標線之功能分類、材料及設計準則，並針對各種標線之設置目的及規劃設計原則提供規範與建議。	4.1 通則 4.2 規劃設計
第五章號誌	規範號誌之功能分類及設計設置原則，並說明設備需求、功能需求及如何進行號誌設計。	5.1 通則 5.2 規劃設計
第六章交通島	規範交通島之定義、設置目的與分類、規劃設計並定原則與交通安全設施的配合。	6.1 通則 6.2 規劃設計 6.3 交通安全措施
第七章道路照明	規範道路照明之設置目的、光源、名詞解釋、基本要求、規劃設計準則、宜設置照明設施之位置及各種照明系統之設計。	7.1 通則 7.2 規劃設計

章次	主要內容	章節
第八章交通安全防護設施	規範交通安全防護設施之定義、分類及功能，並針對路側護欄、中央護欄、碰撞緩衝設施、防眩設施及防護網之設置目的及規劃設計原則提供規範與建議。	8.1 通則 8.2 路側護欄 8.3 中央護欄 8.4 碰撞緩衝設施 8.5 防眩設施 8.6 防護網
第九章停車設施	規範停車設施之目的與分類，並針對各種停車設施之設置原則、規劃設計提供規範與建議。	9.1 通則 9.2 路邊停車場 9.3 路外停車場 9.4 公車招呼站 9.5 計程車招呼站 9.6 貨物裝卸停靠站
第十章道路施工之交通安全管制設施	規範施工交通安全管制設施之目的與分類、交維設施及各種交通安全管制設施之佈設原則與注意事項，並提供交通安全管制設施佈設範例。	10.1 通則 10.2 設施規劃與設計 10.3 交通安全管制設施 10.4 交通安全管制設施佈設範例

資料來源：「交通工程手冊」及本計畫整理。

### 5.1.2 自行車道規劃設計參考手冊已屬現有規範內容彙整

配合東部自行車路網示範計畫執行，於 98 年完成「自行車道系統規劃設計參考手冊(第一版)」，99 年依據現有法規、規範持續進行「自行車道系統規劃設計參考手冊(第二版)」之修訂，100 年除以「道路交通標誌標線號誌設置規則」、「市區道路及附屬工程設計規範」、「公路路線設計規範」及「交通工程手冊」為最高的設計指導原則與標準外，更進一步將營建署「都市人本交通規劃設計手冊(第一版)」、體委會「自行車道設施設計準則彙編」進行整併，並納入荷蘭自行車道設計手冊(Design manual for bicycle traffic)適用於台灣的部份，整併為「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」。

「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」為參考手冊雖無法源依據，但有許多內容係依據現有法規及規範提出規劃設計標準與建議，以下分別將「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」中已屬現有規範內容彙整如下：

#### 1. 自行車道寬度要求

##### (1) 現有法規規範

- ① 「公路路線設計規範」第 2.10 節慢車道：慢車道係指在有劃分快慢車道之公路，供機車、人力行駛車輛、獸力行駛車輛等使用之車道。公路應視實際需要設置慢車道，車道寬最小 2.0 公尺。慢車道若平行高、快速公路設置，應於高、快速公路路肩外採用分隔設計，車道寬最小 2.5 公尺。



②「公路路線設計規範」第 2.11.2 節自行車道：自行車道係指供自行車專用之車道。供單一自行車通行之車道寬應 1.2 公尺以上；允許兩輛並行之自行車車道寬宜 2.0 公尺以上。雙向通行之自行車道應與行車道分隔設置，最小寬宜 2.5 公尺以上。

③「市區道路及附屬工程設計規範」第 2.2.2 節慢車道：慢車道係指在有劃分快慢車道之道路，供機車、人力行駛車輛、獸力行駛車輛等使用之車道，其寬度不得小於 2.0 公尺。如採分隔設計，其寬度不得小於 2.5 公尺。

④「市區道路及附屬工程設計規範」第 5.3 節腳踏自行車道淨寬：

A.腳踏自行車專用車道淨寬規定如下：

(A)允許單一腳踏自行車行駛之腳踏自行車專用車道，以 1.5 公尺以上為宜，最小 1.2 公尺。

(B)允許雙向通行或二輛腳踏自行車並行之腳踏自行車專用車道，以 2.5 公尺以上為宜，最小 2.0 公尺。

B.腳踏自行車專用道路淨寬規定如下：

(A)允許單一腳踏自行車行駛之腳踏自行車專用道路，以 2.0 公尺以上為宜，最小 1.2 公尺。

(B)允許雙向通行或二輛腳踏自行車並行之腳踏自行車專用道路，以 3.0 公尺以上為宜，最小 2.0 公尺。

C.腳踏自行車與行人共用道淨寬以 2.5 公尺以上為宜，最小 2.0 公尺，其設計不得有礙行人通行，並提供足夠人行淨寬。

D.腳踏自行車與行人共用道路淨寬以 4.0 公尺以上為宜，最小 3.0 公尺，其設計不得有礙行人通行，並提供足夠人行淨寬。

「自行車道規劃設計參考手冊」依據上述之相關規範綜整各類型自行車道之寬度要求對照如表 5.1-5。

## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 4.2.2 節自行車道寬度要求。

表 5.1-5 各類型自行車道淨寬度一覽表

自行車道類型	分隔/位置	方向	自行車道規劃設計參考手冊 淨寬度(m)	公路路線設計規範 淨寬度(m)	市區道路及附屬工程設計規範 淨寬度(m)
自行車專用道路		單向	2.0m 以上為宜，最小 1.2m	—	2.0m 以上為宜，最小 1.2m
		併行	3.0m 以上為宜，最小 2.0m	—	3.0m 以上為宜，最小 2.0m
		雙向	3.0m 以上為宜，最小 2.5m	—	3.0m 以上為宜，最小 2.0m
			4.0m 以上為宜，最小 3.0m	—	4.0m 以上為宜，最小 3.0m
自行車與行人共用道路	混用	單向	3.2m~3.5m (人行道：2.0m 以上為宜，自行車：1.2~1.5m 以上)	—	—
		併行	4.0m~4.5m (人行道：2.0m 以上為宜，自行車：2.0m~2.5m 以上)	—	—
	分隔	雙向	4.5m 以上(人行道：2.0m 以上為宜，自行車：2.5m 以上)	—	—
		單向	1.5m 以上為宜，最小 1.2m	—	1.5m 以上為宜，最小 1.2m
		併行	2.5m 以上為宜，最小 2.0m	—	2.5m 以上為宜，最小 2.0m
自行車專用車道	人行道	雙向	2.5m 以上為宜	—	2.5m 以上為宜，最小 2.0m
		單向	1.5m 以上為宜，最小 1.2m	最小 1.2m	1.5m 以上為宜，最小 1.2m
		併行	2.5m 以上為宜，最小 2.0m	宜 2.0m 以上	2.5m 以上為宜，最小 2.0m
	車道上	雙向	3.0m 以上為宜，最小 2.5m(應與行車道分隔設置)	最小 2.5m(應與行車道分隔設置)	2.5m 以上為宜，最小 2.0m
		標線	2.0m 以上	慢車道寬 2.0m 以上	慢車道寬最小 2.0m
		實體	2.5m 以上	慢車道寬 2.5m 以上	慢車道寬最小 2.5m
自行車共用車道	與機、慢車混合		3.5m 以上，不宜大於 4.5m	混合車道寬宜 3.5~5.0m	混合車道寬最小 3.5m
	與汽機車混合			人行道最小 1.5m，但雙向雙車道以下之公路，最小得為 1.25m	人行道一般情況不得小於 1.5m，如因局部路段空間受限時，不得小於 0.9m

註：在自行車專用車道或專用道路寬度小於 2.0 公尺時應禁止三輪腳踏車進入。

## 2.側向安全淨寬與淨高

### (1)現有法規規範

- ①「市區道路及附屬工程設計規範」第 5.4 節腳踏自行車道線形，第 7 點安全淨高不得小於 2.5 公尺。
- ②「公路路線設計規範」第 4.2.7 節緣石至車道邊線之淨距：緣石側面至車道邊線之淨距宜大於 0.5 公尺，最小 0.25 公尺。

「自行車道規劃設計參考手冊」在側向安全淨寬部分係參考「公路路線設計規範」規範中之緣石側面至車道邊線之淨距宜大於 0.5 公尺，最小 0.25 公尺，來設定自行車道與障礙物間之安全淨距。

### (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 4.3 節側向安全淨寬與淨高。

## 3.自行車道線形

### (1)現有法規規範

「市區道路及附屬工程設計規範」第 5.4 節腳踏自行車道線形：依附於道路斷面之腳踏自行車專用車道及腳踏自行車與行人共用道，其線形與道路相同；獨立設置之腳踏自行車專用道路及腳踏自行車與行人共用道路，其線形規定如下：

- ①設計速率：得依路段特性調整，分為 10~30 公里/小時。
- ②曲線最小半徑：按腳踏自行車行駛設計速率的不同，所需之平曲線最小半徑如下表所示。

自行車專用、共用道路平曲線最小半徑

設計速率 Vd (公里/小時)	平曲線最小半徑 R (公尺)
10	3
20	15
30	30

- ③坡度：以 2% 為宜，最小 0.5%。
- ④超高率：最小超高率( $e_{min}$ )依橫坡度規定，最大超高率( $e_{max}$ )以 2% 為宜，最大 3%。
- ⑤最大縱坡度：以 5% 以下為宜，如為橋梁、立體交叉處且受地形或其他特殊限制者不得大於 8%。
- ⑥縱坡限制長：縱坡度與縱坡長度限制參考下表所示。

自行車道縱坡度與縱坡長度限制

縱坡度 G(%)	縱坡限制長度 Li(公尺)
<3	—
3	500
4	200
5	100
6	65
7	40
8	35

⑦安全淨高：不得小於 2.5 公尺。

⑧連續性：經過橋梁、排水構造物與鐵道等銜接處，應考慮腳踏自行車道之連接，須特別注意接縫、鋪面平整與坡度、寬度連續性。

## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 4.4 節自行車道線形。

## 4.交叉路口設計原則

### (1)現有法規規範

#### ①「公路路線設計規範」第四章公路交叉

- 第 4.2.2 節平面交叉之交角：平面交叉之交角以直角為佳，斜交時其相交銳角宜大於 75 度，不宜小於 60 度。交角較小時宜局部調整路線或採用槽化處理。
- 第 4.2.3 節平面交叉之設計速率：平面交叉處之直行設計速率宜與一般路段之設計速率相同。
- 第 4.2.5 節平面交叉處之縱坡度與超高：1.平面交叉處之線形宜平直，須設置超高時宜小於 3%。2.平面交叉處之縱坡宜平緩，交叉口之縱坡度宜小於 3%，惟如地形特殊及情況受限者，不得大於 5%。車輛停等區範圍內，縱坡最大不得大於 6%。
- 第 4.2.6 節平面交叉轉角設計：平面交叉之轉角行車道邊線，宜與設計車種之轉向軌跡邊線保持 0.25 公尺以上之側向淨距。
- 第 4.2.7 節緣石至車道邊線之淨距：1.緣石側面至車道邊線之淨距宜大於 0.5 公尺，最小 0.25 公尺。緣石起點處與車道邊線之淨距宜大於 1.0 公尺，最小 0.5 公尺。2.緣石頂與路面之高差大於 20 公分時，其淨距應按前述規定增加 0.25 公尺。3.不同淨距界面之漸變比例宜大於 Vd/5 比 1。

#### ②「市區道路及附屬工程設計規範」第 5.5 節交叉口：

A.腳踏自行車道在交叉口或路段中之穿越方式，宜配合行人穿越道設置。

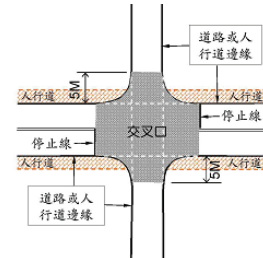
(A)腳踏自行車專用車道穿越交叉口時，宜與行人穿越道區隔。

(B)腳踏自行車與行人共用道穿越交叉口時，應與行人穿越道共用。

B.腳踏自行車穿越道之劃設可為標線或採不同顏色、材質之鋪面。

③「市區道路及附屬工程設計規範」第四章道路交叉設計：

- 第 4.2.2 節平面交叉交角：平面交叉交角以近直角為佳，斜交時其相交銳角宜大於 60 度。
- 第 4.2.3 節平面交叉處之超高與縱坡度：1.平面交叉處之線形宜平直，須設置超高時宜小於 3%。2.平面交叉處之縱坡宜平緩，交叉口之縱坡度宜小於 3%，惟如地形特殊及情況受限者，不得大於 5%。3.前項平面交叉口，係指道路或人行道邊緣虛擬連接線以外 5 公尺，或停止線劃設後(不含截角)所涵蓋之路面，如右圖所示。
- 第 4.2.4 節平面交叉轉角設計：平面交叉之轉角車道邊線，宜與設計車種之轉向軌跡邊線保持 0.25 公尺以上之側向淨距。



(2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 4.5 節交叉口及 4.5.2 節第 1 大點。

## 5.水溝蓋板之規範

(1)現有法規規範

「市區道路及附屬工程設計規範」第十四章無障礙設施第 14.1 節無障礙通路第 6 點：無障礙通路上應儘量避免設置排水溝進水格柵或蓋板，無法避免時，長邊應與行進方向垂直，開孔短邊宜小於 1.3 公分。

「自行車道規劃設計參考手冊」在自行車道內水溝蓋板之規範部分係採用「市區道路及附屬工程設計規範」第十四章無障礙設施之規範。

(2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.2 節第 2 大點自行車道之排水。

## 6.護欄

(1)現有法規規範

- ①「市區道路及附屬工程設計規範」第 11.4.4 節人行天橋及人行地下道之其他規定：人行天橋及其階梯兩側之欄杆高度不得低於 1.1 公尺，欄杆不得設有可供攀爬之水平橫條。



②「建築技術規則」第二章第七節樓梯、欄杆、坡道：設置於露臺、陽臺、室外走廊、室外樓梯、平屋頂及室內天井部分等之欄桿扶手高度，不得小於 1.10 公尺；十層以上者，不得小於 1.20 公尺。建築物使用用途為 A-1、A-2、B-2、D-2、D-3、F-3、G-2、H-2 組者，前項欄桿不得設有可供直徑十公分物體穿越之鏤空或可供攀爬之水平橫條。

③「公路路線設計規範」第 4.2.7 節緣石至車道邊線之淨距：緣石側面至車道邊線之淨距宜大於 0.5 公尺，最小 0.25 公尺。

④「公路橋樑設計規範」第 2.9 節第 3 項腳踏車欄杆：

A.通則：腳踏車專用橋應設置腳踏車欄杆。一般橋上需要特別保護騎腳踏車者，也應設置該欄杆。組成欄杆之桿件，其設計應考慮安全、美觀，而且不妨礙行車之視野。

B.載重及幾何形狀：保護騎腳踏車者欄杆之最小高度應為 1.1m，量自腳踏車之行駛面至欄杆頂部。當橋梁之幾何線形有可能造成腳踏車大角度高速撞擊欄杆(如曲線半徑過小造成視距不足、長距離之下坡路段)、有較大的腳踏車旅次或有橋址特別之安全顧慮時，保護騎腳踏車者之欄杆高度應予以加高，其高度至少應為 1.4m。在行車面以上 0.7m 之範圍內，所有欄杆桿件之最大淨距為 15cm，在行車面以上 0.7 至 1.1m 之範圍內，所有桿件之最大淨距為 20cm。欄杆間有水平及垂直桿件，則淨距之要求僅限水平或垂直之一者，而非兩向都須符合。鏈圍籬因有特性，故不受上述淨距之規定。就大體而言，欄杆應該突出支柱面以外。腳踏車欄杆最小設計載重為 75kgf/m，橫向與垂直向同時作用。高於腳踏車行駛面 1.1m 以上之橫欄部分，其設計載重由設計者決定。支柱應由橫向載重 WL 設計之( $W$ =單位長度載重， $L$ =柱間距)，該載重作用於上部欄杆之重心，但不超過 1.1m。

「自行車道規劃設計參考手冊」在護欄之設置高度及型式規範部分係依據「市區道路及附屬工程設計規範」第十一章人行天橋、人行地下道及「建築技術規則」第七節樓梯、欄杆、坡道及「公路橋樑設計規範」2.9 節第 3 項之規範辦理。在護欄之設置位置係依據「公路路線設計規範」4.2.7 節緣石至車道邊線之淨距，規範護欄與自行車道留設有 0.25 公尺寬之側向安全淨寬，以增進駕駛人之安全。

## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.3 節護欄。

## 7.分隔方式

### (1)現有法規規範

①「交通工程手冊」第六章交通島第 6.2.9 節槽化島之大小、型式及面積：分隔島

如無需考慮保護行人，週邊可設置低而傾斜(不超過 $45^{\circ}$ )之緣石，其高度為15公分至20公分；如需考慮保護行人，緣石面應略呈垂直，其高度以20公分為準。行車道設有內側或外側路肩時緣石應設於路肩外。若未設置路肩時則緣石面至行車道邊線之退縮距離宜大於0.5公尺，最小不宜小於0.25公尺。緣石起點處之退縮距離宜大於1公尺，最小0.5公尺。緣石退縮距離或路肩寬度之漸變比例宜大於 $Vd/5$ 比1。(Vd代表設計速率)

②「市區道路及附屬工程設計規範」第5.6節腳踏自行車道與車道區隔方式：腳踏自行車道與車道之區隔方式可分為：

A.實體分隔：包括緣石、護欄、車阻、欄杆、植槽、綠籬等方式。

B.非實體分隔：其分隔方式為標線、標字輔以交通安全設施，其規定應依20.1節辦理。

③「市區道路及附屬工程設計規範」第15.2.3節分隔島：1.分隔島寬度至少0.5公尺；有公共設施時，寬度宜大於0.8公尺；如有植栽其寬度宜大於1.2公尺。2.分隔島如不兼作庇護島使用，且寬度小於1公尺時，得以標線或標記代替之。3.分隔島兼作庇護島時應採屏障式緣石，其高度以20公分以下為宜，但行人穿越部分應採與路面齊平為原則，或於行人出入口設置路緣斜坡。

④「公路路線設計規範」第4.2.7節緣石至車道邊線之淨距：1.緣石側面至車道邊線之淨距宜大於0.5公尺，最小0.25公尺。緣石起點處與道邊線之淨距宜大於1.0公尺，最小0.5公尺。2.緣石頂與路面之高差大於20公分時，其淨距應按前述規定增加0.25公尺。3.不同淨距界面之漸變比例宜大於 $Vd/5$ 比1。

⑤「道路交通標誌標線號誌設置規則」第一百七十四條車種專用車道標線，用以指示僅限於某車種行駛之專用車道，其他車種及行人不得進入。本標線由白色菱形劃設之，菱形之二對角線分別為縱向長二百五十公分，橫向長一百公分，線寬十五公分。自專用車道起點處開始標繪，每隔三十至六十公尺標繪一組，每過交岔路口入口處均應標繪之，並於每兩個菱形中間，縱向標寫白色車種專用車道標字或圖示配合使用。本標線車道與車道間應以雙白實線或雙黃實線分隔，自行車專用車道線得劃設於騎樓以外之人行道。允許專用車種進、出相鄰專用道之其他車道時，應以單邊禁止變換車道線劃設，線寬十公分、間隔十公分，並得加繪專用車道管制時間。

⑥「道路交通標誌標線號誌設置規則」第一百八十三條之一快慢車道分隔線：用以指示快車道外側邊緣之位置，劃分快車道與慢車道之界線。其線型為白實線，線寬為十公分，除臨近路口得採車道線劃設，並以六十公尺為原則外，應採整段設置，但交岔路口免設之。劃設本標線，距離人行道、路緣或車輛停放線應

有二公尺以上之寬度。道路設有劃分島；其功能為劃分快慢車道者，應劃設本標線於分隔島之兩側，與劃分島間隔至少十公分。

## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.4 節分隔方式。

## 8.自行車牽引道

### (1)現有法規規範

- ①「市區道路及附屬工程設計規範」第 11.4.3 節人行天橋及人行地下道之階梯或坡道：人行天橋及人行地下道除使用電動扶梯外，其階梯垂直距離每隔 2 公尺至 3 公尺，應設置緩衝平台，其平台深度不得小於 1.5 公尺。人行天橋及人行地下道之上下坡道為斜坡式者，其縱坡度不得大於 12%。
- ②「市區道路及附屬工程設計規範」第 11.4.4 節人行天橋及人行地下道之其他規定：人行天橋及人行地下道得配合使用需求，考量設置腳踏自行車牽引道。
- ③「建築技術規則」第二章第七節樓梯、欄杆、坡道：坡道之坡度，不得超過一比八。坡道之表面，應為粗面或用其他防滑材料處理之。

## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

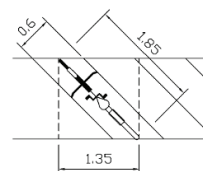
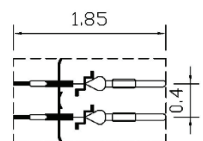
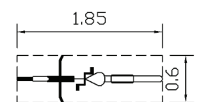
對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.5 節自行車牽引道。

## 9.自行車停車

### (1)現有法規規範

- ①「市區道路及附屬工程設計規範」第 5.7 節腳踏自行車停車空間：

- A.基本停車空間：長 1.85 公尺、寬 0.6 公尺，詳右圖所示(圖中單位為公尺)。
- B.並排停車空間：並排停放時，以長 1.85 公尺、兩車中心間距 0.4 公尺設計之，詳右圖所示(圖中單位為公尺)。
- C.斜角停車空間：停車場所狹窄時，可為斜角停車，詳右圖 (圖中單位為公尺)。



## (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.8 節自行車停車。

## 10.自行車道照明

### (1)現有法規規範

- ①「市區道路及附屬工程設計規範」第 19.1.2 節照明設計基本要求：1.同一路段

之照明設施設計宜求一致。2.設計時宜重視照明效率、使用壽命及對當地氣候條件之適應性。3.燈具宜選擇最適合之光束分配，俾能平均分配於所照區域，不致產生黑暗或特亮等現象，而影響駕駛人之視覺。4.排除行人之恐懼感，防止並減少犯罪。5.照明燈具之配置應注意亮度、分佈、眩光、閃爍、引導性等，為車輛及行人之交通安全著想，以免溢散光束產生光害，對於住宅與農業地區，也應作相同之考量。

②「市區道路及附屬工程設計規範」第 19.2 節照明輝度及照度：

A.市區道路、服務道路、人行道之照明輝度及照度宜符合下列各表之規定。

道路照明輝度（單位：cd/m<sup>2</sup>）

道路功能分類	商業區	住商混合區	住宅區
快速道路	1.0	0.7	0.5
主要道路	1.0	0.7	0.5
次要道路	0.7	0.5	0.4
服務道路	0.6	0.5	0.3

道路照度（單位：勒克斯(Lux)）

道路功能分類	商業區	住商混合區	住宅區
快速道路	15(10)	10(7)	7(5)
主要道路	15(10)	10(7)	7(5)
次要道路	10(7)	7(5)	6(4)

註：1.括弧內為水泥混凝土或路面較淺色之平均照度。

2.工業區之輝度與照度之標準可比照住商混合區。

3.農業區在 19.1.1 節之原則下設置照明設施時其輝度與照度之標準可比照住宅區。

4.以上計算輝度與照度之標準其平均輝度或平均照度最高不可超過 15%。

服務道路照度（單位：勒克斯(Lux)）

區域分類	商業區	住宅區
照度	6	4

人行道照度（單位：勒克斯(Lux)）

條件	道路分類	平均照度基準
與道路接鄰之人行道	商業區	10
	住商混合區	6
	住宅區	2
不與道路接鄰之人行道	人行地下道	43
	交叉路口	3
	人行陸橋	6

註：平均輝度與平均照度兩者之間可參照下表之規定換算。

平均輝度與平均照度之關係

平均輝度 1 (cd/m <sup>2</sup> ) 之平均照度(Lux)	
瀝青或路面較深色	15
水泥混凝土或路面較淺色	10

B.照明之明暗均勻度規定：市區道路照明之明暗均勻度宜符合下表之規定。

明暗均勻度

道路功能分類	最低照度 / 平均照度
快速道路	大於 1 : 3
其他市區道路	大於 1 : 4

- ③「交通工程手冊」第七章道路照明第7.1.4節基本要求：同一路段所設計之照明設施應求一致。設計時應重視照明效率、使用壽命、經濟性及對周圍氣候條件之適應性。燈座最好選擇可調整者，配合折射罩紋路，依實際路面寬窄調整選擇最適合之光束分配，俾能平均分配於所照區域，不致產生黑暗或特亮等現象，而影響駕駛人之視覺。

- ④「交通工程手冊」第七章道路照明第7.2.1節設計準則：

#### A. 照明水準

(A)道路路面之照明水準：道路照明宜符合下表之規定。

公路照度基準值

單位：勒克斯

條 件 道路功能分類		商 業 區		住 宅 區		備 註
		R	C	R	C	
高速公路		15				
一般公路	幹道	30	20	15	10	含快速道路
	次要道路	23	15	12	7	
	輔助性道路	15	10	7	5	
	交流道	15	10	7	5	

註：1、郊區如有設置照明需求，照度比照住宅區

2、表中 R：柏油路面，C：混凝土路面

(B)緩和照明及節能照明之設置：1.在照度不同之交界處，宜有緩和照明之設置。2.午夜至黎明間交通量顯著減少時，為節省電力消耗，得裝置自動減光照明設備，使燈具個別減半啟亮，或交錯減半啟亮。

(C)明暗均勻度除次要道路及輔助道路外，應符合下表之規定。

明暗均勻度

道路分類	明暗均勻度
高速公路	最低照度與平均照度比 大於 1:3
一般公路	大於 1:4

#### B. 照明設施之選擇

(A)光源：1.路燈之光色應儘量使被照射物體之原有色彩自然不變。2.應採用光源效率高、壽命長、維護方便、經濟性高之光源。3.為避免與交通號誌相混淆，市區道路路口照明宜採用複金屬燈。4.多霧地區及箱涵內、高架橋下照明，宜採用高壓鈉氣燈。5.高速公路及快速道路之照明設施，以採用高壓鈉氣燈為原則。

(B)燈具：

燈光之分佈型態：燈光在路面上之分佈，應有不同的型態，以符合各種道路寬度及照明目的，其分類：



- 垂直光之分佈依燈具最大光度中心點照射到路面上之落點距離而分成三種：①短分佈，其燈具最大光度中心點照射至路面之範圍與燈具間之水平距離，為燈具設置高度之 1.0 至 2.25 倍，其設置最大桿距為燈具設置高度之 4.5 倍。②中分佈，其燈具最大光度中心點照射至路面之範圍與燈具間之水平距離，為燈具設置高度之 2.25 至 3.75 倍，設置最大桿距為燈具設置高度之 7.5 倍。③長分佈，其燈具最大光度中心點照射至路面之範圍與燈具間之水平距離，為燈具設置高度之 3.75 至 6 倍，設置最大桿距為燈具設置高度之 12 倍。一般情形以採用中分佈型態為佳，其燈具間隔宜限制於燈具設置高度之 5 至 6 倍。
- 側面光之分佈：標準分佈型態有以下五種：①型一分佈，燈具裝設於道路中心，主要用於較狹窄街道。②型二分佈，燈具裝於道路邊緣或靠近路邊緣，較適用於路寬為燈具高度之 1.0 至 1.75 倍者。③型三分佈，燈具裝於道路邊緣或靠近路邊緣，所投射之光線較型二分佈者遠，為廣泛採用之類型，適用於路寬為燈具高度之 1.75 至 2.75 倍者。④型四分佈，燈具裝置點同型三分佈，較適用於路寬為燈具高度 2.75 倍以上之寬廣道路。⑤型五分佈，設於欲照明區域之中心，對各方向均能獲得均勻之照度。

(C)配光分佈型態之選擇原則：1.光線應充分向下分佈，以便利用高百分率之光線照明路面。所選之配光分佈，以能於路面產生足夠且均勻的照明亮度，且僅具有最小的眩光為原則。2.光源所分佈的光線，除涵蓋路寬外，對路邊外緣，應能提供適度之照明。3.高速公路燈具傾斜角度(仰角)，視車道寬窄應可調整燈具或燈座，惟需避免調整之仰角過大，產生眩光，影響用路人視覺。

#### C.設置高度與間隔

(A)為求照度分佈均勻，公路上燈桿高度與桿距之設計準則如下表，但若基於節約能源之考慮，桿距得放寬 10%。

公路路燈高度與桿距標準表

燈具 燈桿排列	遮 蔽 型		半 遮 蔽 型		無 遮 蔽 型	
	高度(H)	間隔(S)	高度(H)	間隔(S)	高度(H)	間隔(S)
單側排列	$H \geq W$	$S \leq 3H$	$H \geq 1.2W$	$S \leq 3.5H$	$H \geq 1.2W$	$S \leq 4H$
交錯排列	$H \geq 0.7W$	$S \leq 3H$	$H \geq 0.8W$	$S \leq 3.5H$	$H \geq 0.8W$	$S \leq 4H$
相對排列	$H \geq 0.5W$	$S \leq 3H$	$H \geq 0.6W$	$S \leq 3.5H$	$H \geq 0.6W$	$S \leq 4H$
中央排列	$H \geq W$	$S \leq 3H$	$H \geq 1.2W$	$S \leq 3.5H$	$H \geq 1.2W$	$S \leq 4H$

(B)一般公路及無行車場所之燈桿高度得降低 10%。至於燈桿間隔，一般公路上得增大 20%，無行車場所得增大 50%。

(C)燈具之間隔及高度應妥為選定，俾使路面照明明暗均勻度不低於表 7.2.2 之規定，若不能符合表 7.2.3 之設計標準，則需以燈具等照度曲線圖或電腦照度計算資料檢核，以確認符合表 7.2.2 之規定。

(D)使用燈桿之照明燈具，距路面之高度除另有註明者外，高速公路或郊區主要幹道，以不低於 10 公尺為原則，市區道路應不低於 8 公尺。可行車之巷弄內應不低於 4 公尺。

(E)彎曲路段和斜坡路段應依需要縮短設置間距。

⑤「交通工程手冊」第七章道路照明第 7.2.5 節標誌照明:

A.內部照明式:如收費站車道指示標誌及隧道逃生指示標示等，牌面以透明壓克力材料製作，燈具裝置於內部。本類照明之設計，得視牌面之大小及形狀而定，其設計原則如下：

(A)光色應近似日光。

(B)使用高功率型安定器。

(C)夜間照明時，其能見距離不得小於 150 公尺。

(D)結構設計除為檢查或換裝燈具外，應為不易打開之製品，且須達到 IP54 級標準以上之防水、防塵功能要求。

(E)應能承受瞬間風速 60 公尺/秒之風壓。

(F)應能耐壓及抗周圍溫度等之變化。

B.外部照明式:懸掛式標誌一般於標誌板前下方設置燈具，向標誌牌面照射，其照明方向應以最強光對標誌牌面，其燈具間隔應視牌面大小作適當調整，並不得遮蔽標誌文字。本類照明之設計原則如下：

(A)標誌、牌面之照度應均勻，其最大與最小照度之比值應低於 6。

(B)夜間照明時，其能見距離不得小於 150 公尺。

(C)平均照度一般在 300~500 勒克斯，色澤須良好，使標誌文字清晰，光色近似日光。

(D)光線不得對駕駛人產生眩光，燈具應設置屏蔽以減少燈光照射到路上。

(E)標誌面不得產生閃爍現象致影響標誌文字之辨認。

(F)應採用易維護且壽命長之燈具。

(G)如標誌牌面較高時，可由標誌牌前上、下方均設置燈具以達均勻度要求。

⑥「交通工程手冊」第七章道路照明第 7.2.5 節標誌照明；第 7.2.6 節行人穿越道照明；行人穿越道及人行道測定位置之照度需符合下表數值標準。

行人穿越道照度需求

行人穿越道上 0.6 Wo 之範圍		人行道上
平均	最小	最小
40 勒克斯以上	25 勒克斯以上	40 勒克斯以上

「自行車道規劃設計參考手冊」在自行車道照明之規範部分，若自行車道與人行道共用設置於市區道路時，其照明請參照內政部營建署之「市區道路及附屬工程設計規範」第十九章道路照明。自行車道與一般公路共用時，其照明請參照交通部之「交通工程手冊」第七章道路照明。在道路外側或人行道外側設置自行車道，若路燈設置於中央分隔島或人行道燈設置於內側時，常因有植栽遮蔽導致照度不足，建議此種情況建議於靠近自行車道側加設矮燈或人行道燈，其設置規範可比照營建署之「市區道路及附屬工程設計規範」。

#### (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 5.9 節自行車道照明。

### 11.交通工程設計

#### (1)現有法規規範

- ①「道路標誌標線號誌設置規則」：第 13 條、第 15 條、第 16 條、第 18 條、第 46 條、第 65 條、第 67-1 條、第 68 條、第 73 條、第 118 條、第 149 條、第 150 條、第 159 條、第 174 條、第 174-1 條、第 175 條、第 183 條、第 183-1 條、第 186-1 條、第 191 條。
- ②「交通工程手冊」：第三章標誌第 3.2.1 節設計準則及第 3.2.2 節設置原則。
- ③「交通工程手冊」：第四章標線第 4.1.4 節材料、附錄 D。

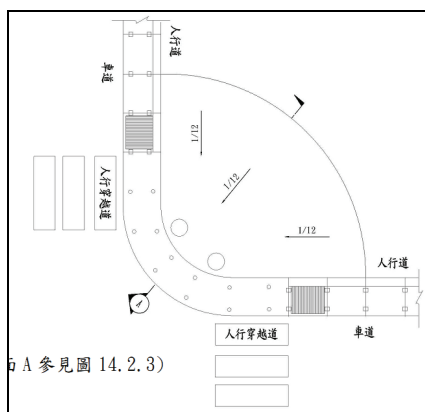
#### (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節

對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 6.1～6.7 節。

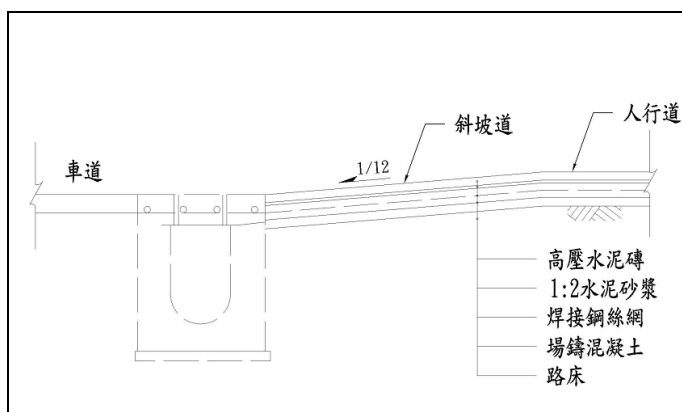
### 12.自行車穿越路口之交通工程佈設

#### (1)現有法規規範

「市區道路及附屬工程規範」：第 14.2 節路緣斜坡：路緣斜坡係指將人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡，設置參考如下圖。路緣斜坡之設置須符合下列規定：



轉角斜坡設置圖例



轉角斜坡橫斷面

- ①路緣斜坡應配合無障礙通路之動線與行人穿越道位置設置。
- ②路緣斜坡之淨寬不包括側坡之寬度宜大於 1.2 公尺。
- ③路緣斜坡之坡度宜小於 8.33%(1:12)；高低差小於 20 公分者，其坡度得酌予放寬，並參照下表規定設置。

路緣斜坡坡度

高低差	20 公分以下	5 公分以下	3 公分以下
坡度	10%(1:10)	20%(1:5)	50%(1:2)

- ④斜坡頂所連接之人行道或坡頂平台，其橫坡度不得大於 5%。
  - ⑤路緣斜坡之鋪面材質應具止滑之特性。
- (2)自行車道規劃設計參考手冊對照章節
- 對應「自行車道規劃設計參考手冊」第 6.10 節自行車穿越路口之交通工程佈設。

## 5.2 交通工程佈設參考範例調整

依據本計畫主要工作內容要求，調整並視需求協助修改「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」，手冊中有關自行車號誌部分，目前本所正辦理「智慧化號誌路口自行車交通管理策略之研究」計畫，後續建議配合其研究成果將相關資料納入手冊第 6.8 節。初步檢視後建議需修改的部分為手冊第 4.5.3 節交叉路口自行車穿越道之設計原則；第 5.7 節導覽牌增加自行車相關服務設施建議圖例；第 6.9 節路段中自行車道之交通工程佈設及第 6.10 節自行車穿越路口之部分內容，分別針對需修改部分說明如下：

1. 99 年「東部地區自行車路網系統規劃技術服務(2/2)」所研提之法規修正建議提案，尚未完成修法，為避免產生爭議，因此，對於「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」中有關涉及未完成修法之標誌、標線部分，將予以取消或加註相關使用說明。
2. 手冊第 4.5.3 節圖 4.4、圖 4.5、圖 4.7 及圖 4.11 中有設置「自行車與行人分道牌面」，因未完成修法建議取消；圖 4.3～圖 4.8 中在機車停等區內標繪有自行車停等區部分應加註說明「若有繪設需求建議提報試辦計畫」，修正後圖面參見圖 5.2-1～5.2-7。

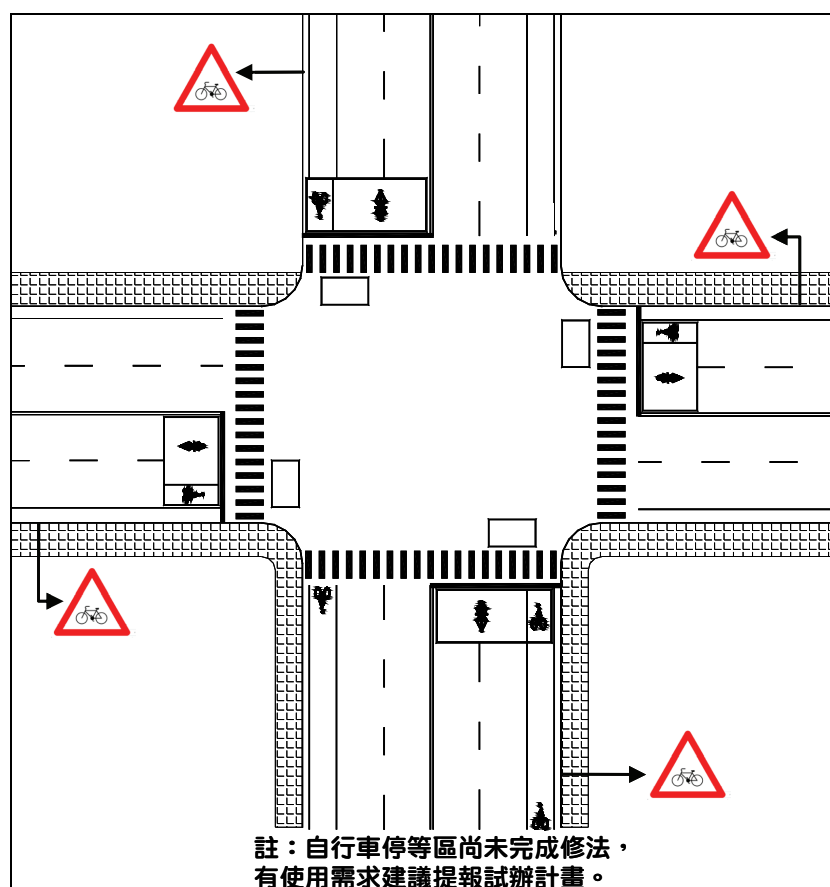


圖 5.2-1 共用車道銜接共用車之穿越路口型式 (Type10~11)



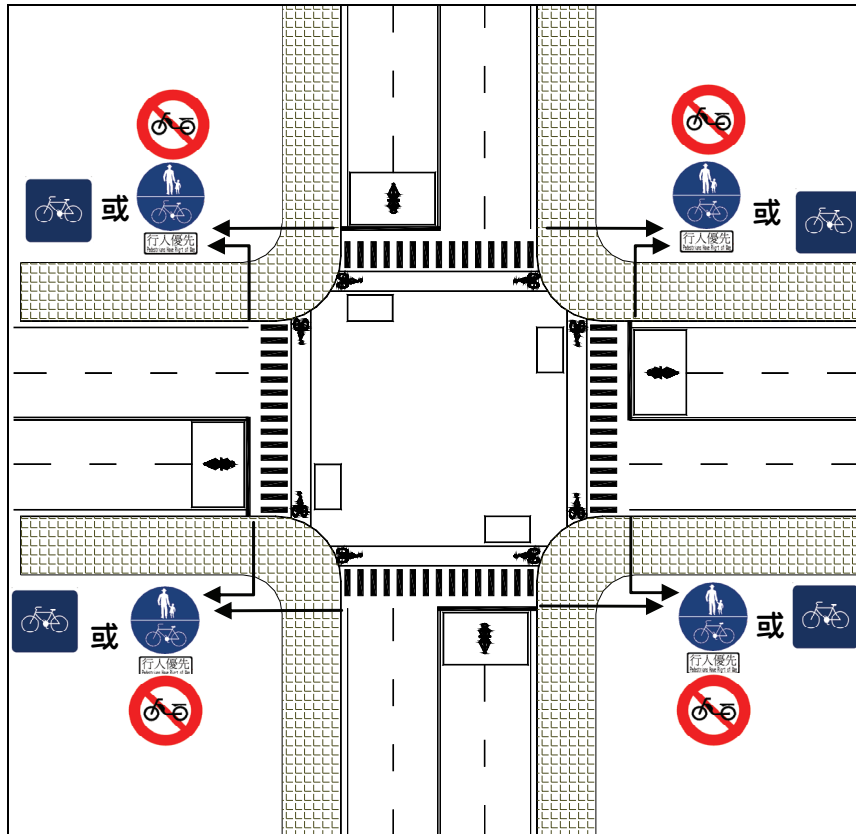


圖 5.2-2 自行車專用車道設置於人行道之穿越路口型式 (Type3~5)

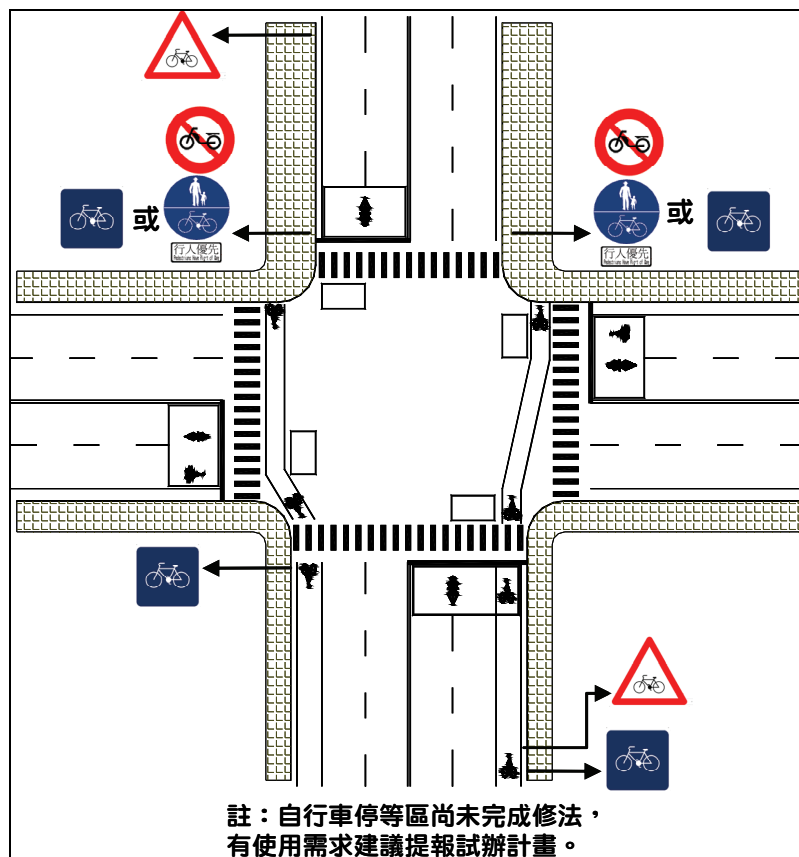


圖 5.2-3 自行車專用車道設置於人行道與自行車專用車道設置於道路之穿越路口型式 (Type3~5 與 Type6~9)

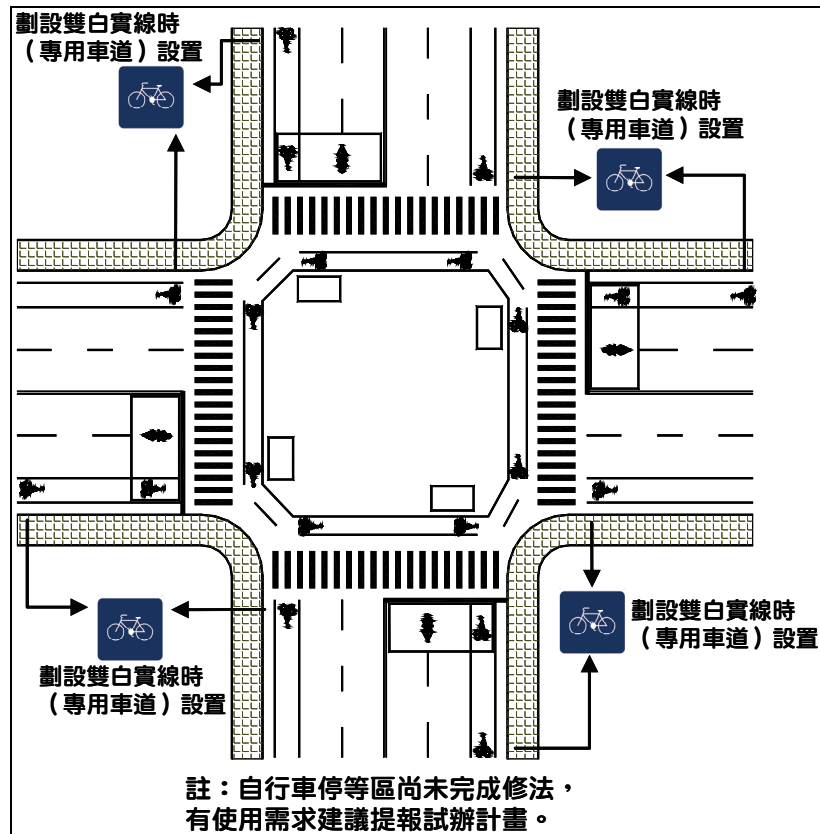


圖 5.2-4 自行車專用車道設置於道路之穿越路口型式 (Type6~9)

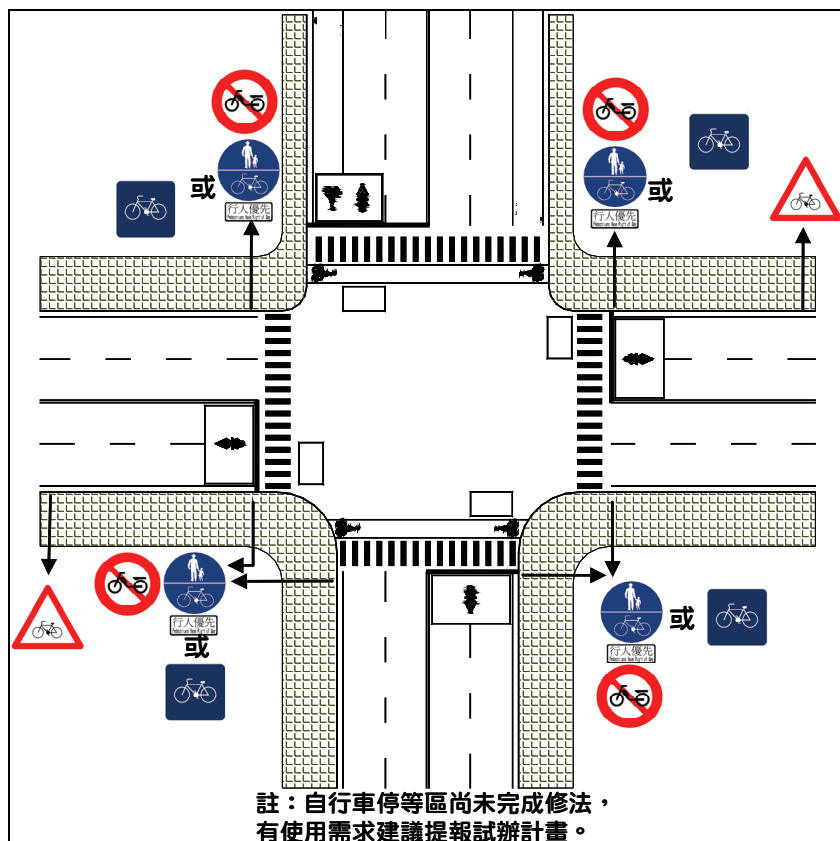


圖 5.2-5 自行車專用車道設置於人行道與共用車道之穿越路口型式 (Type3~5 與 Type10~11)

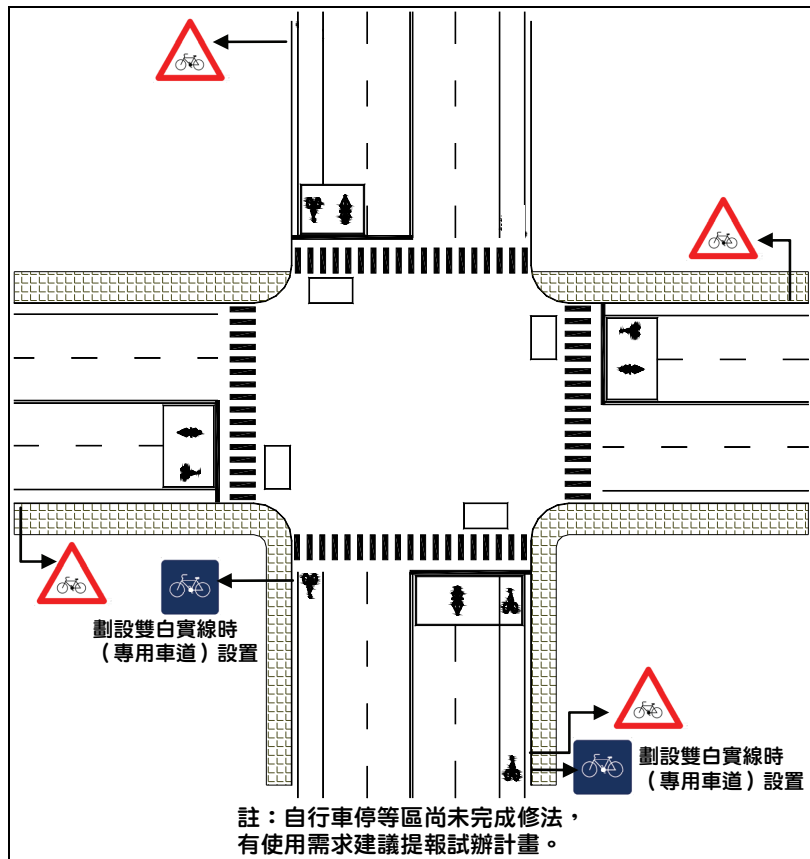


圖 5.2-6 自行車專用車道設置於道路與共用車道之穿越路口型式 (Type6~9 與 Type10~11)

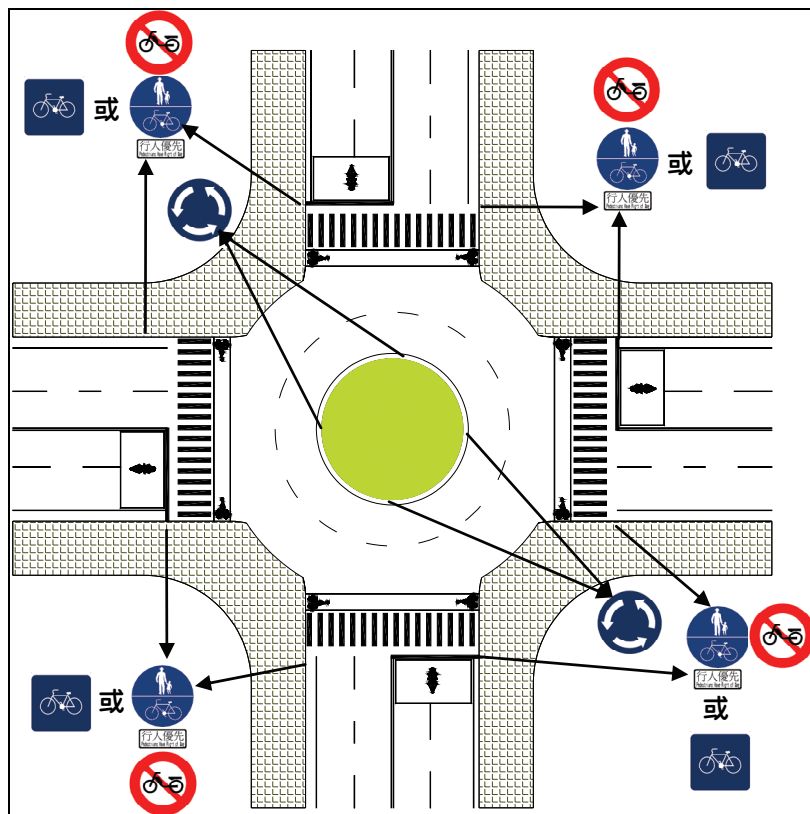


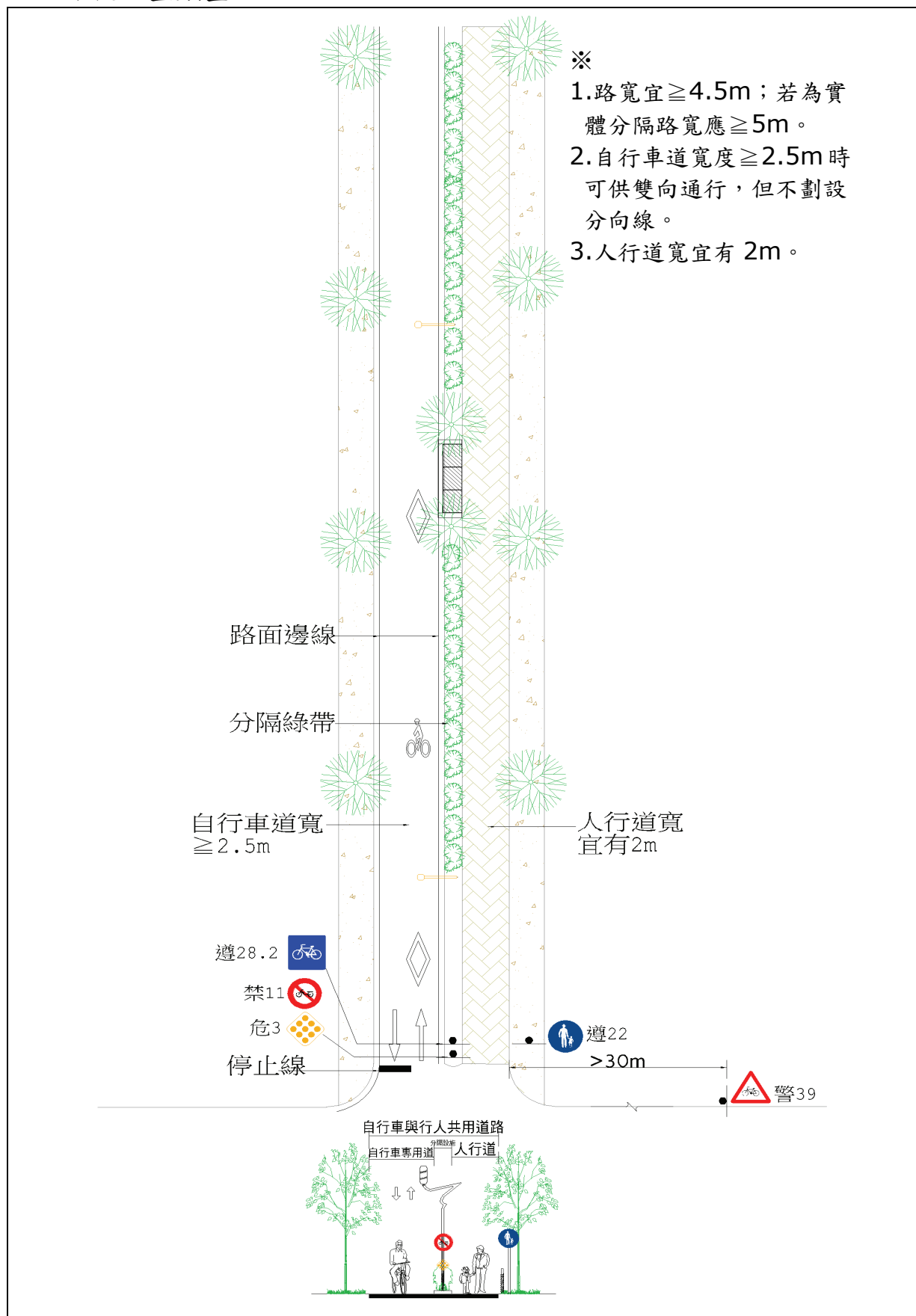
圖 5.2-7 Type3~5 穿越圓環路口型式

3.手冊第 5.7 節導覽牌建議於第 2 點導覽牌資訊內容中增加自行車相關服務設施建議圖例。目前各界皆積極推動通用設計，公共資訊通用圖形符號有助於資訊之提供與辨識，雖目前國內法規未有統一之公共資訊通用圖形符號，本計畫參考現行國內相關設施之圖形符號，提出與自行車服務設施相關之通用圖形符號供各單位參考使用，將有助於資訊之閱讀，包括國際觀光客對於無雙語化資訊之辨認，相關服務設施圖形符號建議如下：

自行車維修打氣： 	租賃站： 	廁所： 	淋浴設施： 
自行車停車處： 	餐飲： 	飲水： 	涼亭： 
資訊站： 	醫療： 	旅館住宿： 	

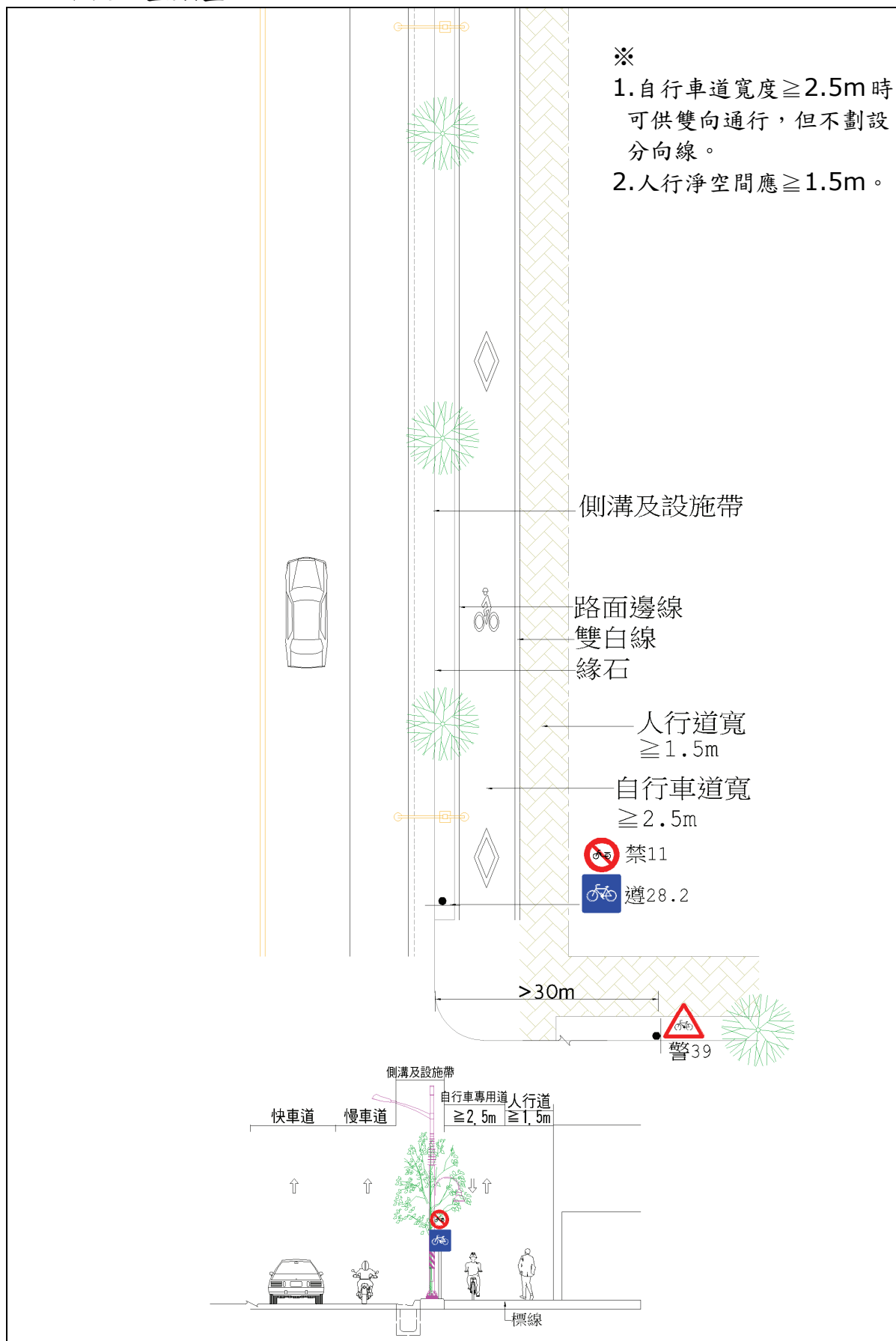
4.手冊第 6.9 節有關路段中自行車道交通工程佈設參考圖，在人行道上設置自行車道時難以管制人行空間之自行車行駛方向，但仍以與行車方向順行為佳，因此建議在人行空間設置小於 2 公尺寬之自行車道時繪製方向箭頭，設置 2.5 公尺以上自行車道時除非為單側雙向之自行車道，否則不特別劃設方向箭頭。在共用混合車道為加強一般車輛駕駛人注意自行車及作為自行車動線之引導，有繪設「自行車共用車道標線」但因未完成修法，建議加註相關劃設說明。另有關 6.9 節圖面中有設置「自行車與行人分道牌面」，因未完成修法建議取消，修正後圖面如下所示。

## 路段配置類型：2-2

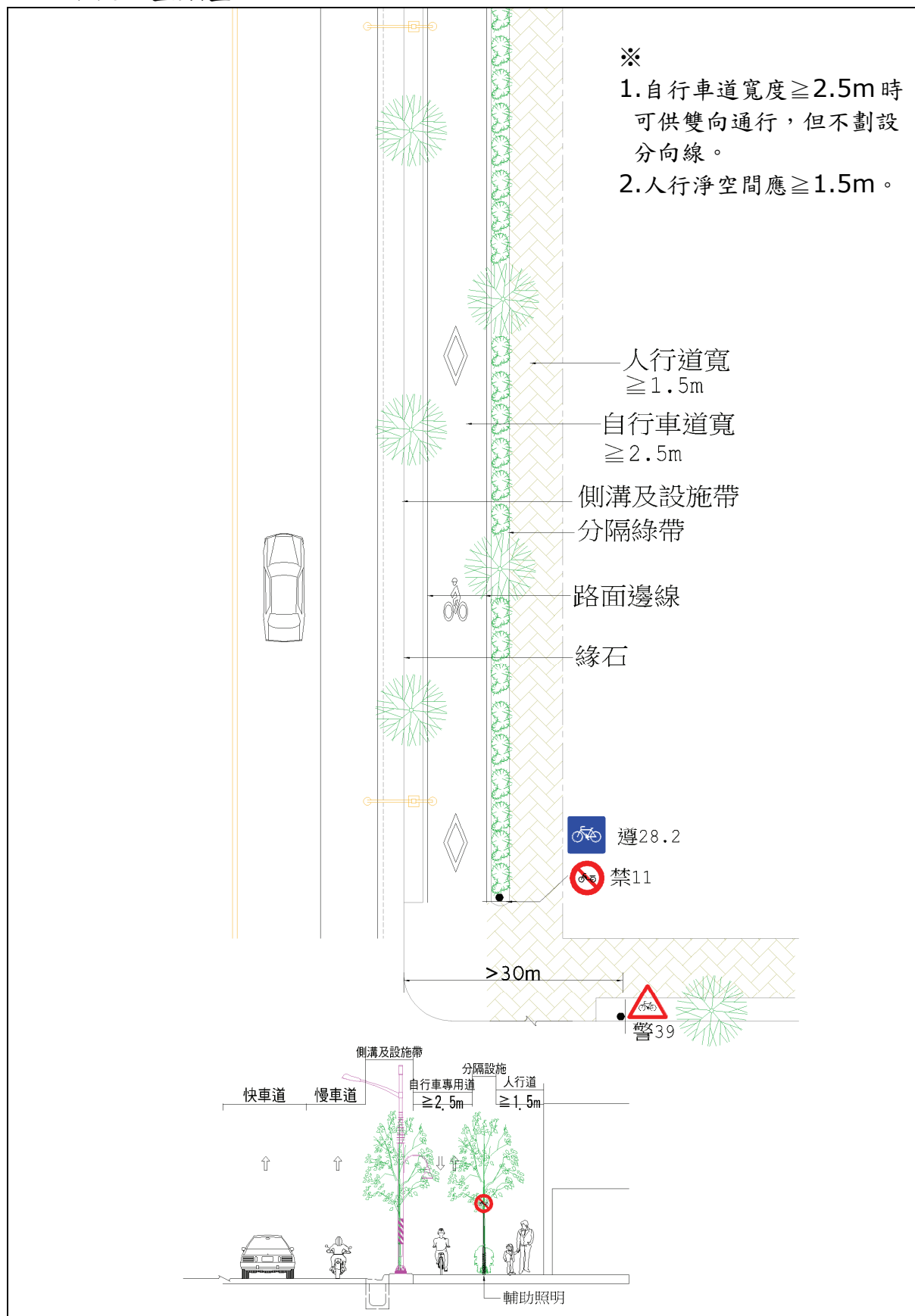




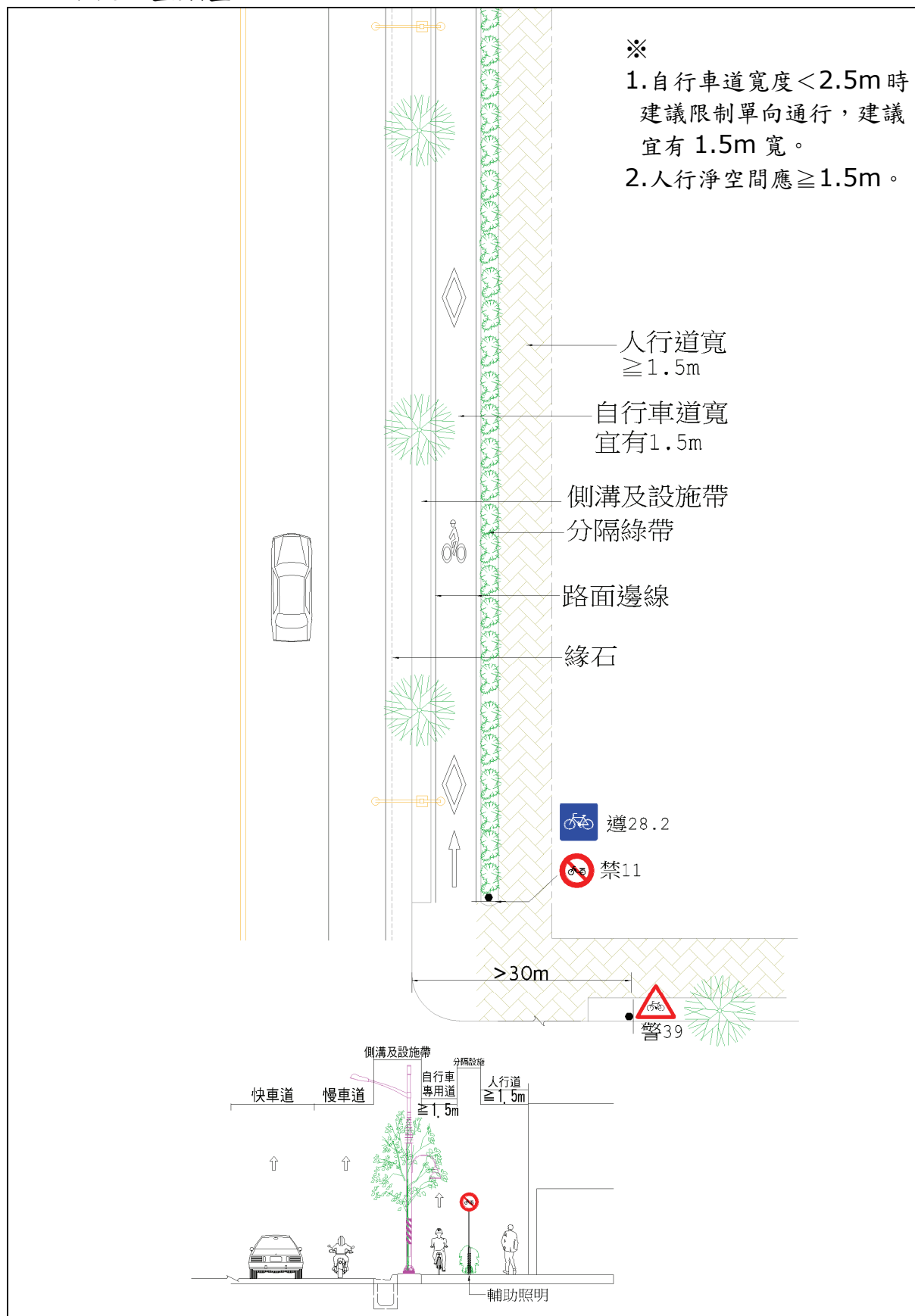
## 路段配置類型：3-1



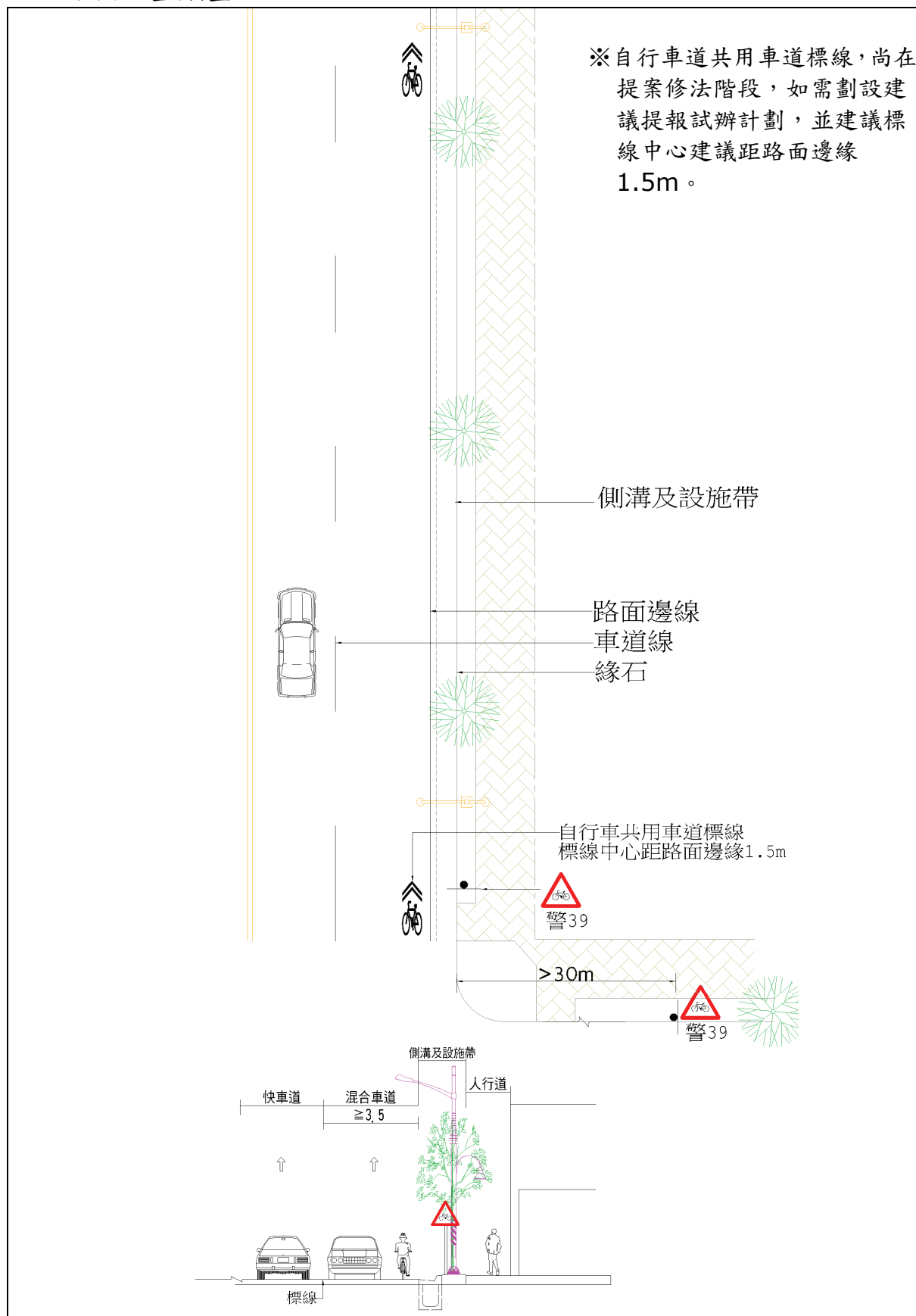
## 路段配置類型：4-1



## 路段配置類型：4-2

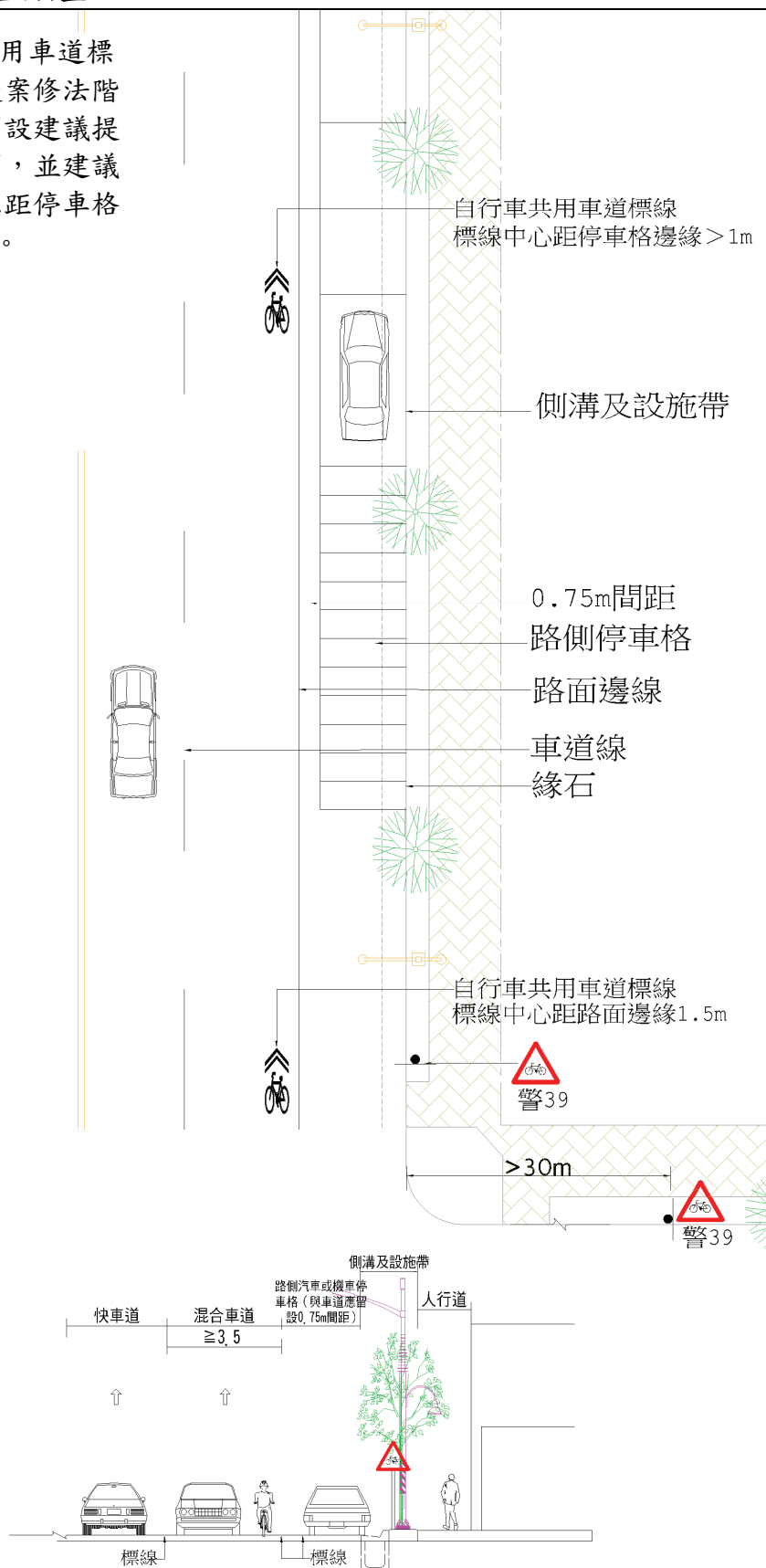


# 路段配置類型：11-1



## 路段配置類型：11-2

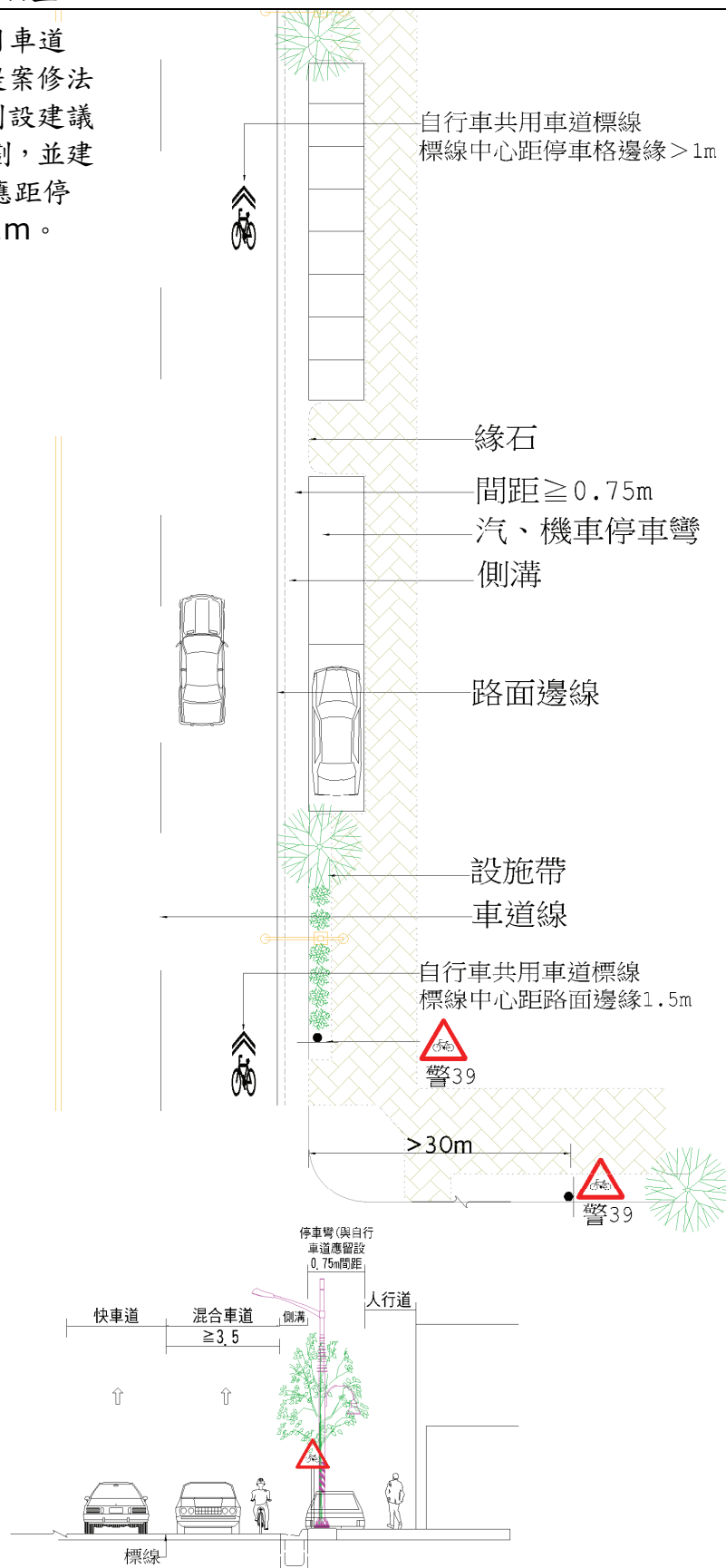
※自行車道共用車道標線，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃，並建議標線中心應距停車格邊緣 $>1\text{m}$ 。





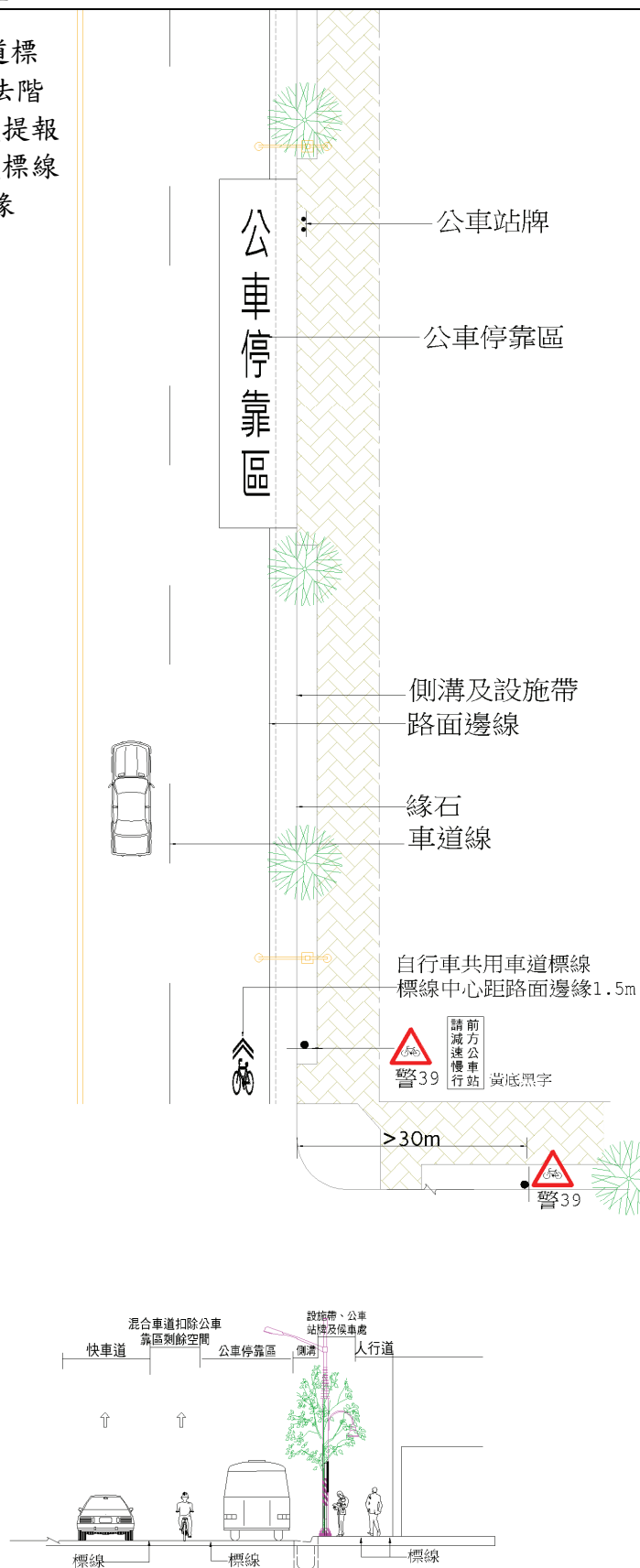
## 路段配置類型：11-3

※自行車道共用車道  
標線，尚在提案修法  
階段，如需劃設建議  
提報試辦計劃，並建  
議標線中心應距停  
車格邊緣 $>1\text{m}$ 。

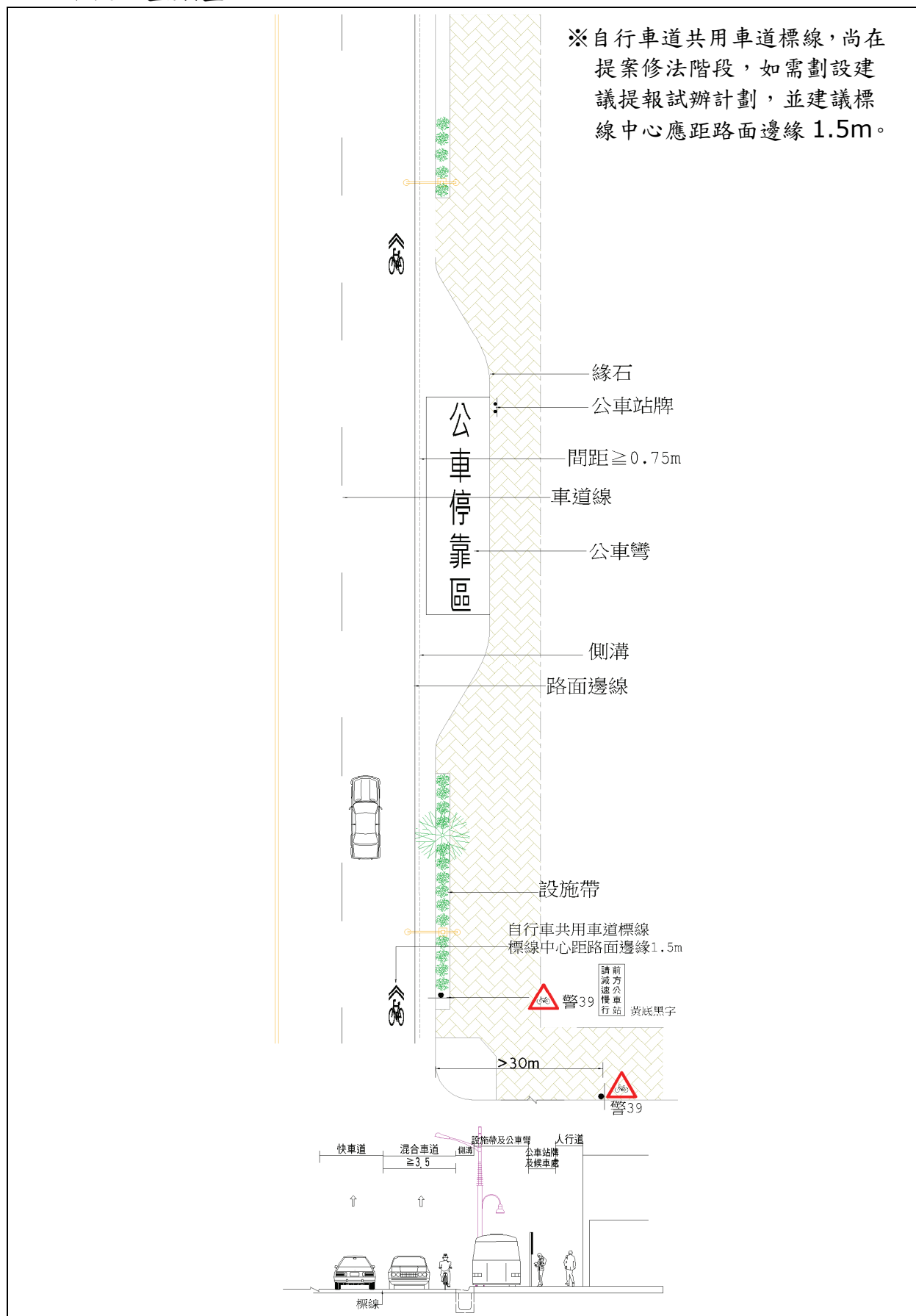


## 路段配置類型：11-4

※自行車道共用車道標線，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃，並建議標線中心應距路面邊緣1.5m。

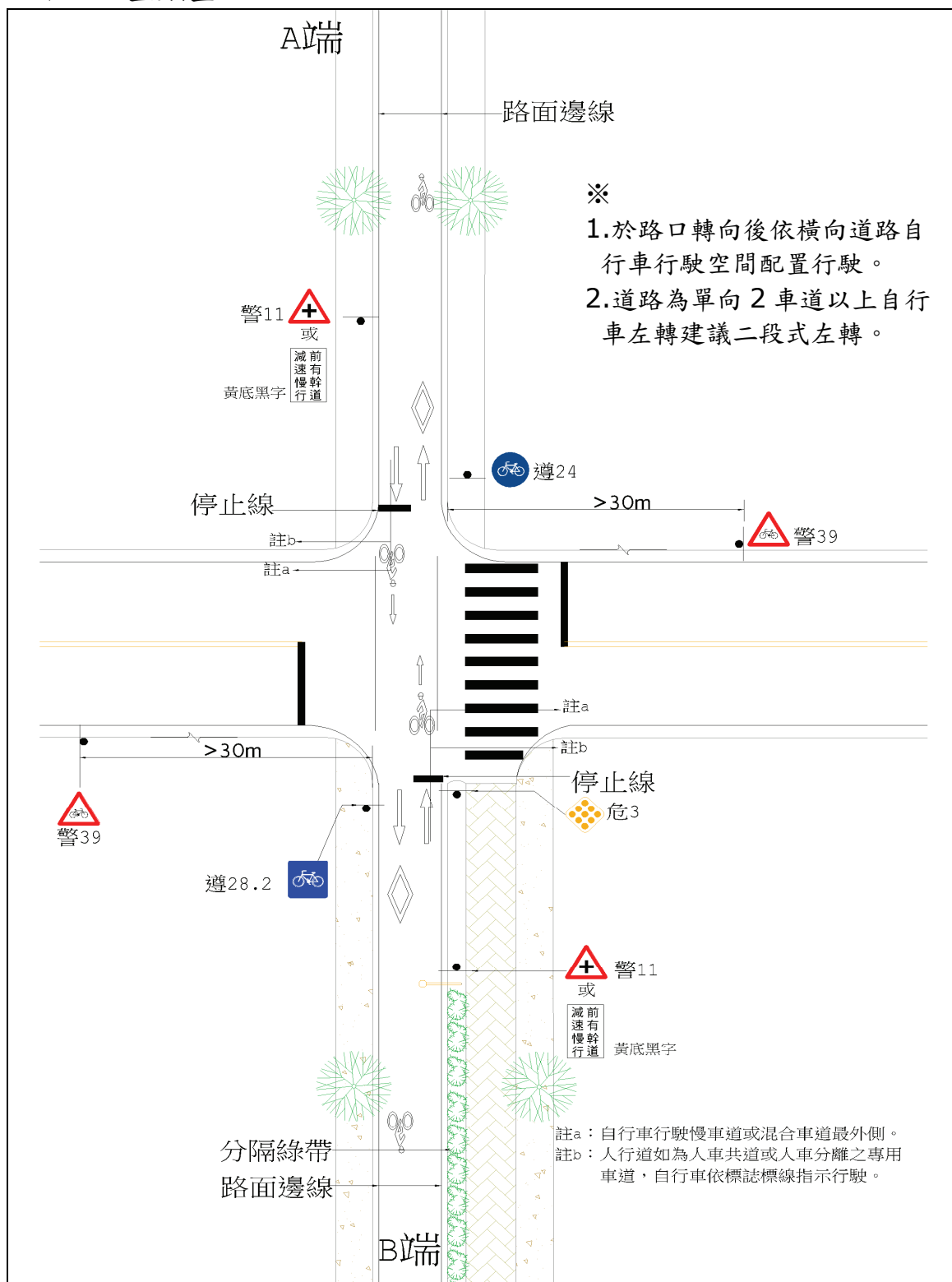


## 路段配置類型：11-5

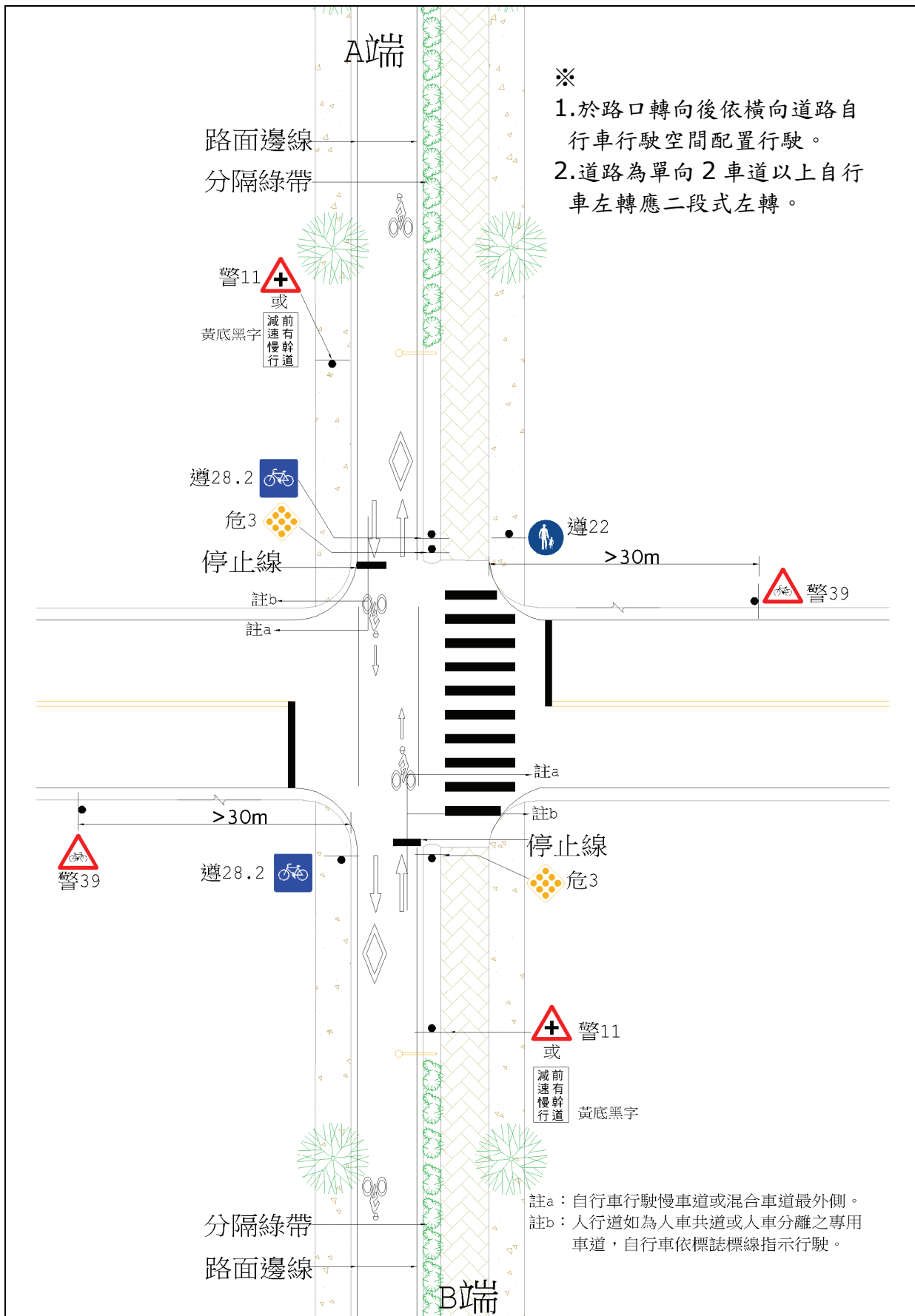


5.手冊第 6.10 節自行車穿越路口交通工程佈設參考圖面中有設置「自行車與行人分道牌面」，因未完成修法建議取消。在圖面中有機車停等區內標繪有自行車停等區部分，因未完成修法，建議加註相關劃設說明。在人行空間設置 2.5 公尺以上自行車道時除非為單側雙向之自行車道，否則不特別劃設方向箭頭，修正後圖面如下所示。

路口配置類型：1-2

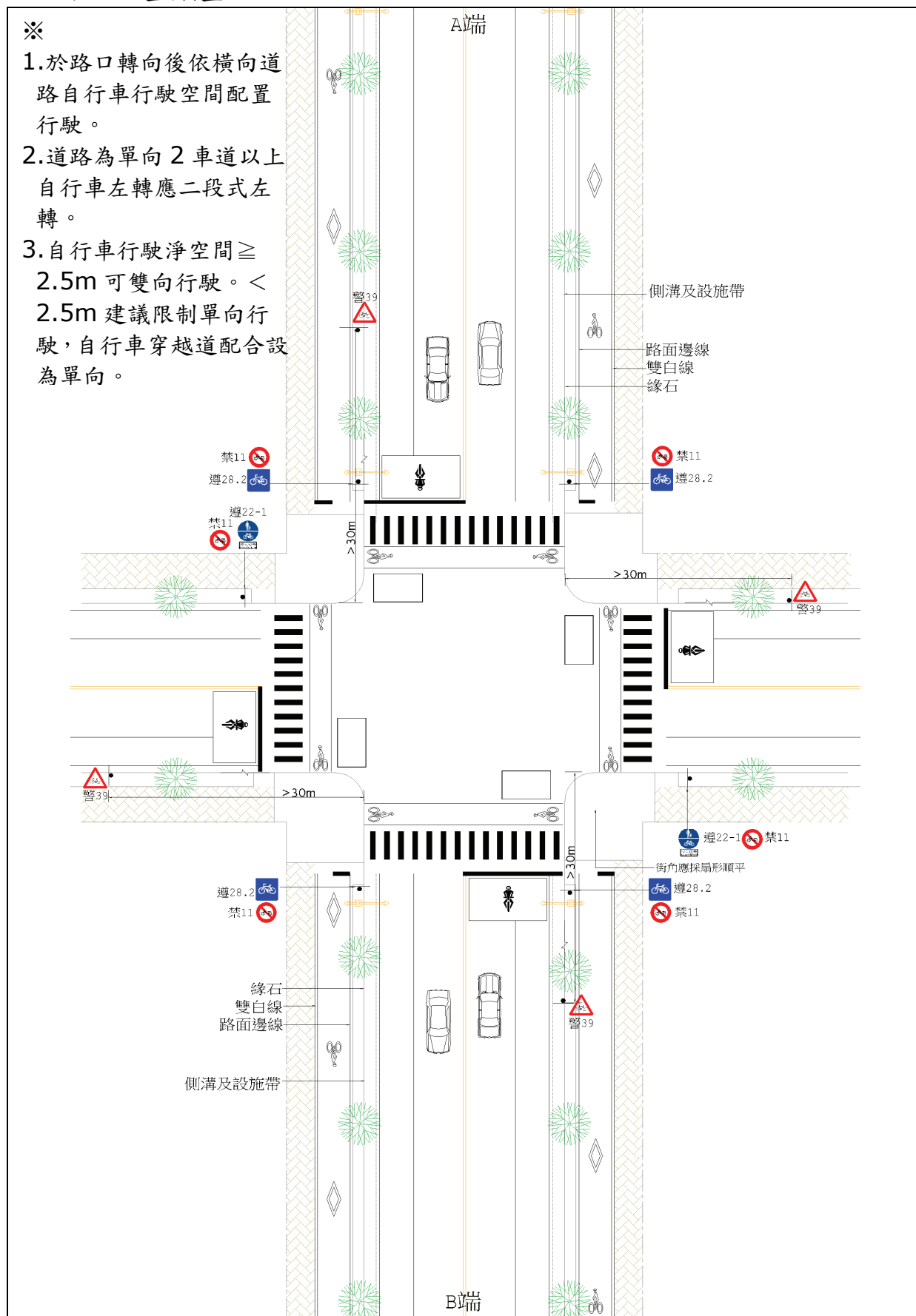


## 路口配置類型：2-1





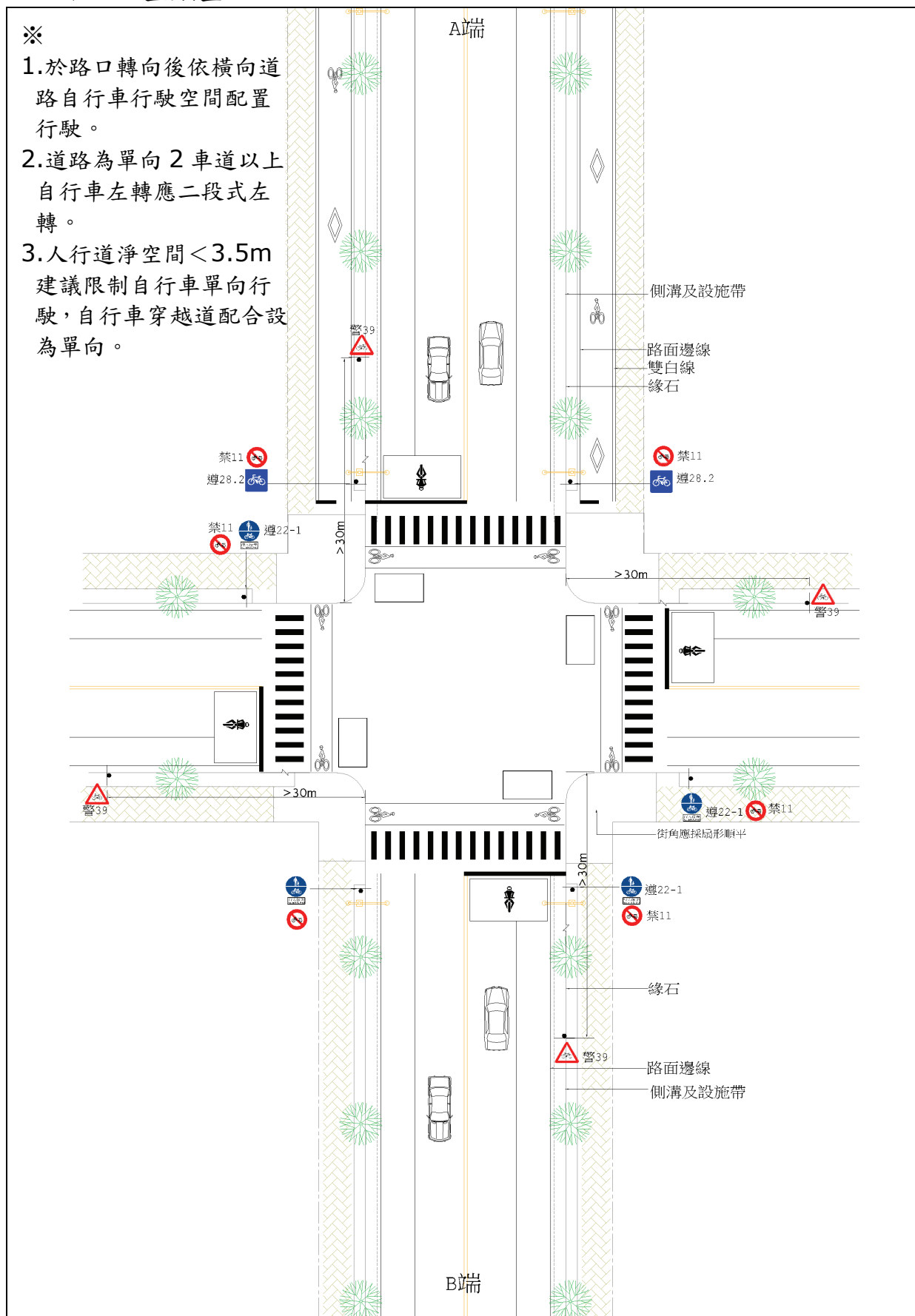
## 路口配置類型：3-1



## 路口配置類型：3-2

※

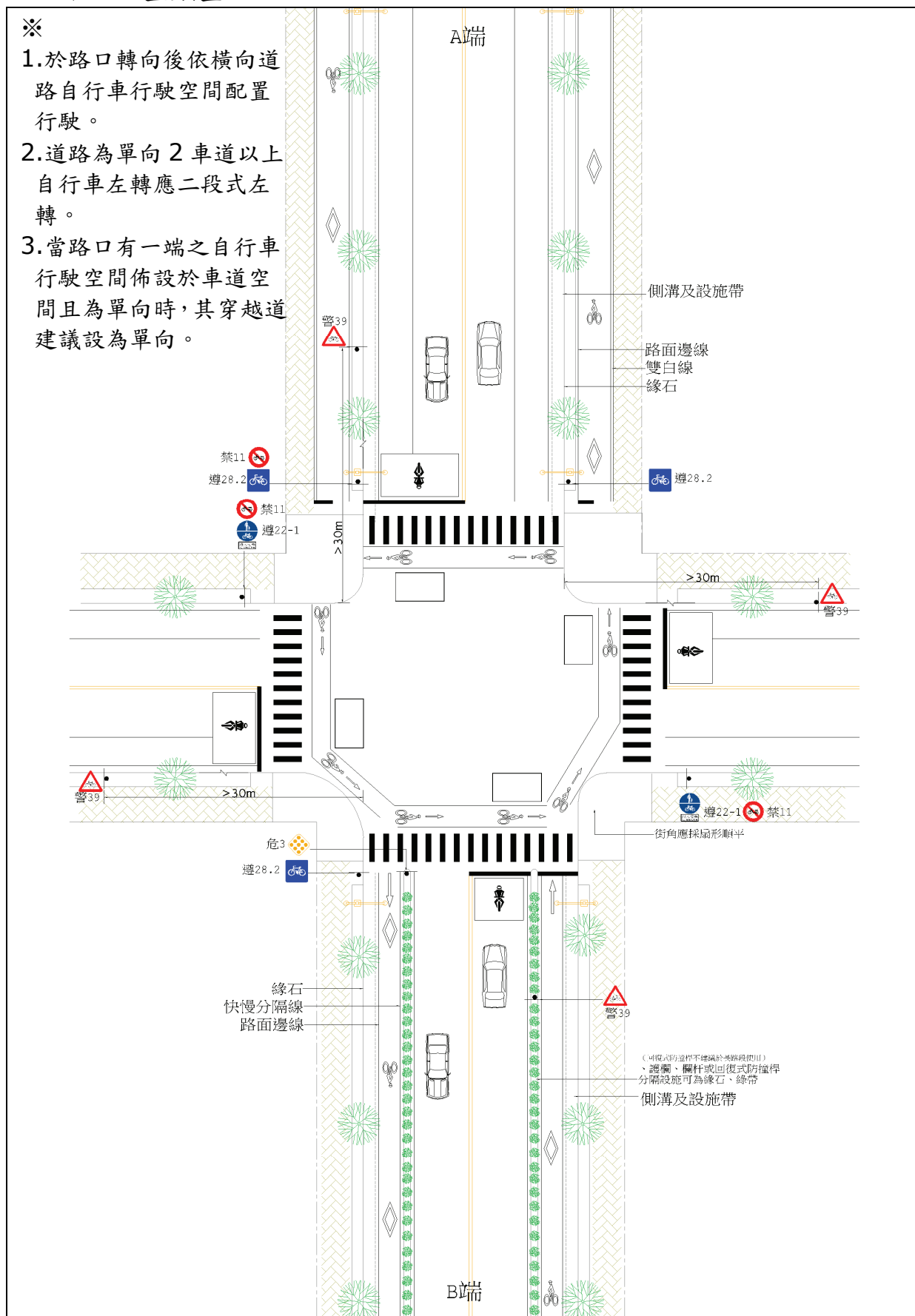
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 人行道淨空間 < 3.5m 建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。



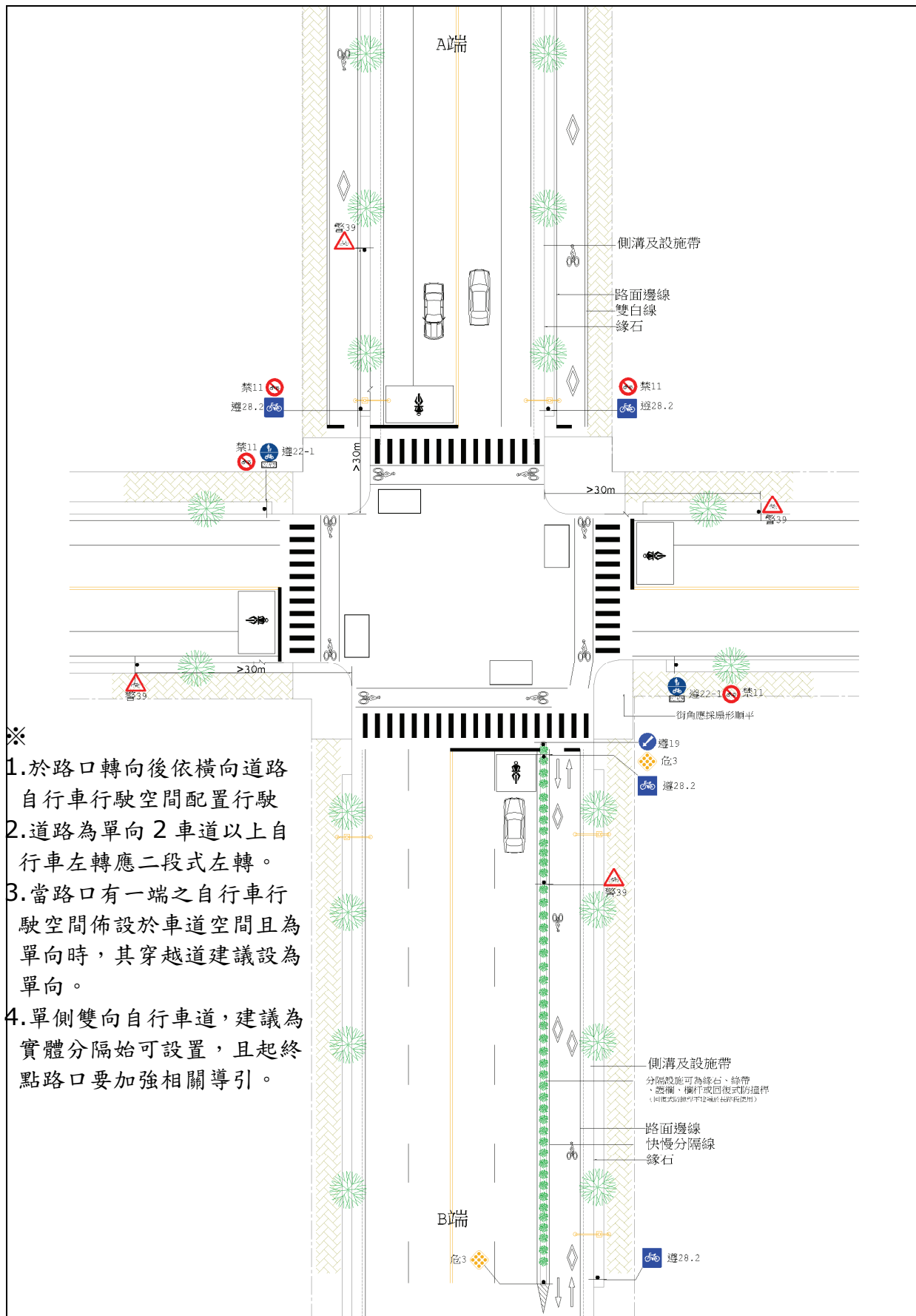
## 路口配置類型：3-3

※

- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。



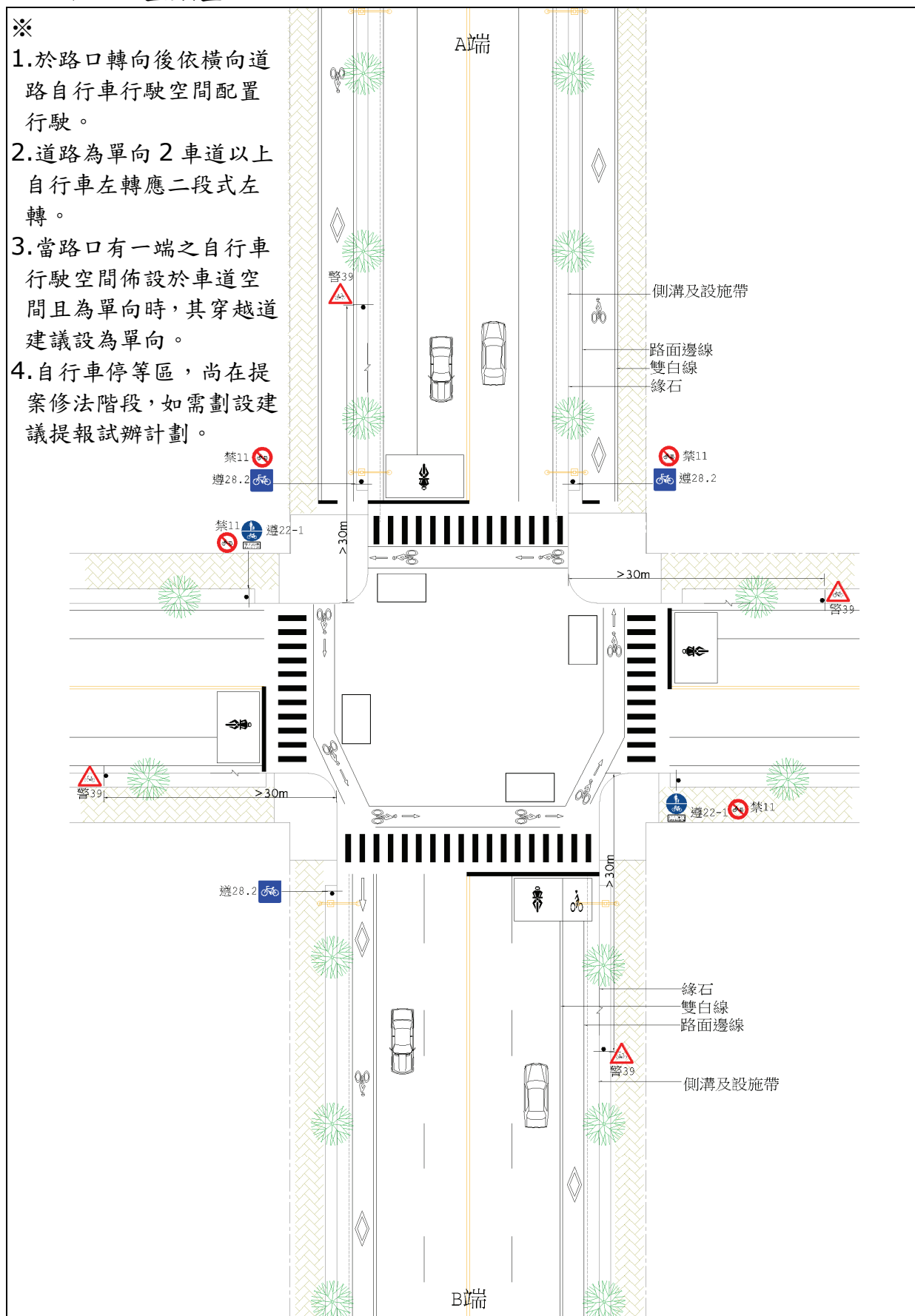
## 路口配置類型：3-4



## 路口配置類型：3-5

※

- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

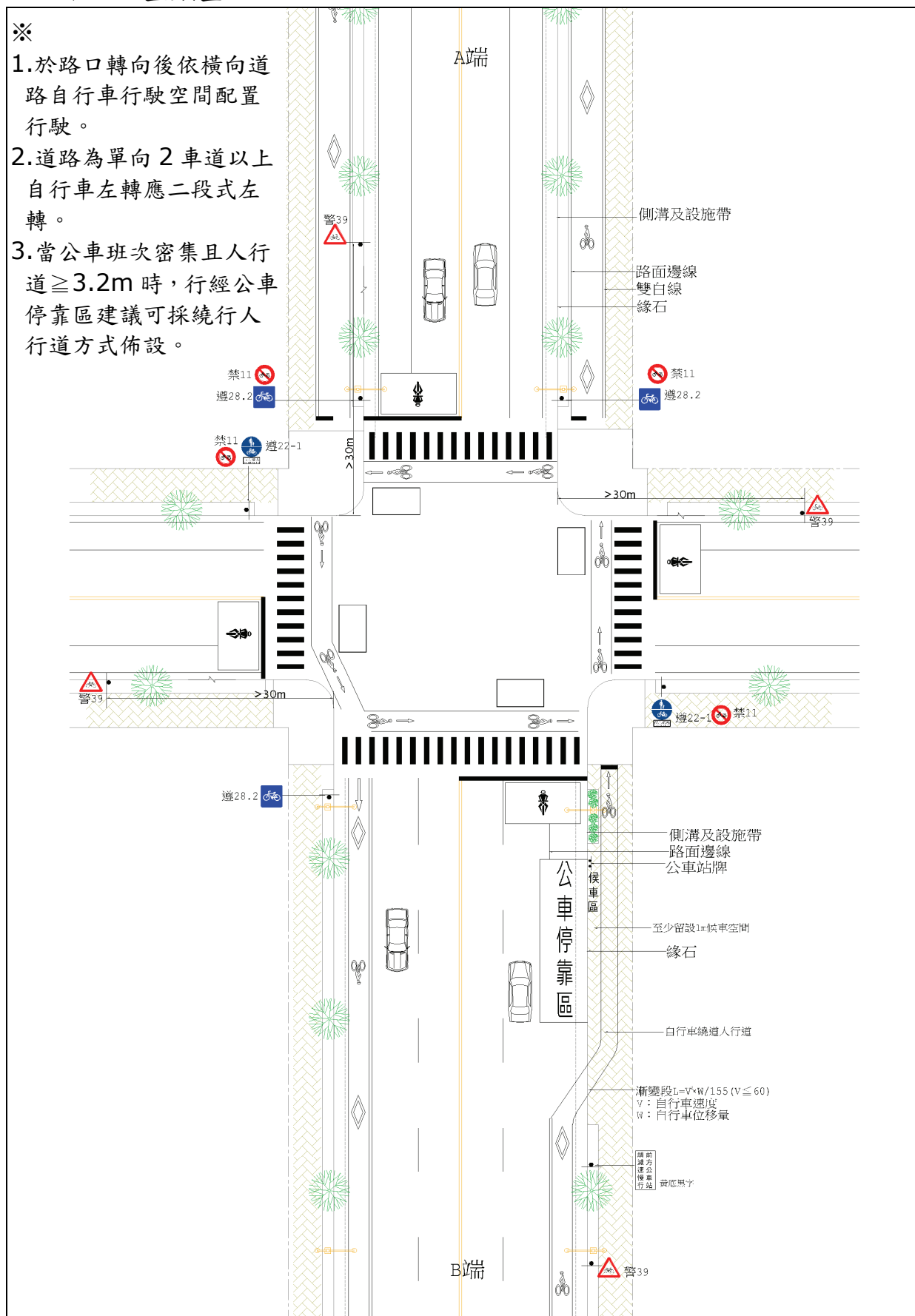




## 路口配置類型：3-6

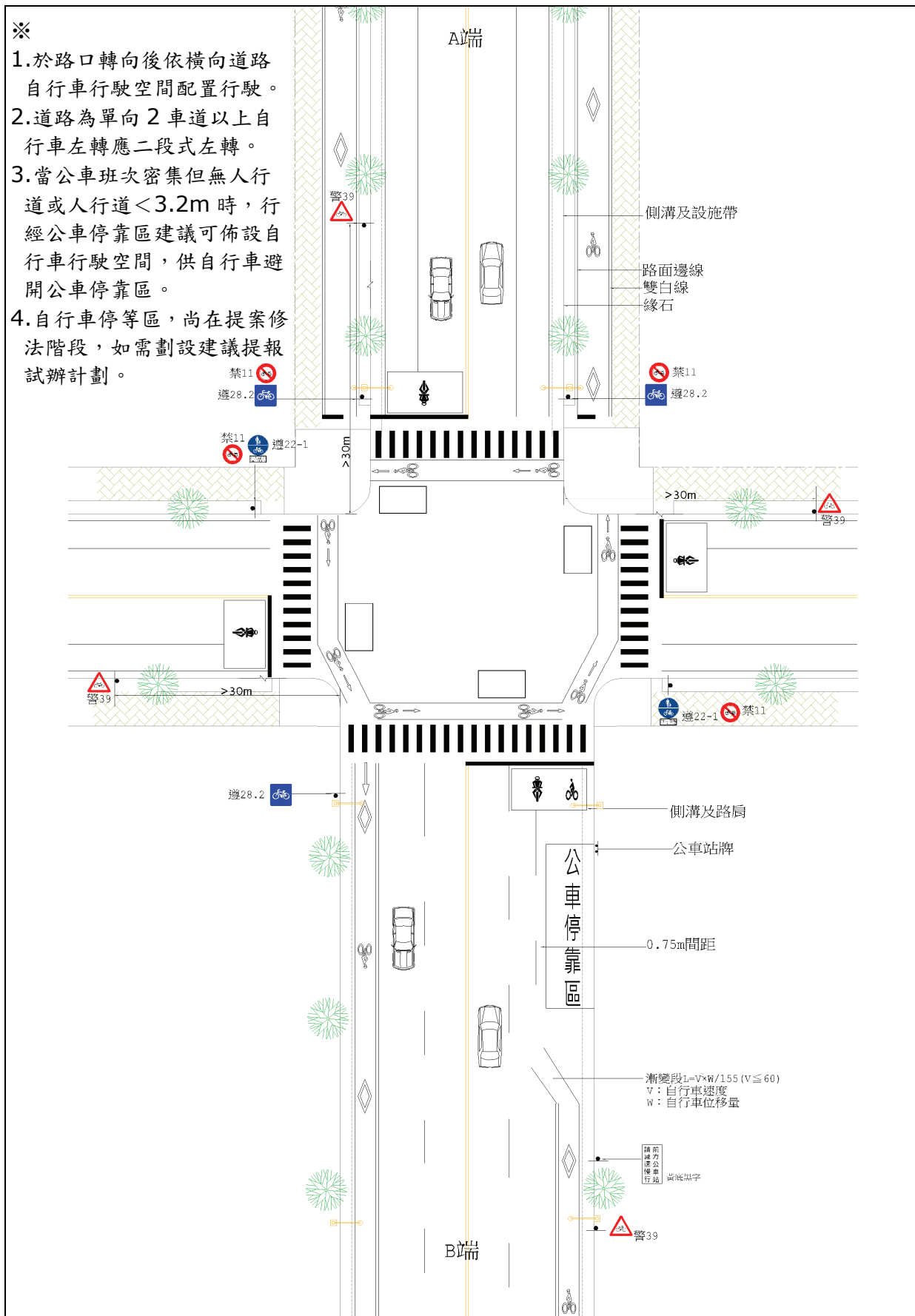
※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當公車班次密集且人行道  $\geq 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。



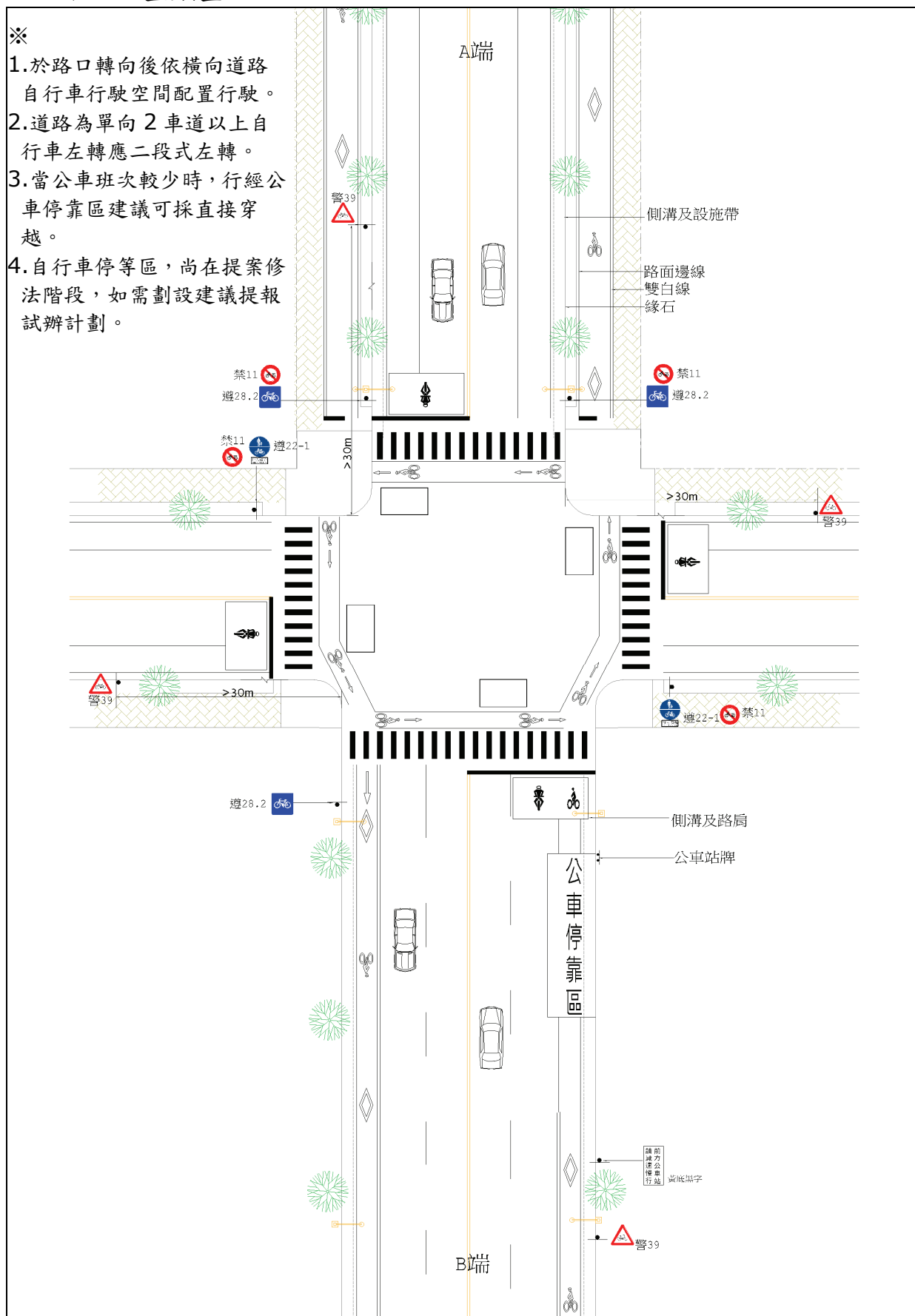
## 路口配置類型：3-7

- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當公車班次密集但無人行道或人行道  $< 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：3-8

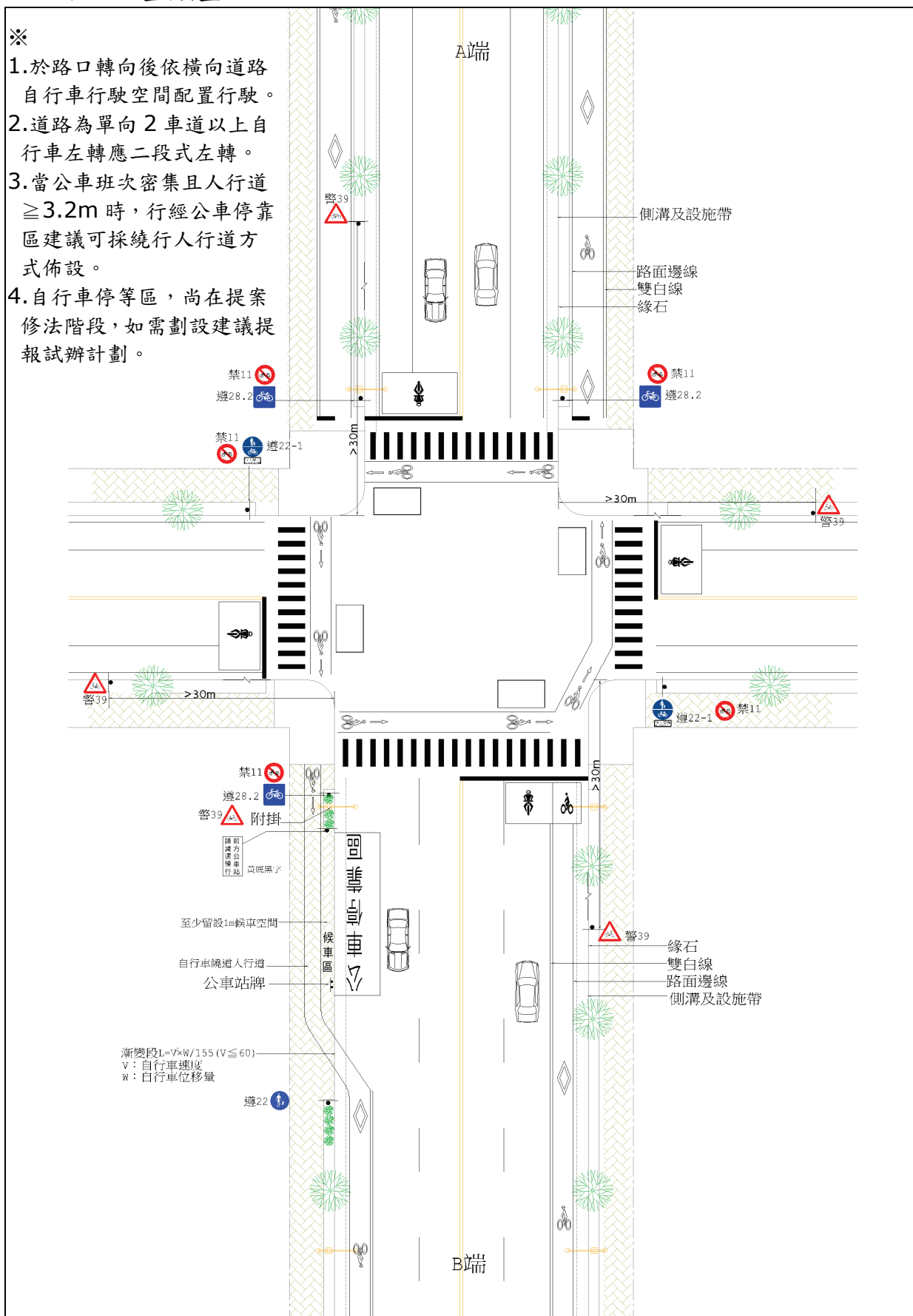
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：3-9

※

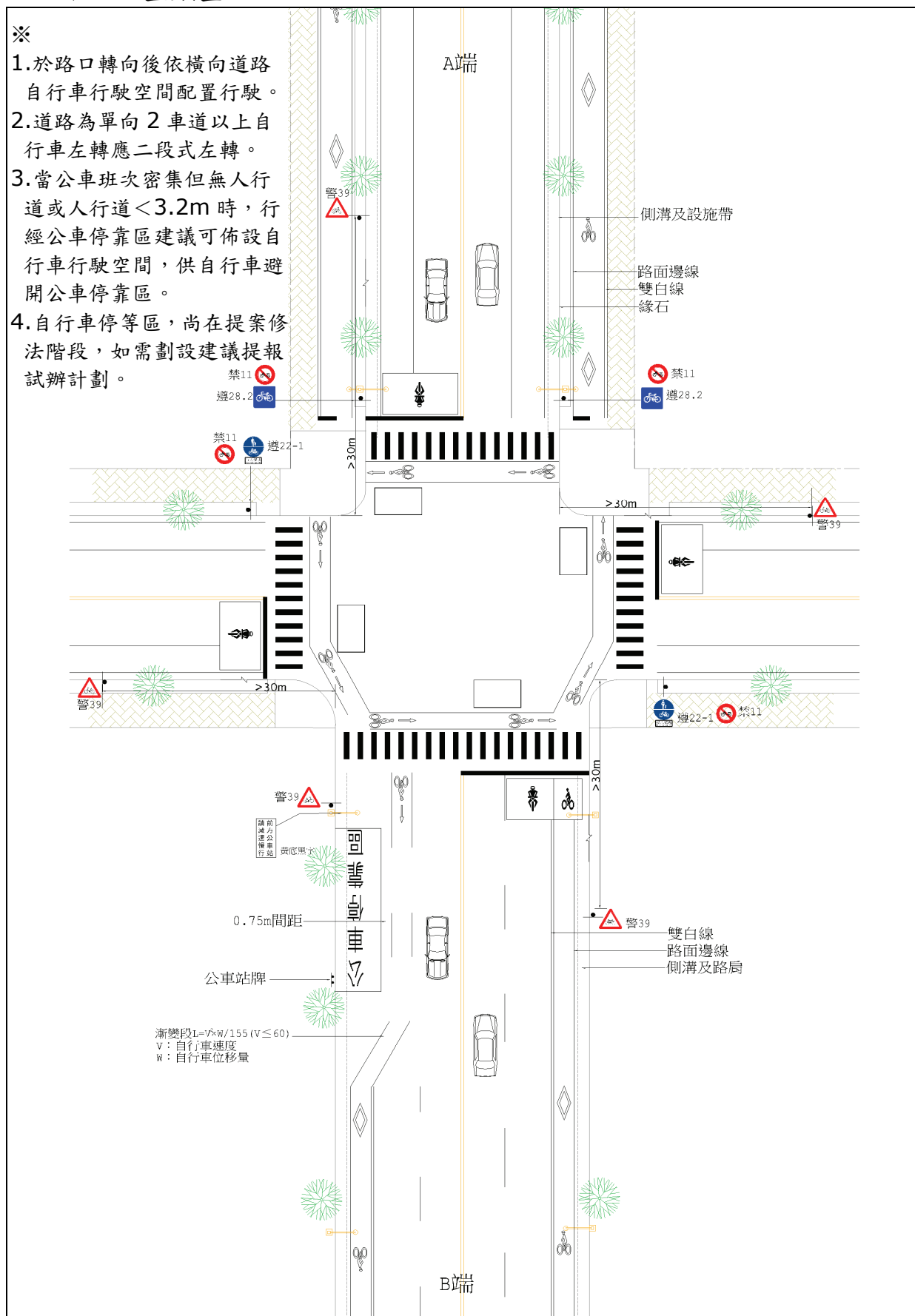
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當公車班次密集且人行道  $\geq 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。
4. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：3-10

※

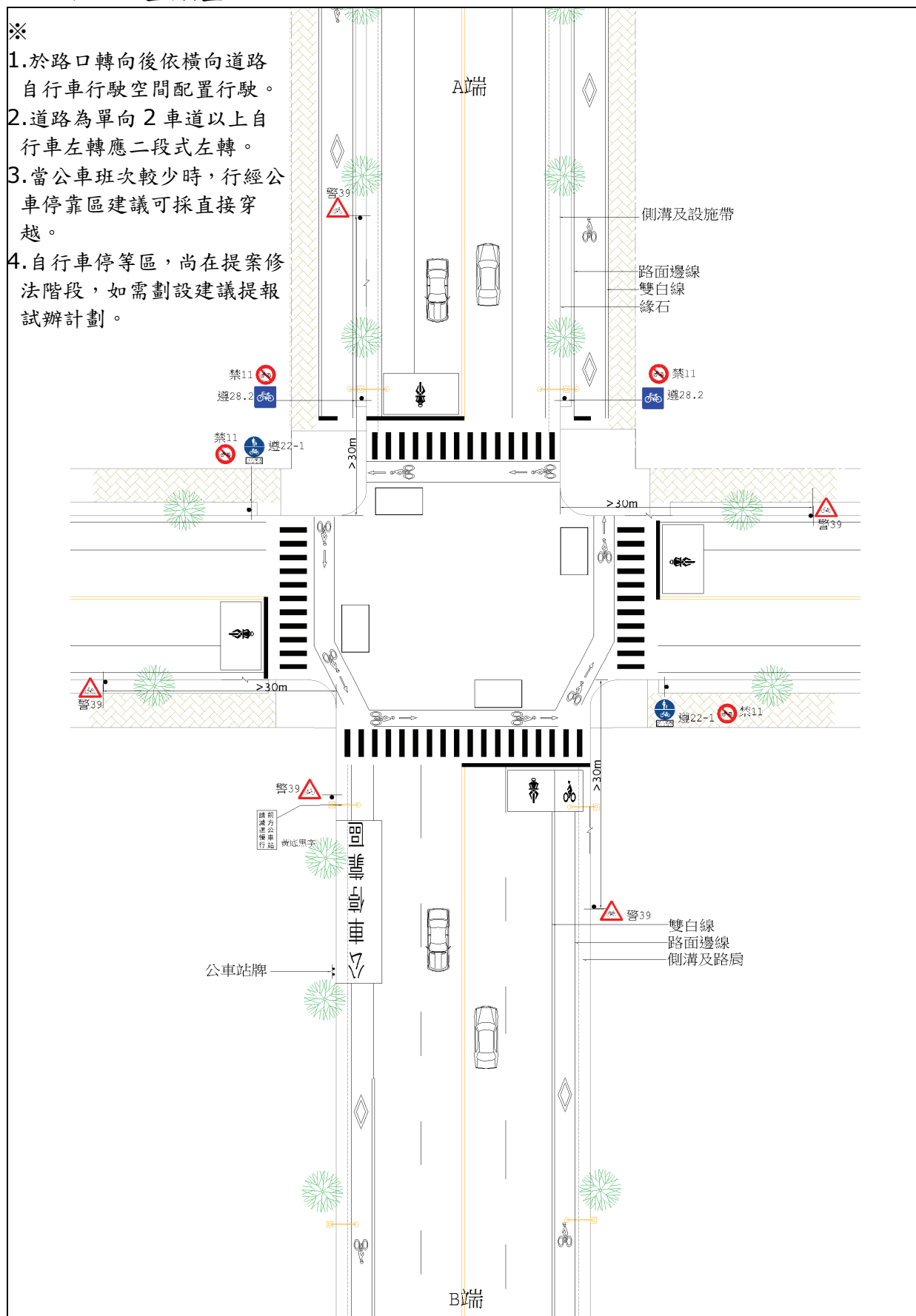
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當公車班次密集但無人行道或人行道 < 3.2m 時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。





## 路口配置類型：3-11

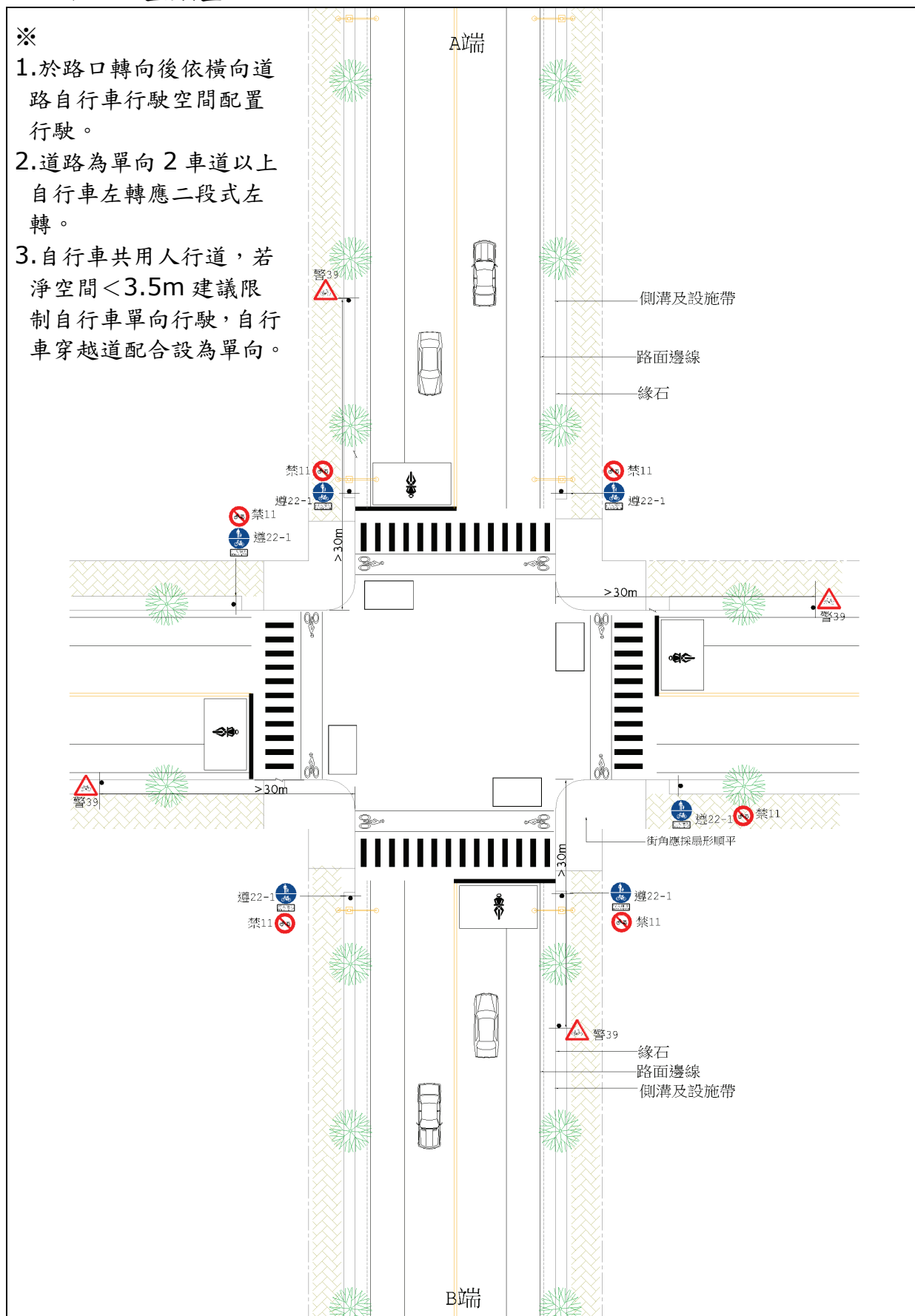
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：4-1

※

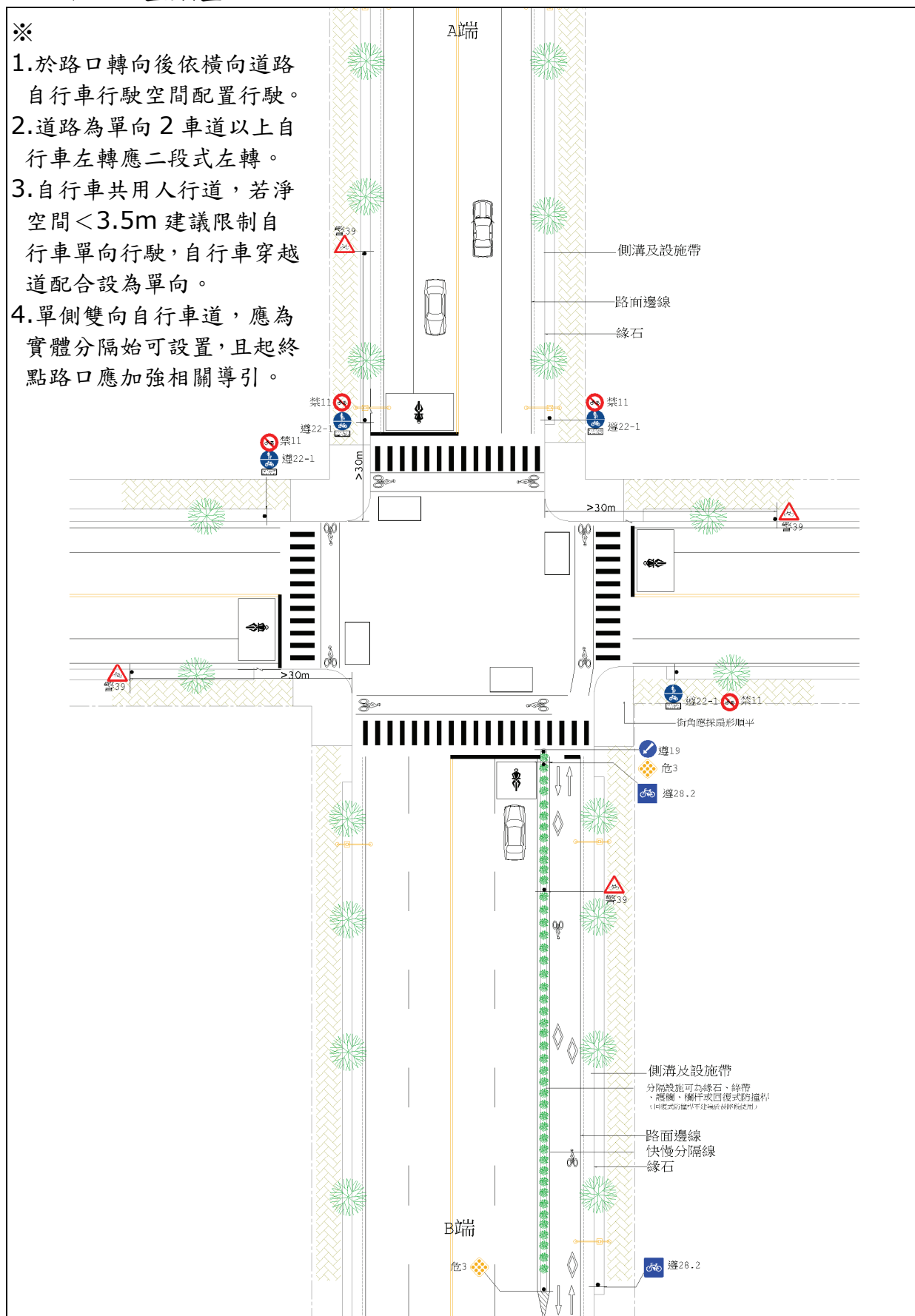
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向2車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.自行車共用人行道，若淨空間<3.5m建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。



## 路口配置類型：4-3

✖

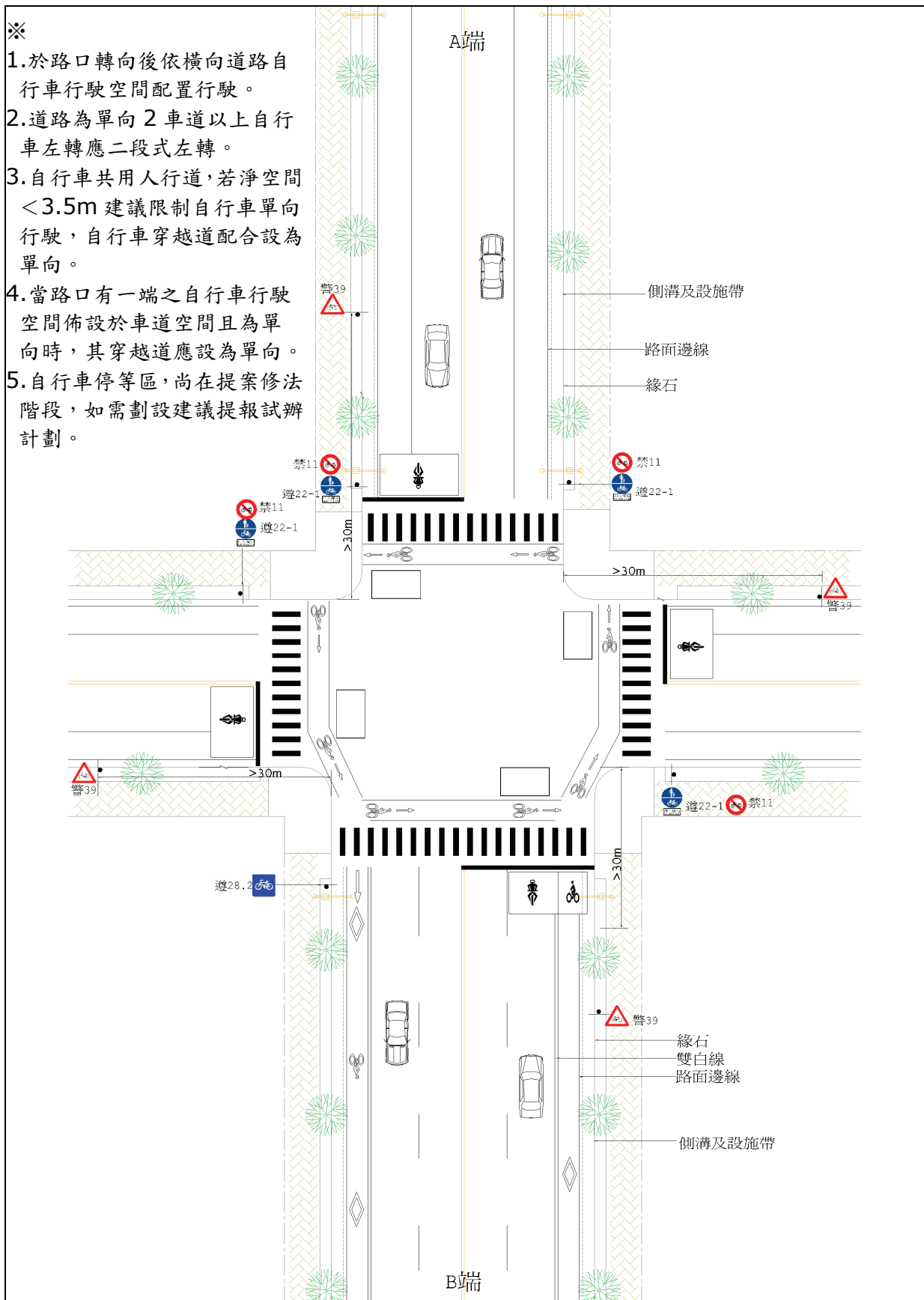
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 自行車共用人行道，若淨空間  $< 3.5\text{m}$  建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。
4. 單側雙向自行車道，應為實體分隔始可設置，且起終點路口應加強相關導引。



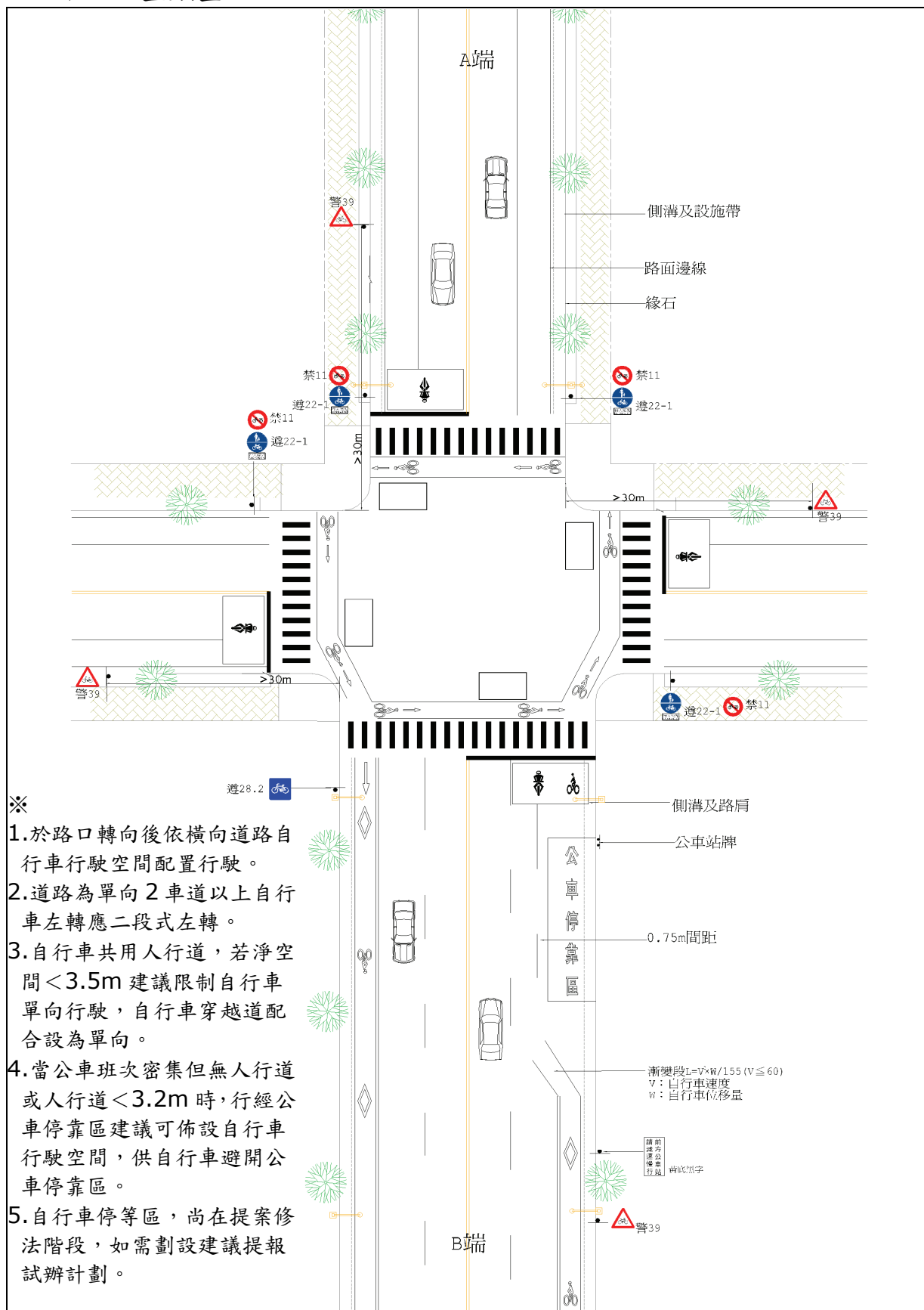
## 路口配置類型：4-4

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 自行車共用人行道，若淨空間 < 3.5m 建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。
4. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道應設為單向。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

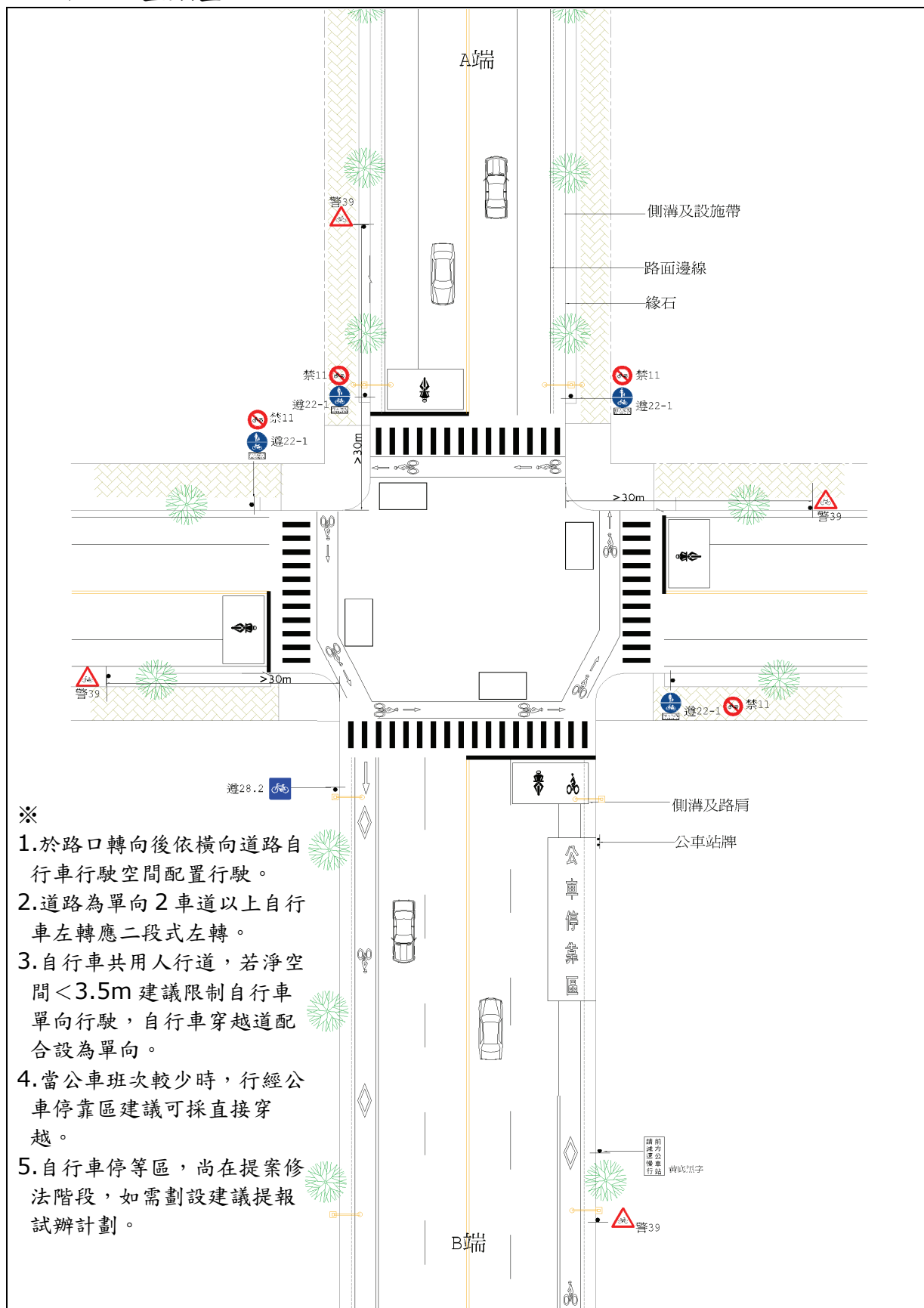


## 路口配置類型：4-6



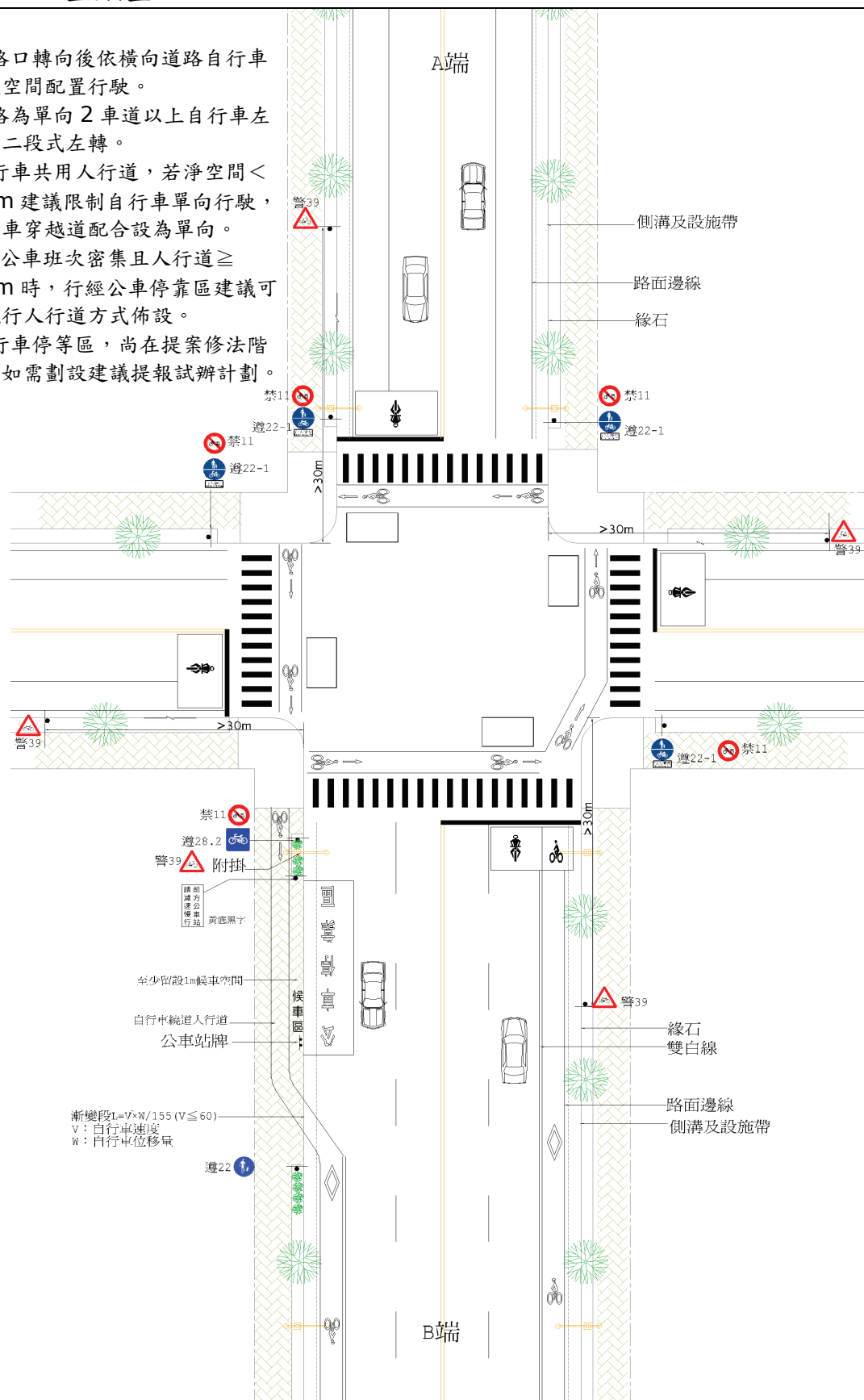


## 路口配置類型：4-7



## 路口配置類型：4-8

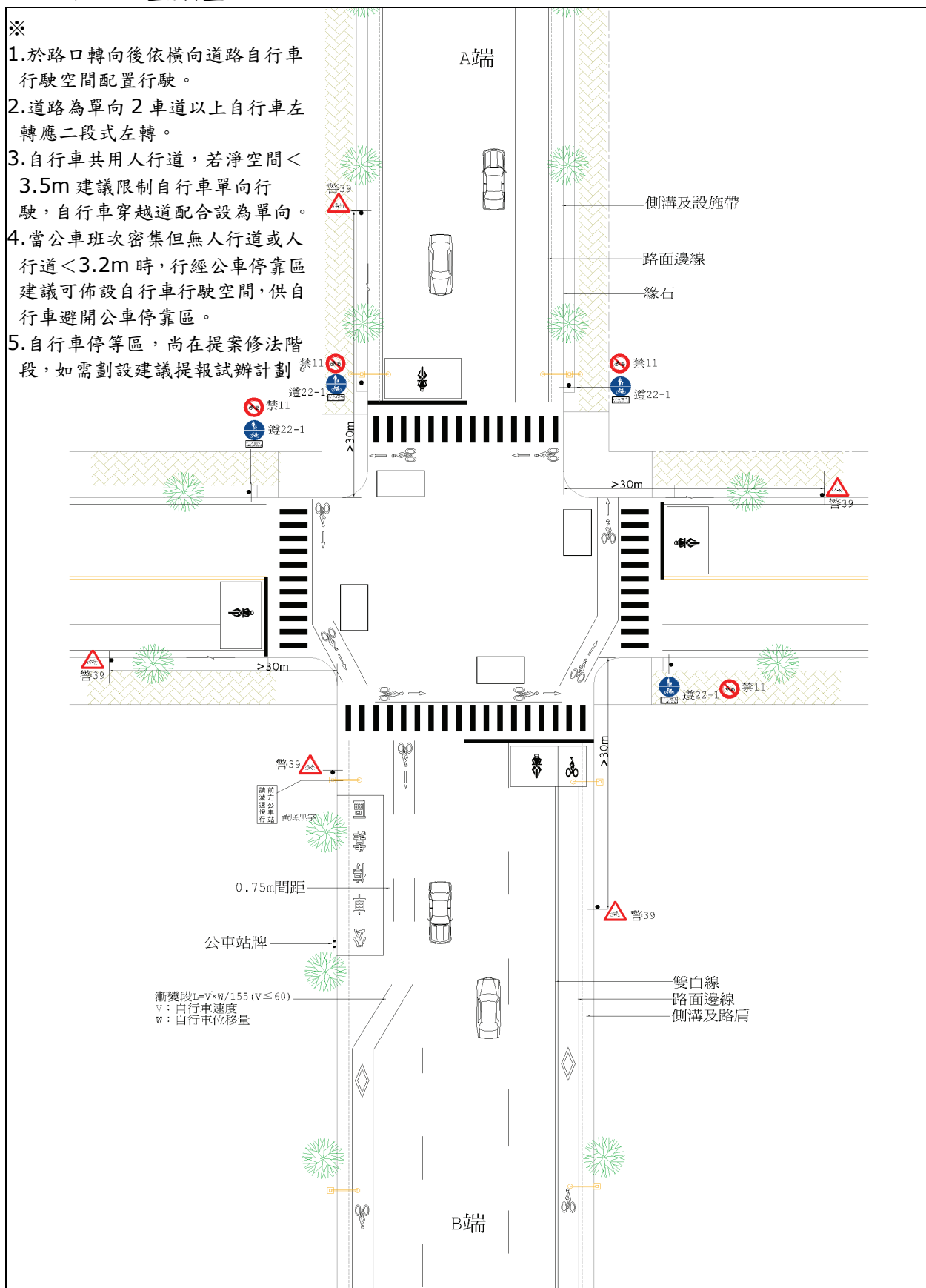
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.自行車共用人行道，若淨空間 < 3.5m 建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。
- 4.當公車班次密集且人行道  $\geq$  3.2m 時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。
- 5.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：4-9

※

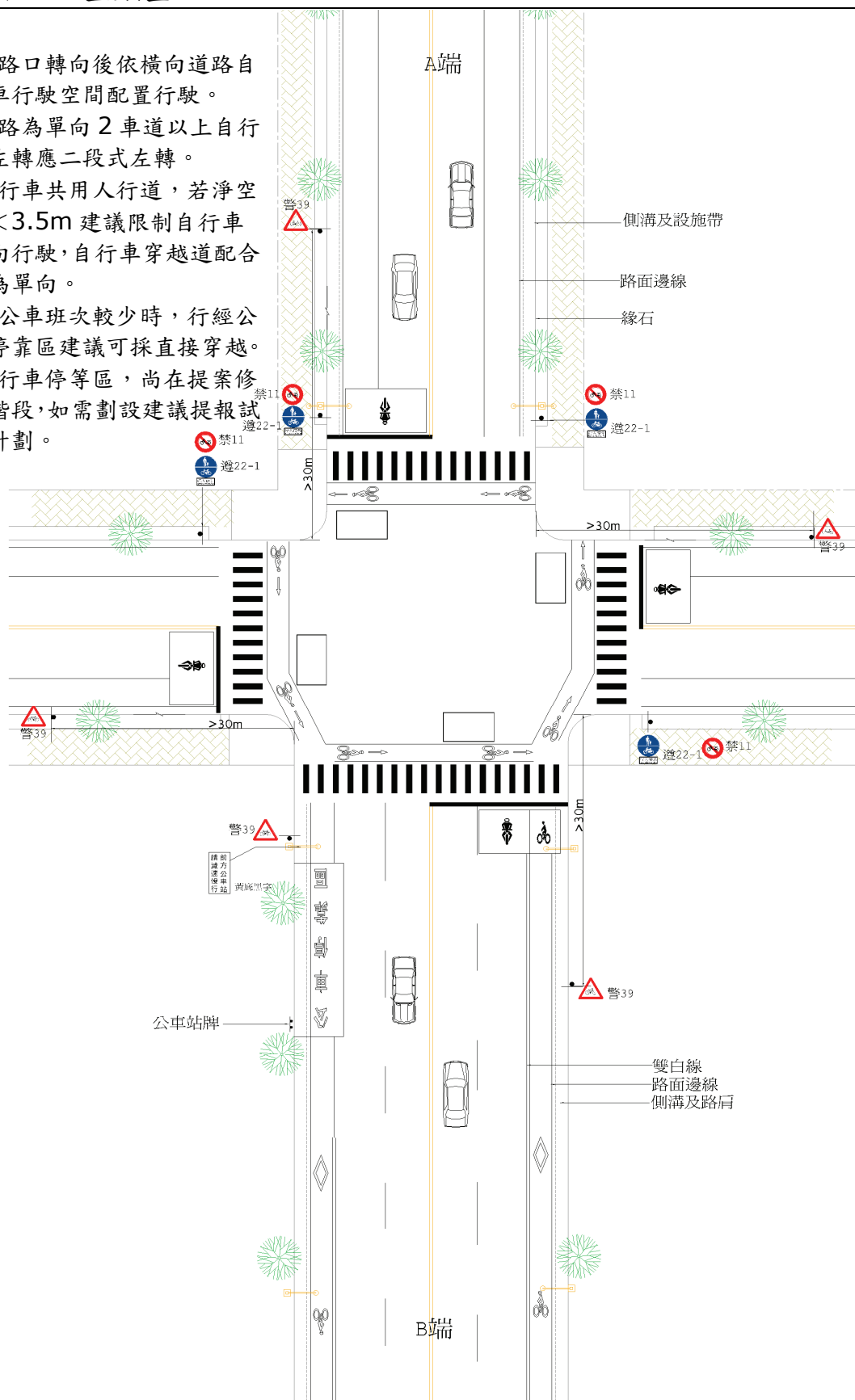
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 自行車共用人行道，若淨空間 < 3.5m 建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。
4. 當公車班次密集但無人行道或人行道 < 3.2m 時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃



## 路口配置類型：4-10

※

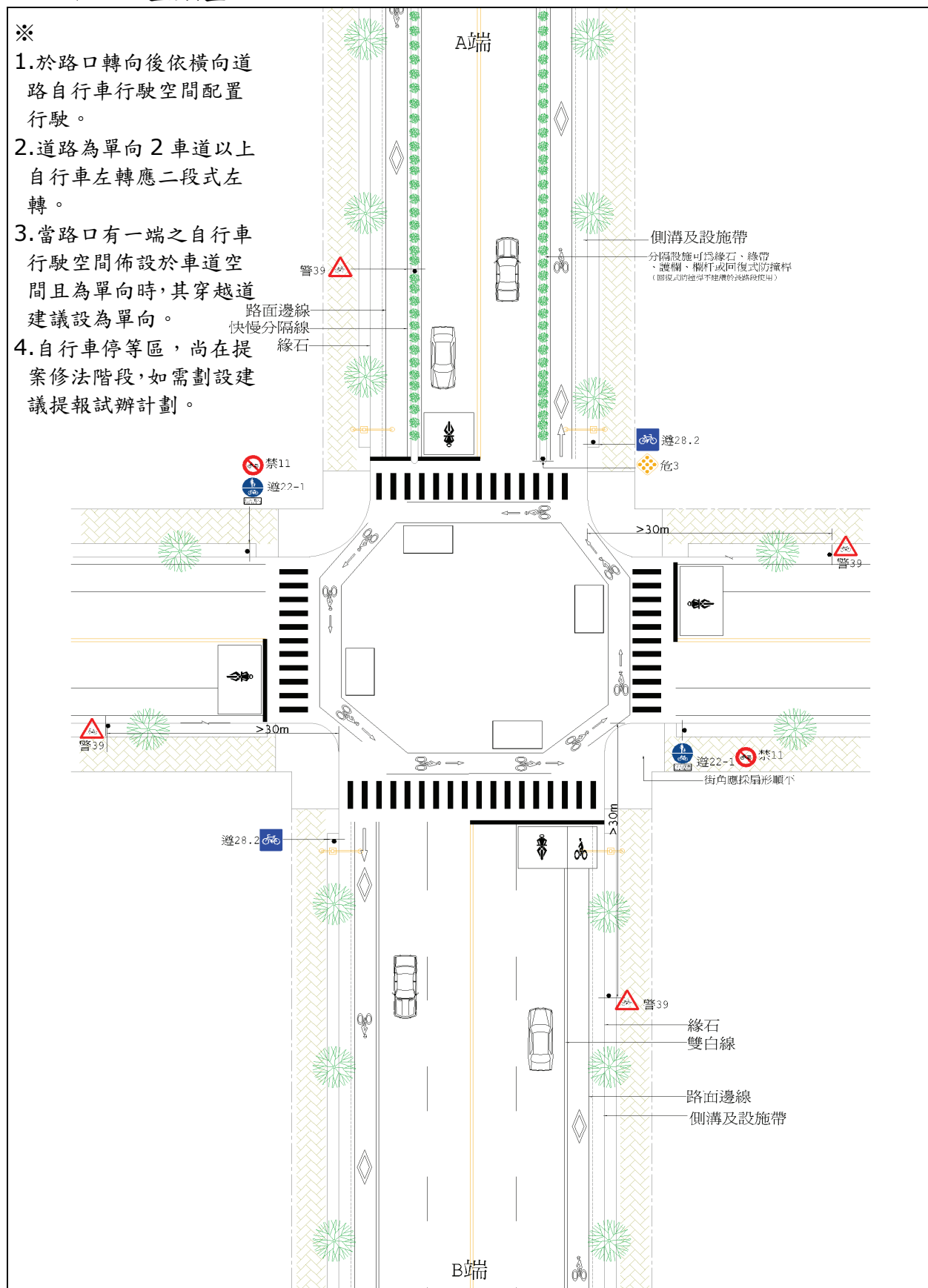
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 自行車共用人行道，若淨空間  $< 3.5\text{m}$  建議限制自行車單向行駛，自行車穿越道配合設為單向。
4. 當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：5-3

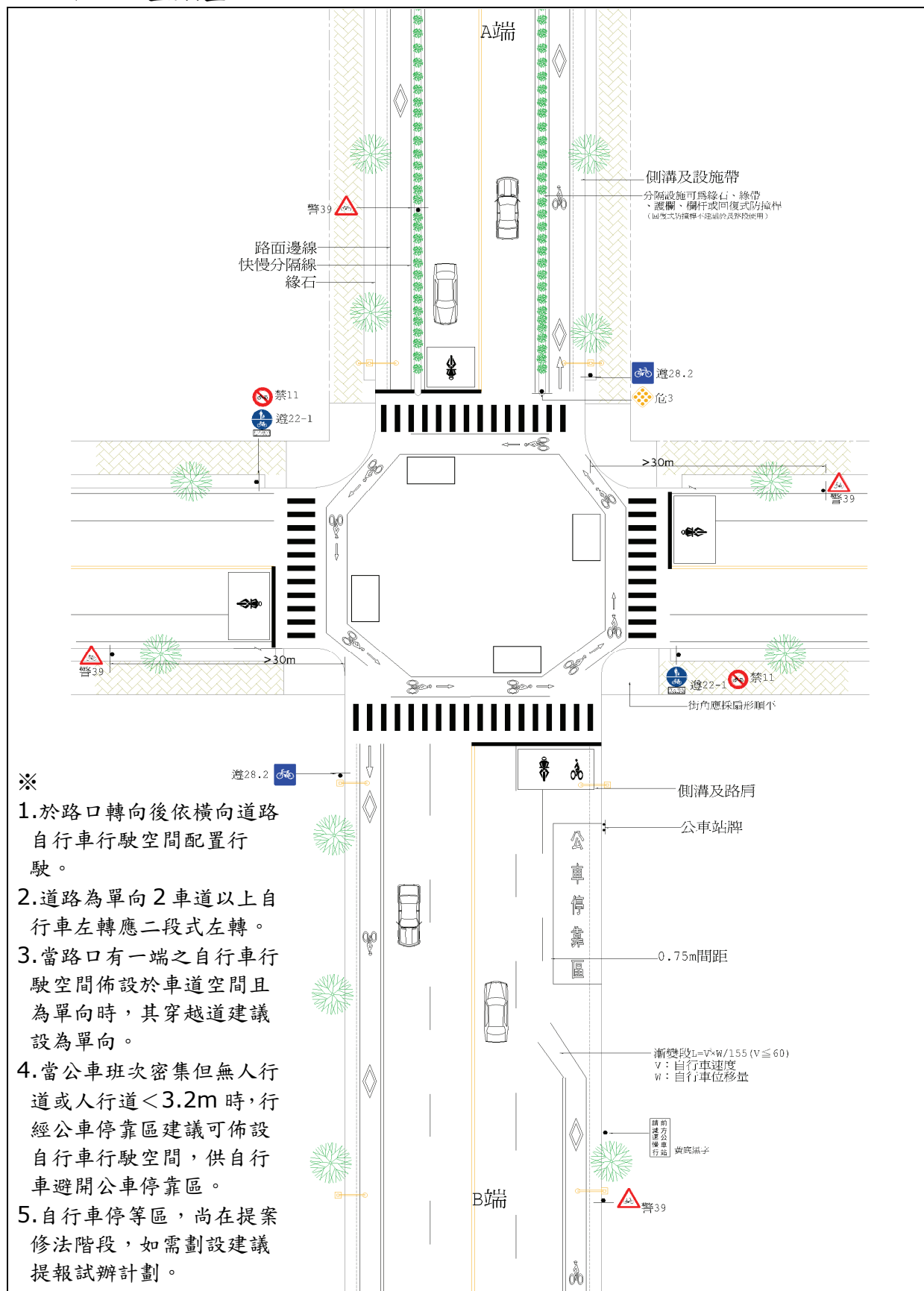
※

- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向2車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

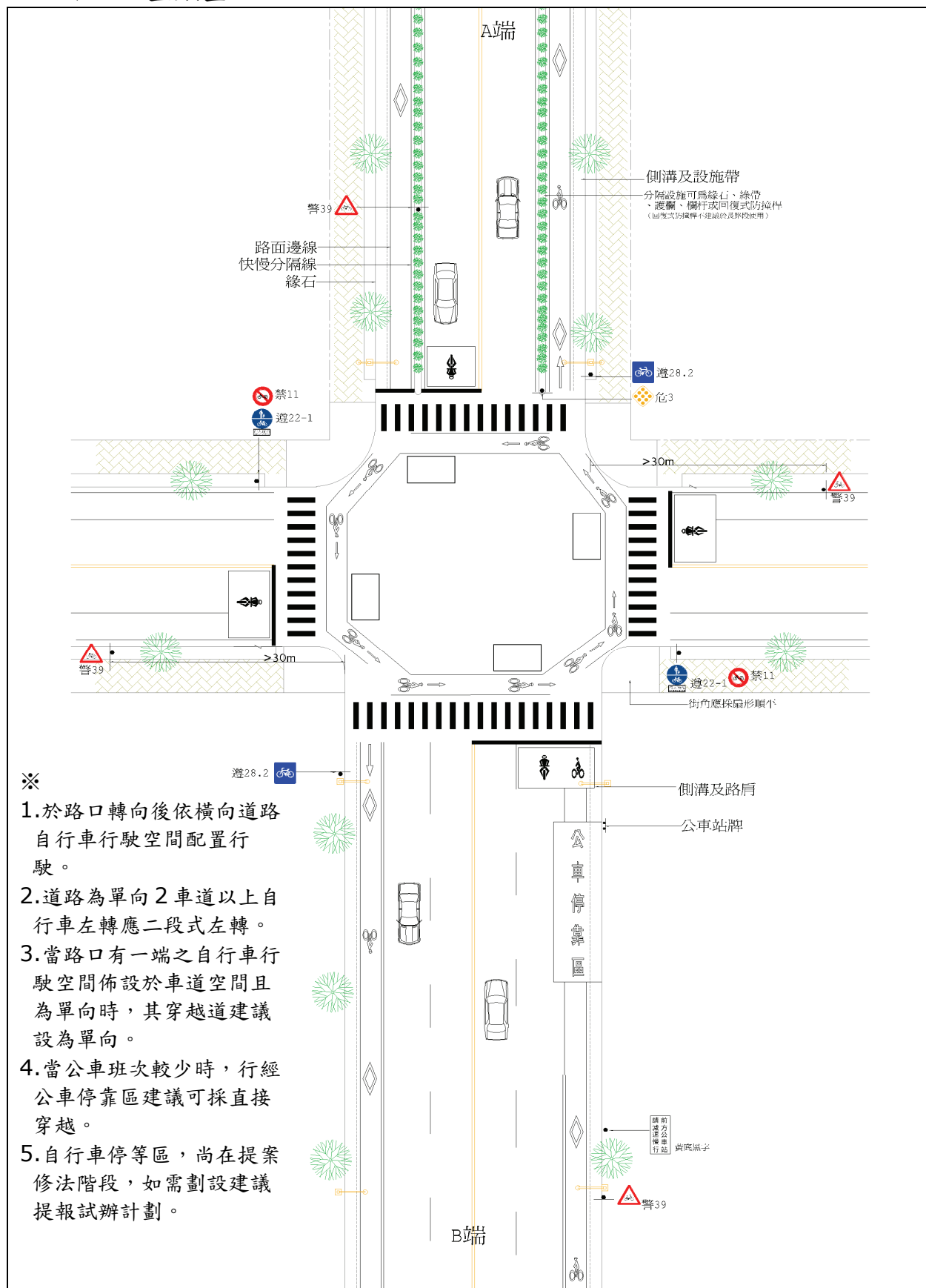




## 路口配置類型：5-5



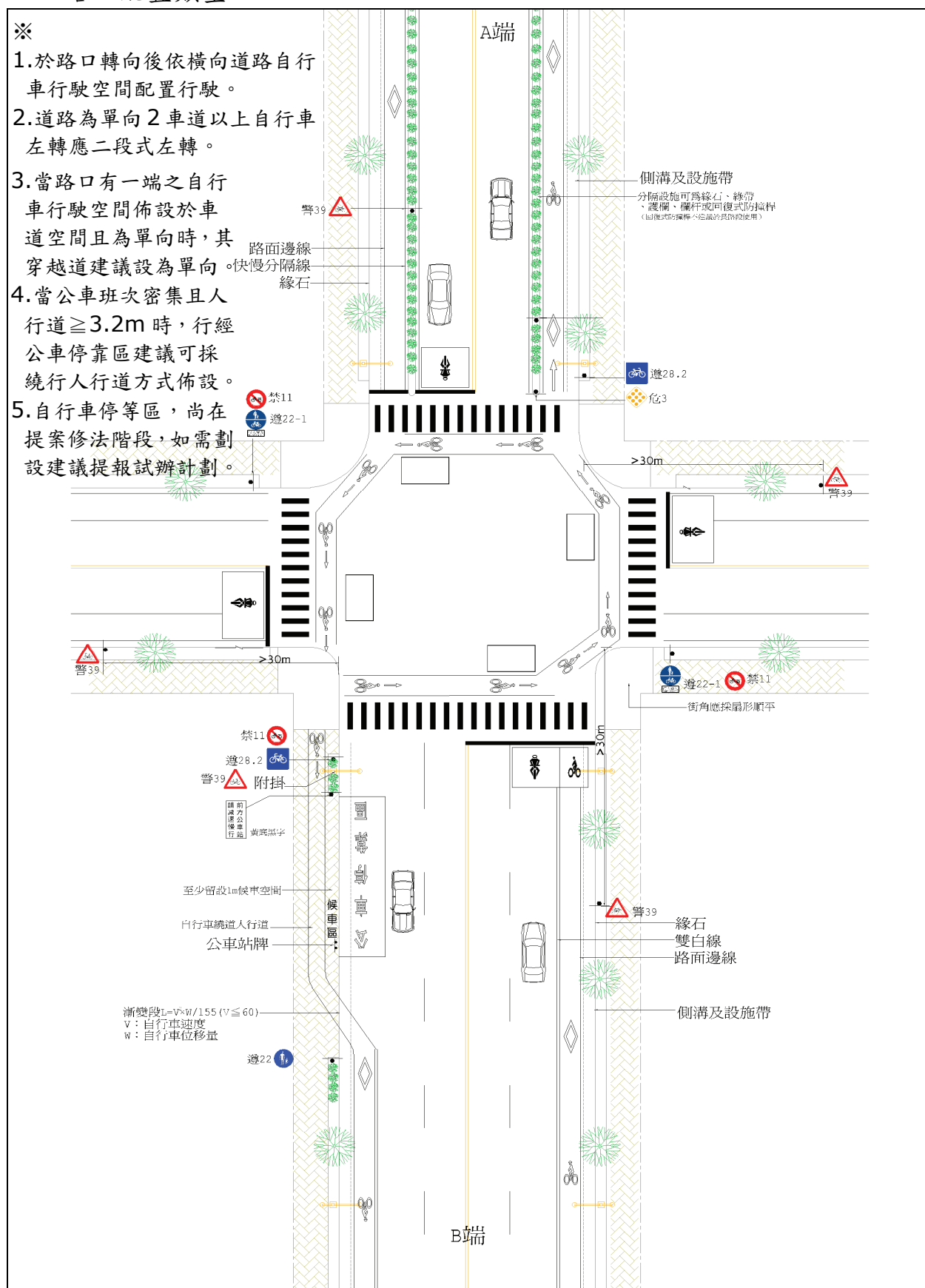
## 路口配置類型：5-6



## 路口配置類型：5-7

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向2車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次密集且人行道 $\geq 3.2\text{m}$ 時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

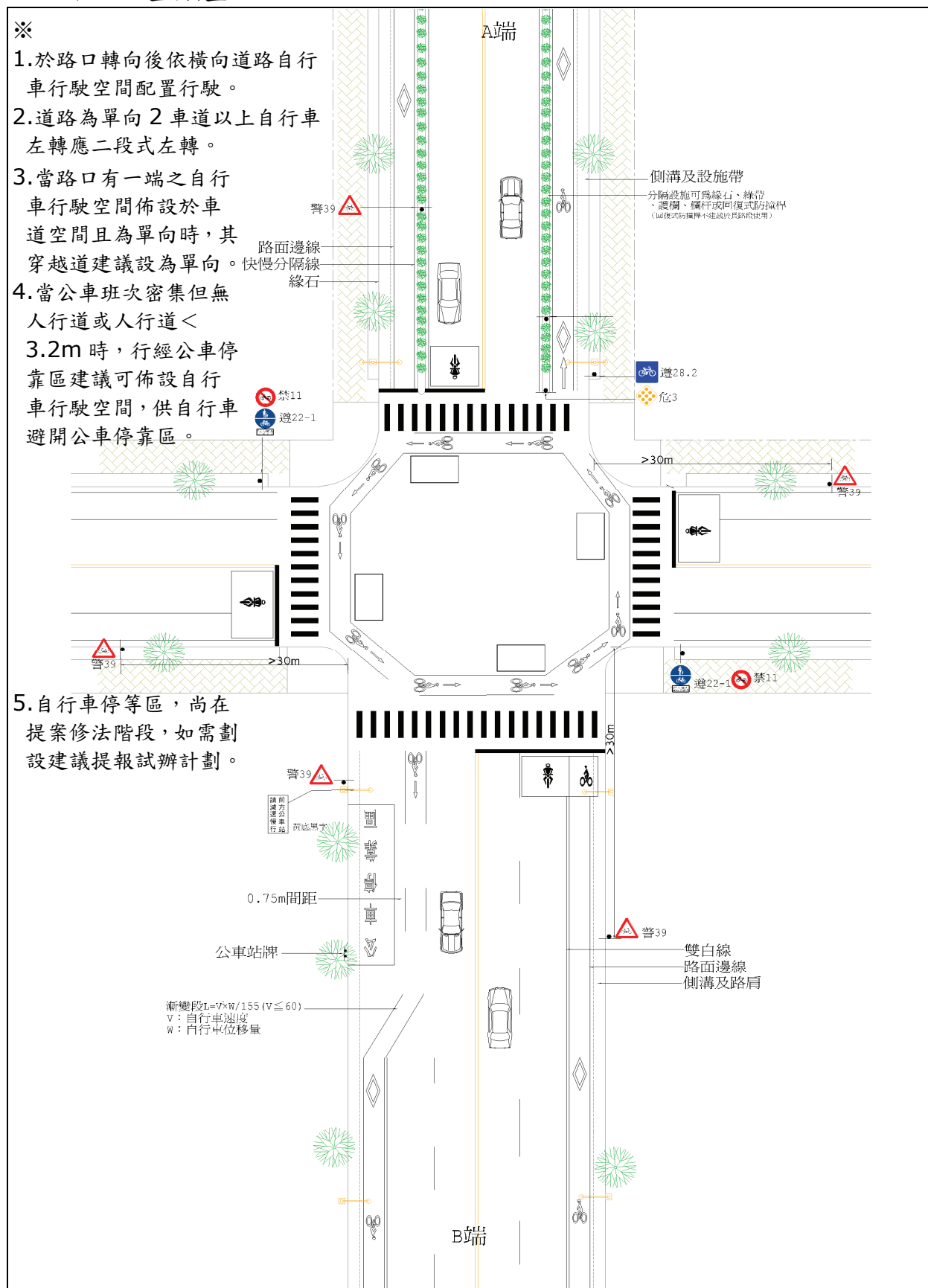


## 路口配置類型：5-8

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次密集但無人行道或人行道 < 3.2m 時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。

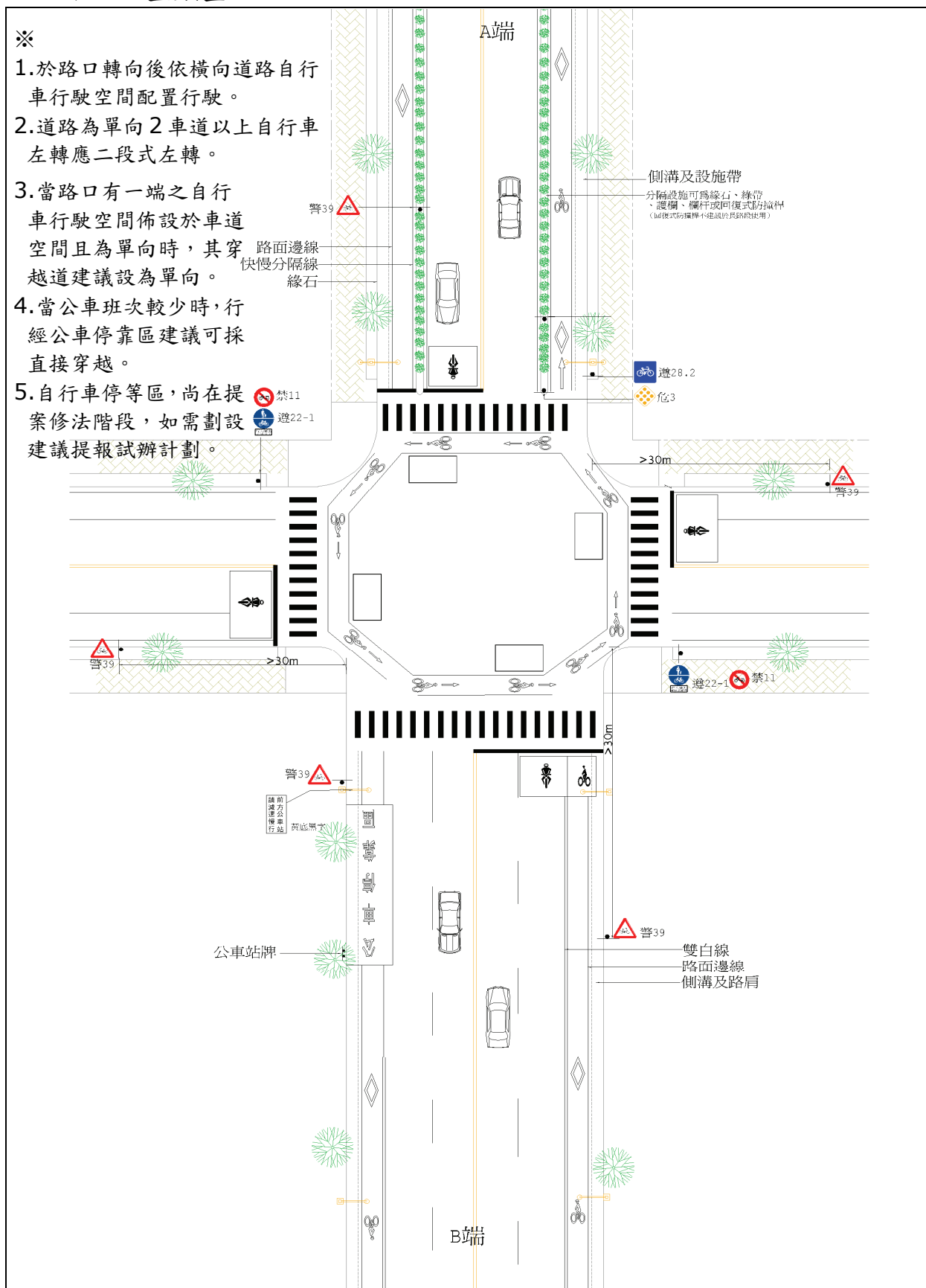
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：5-9

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向2車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

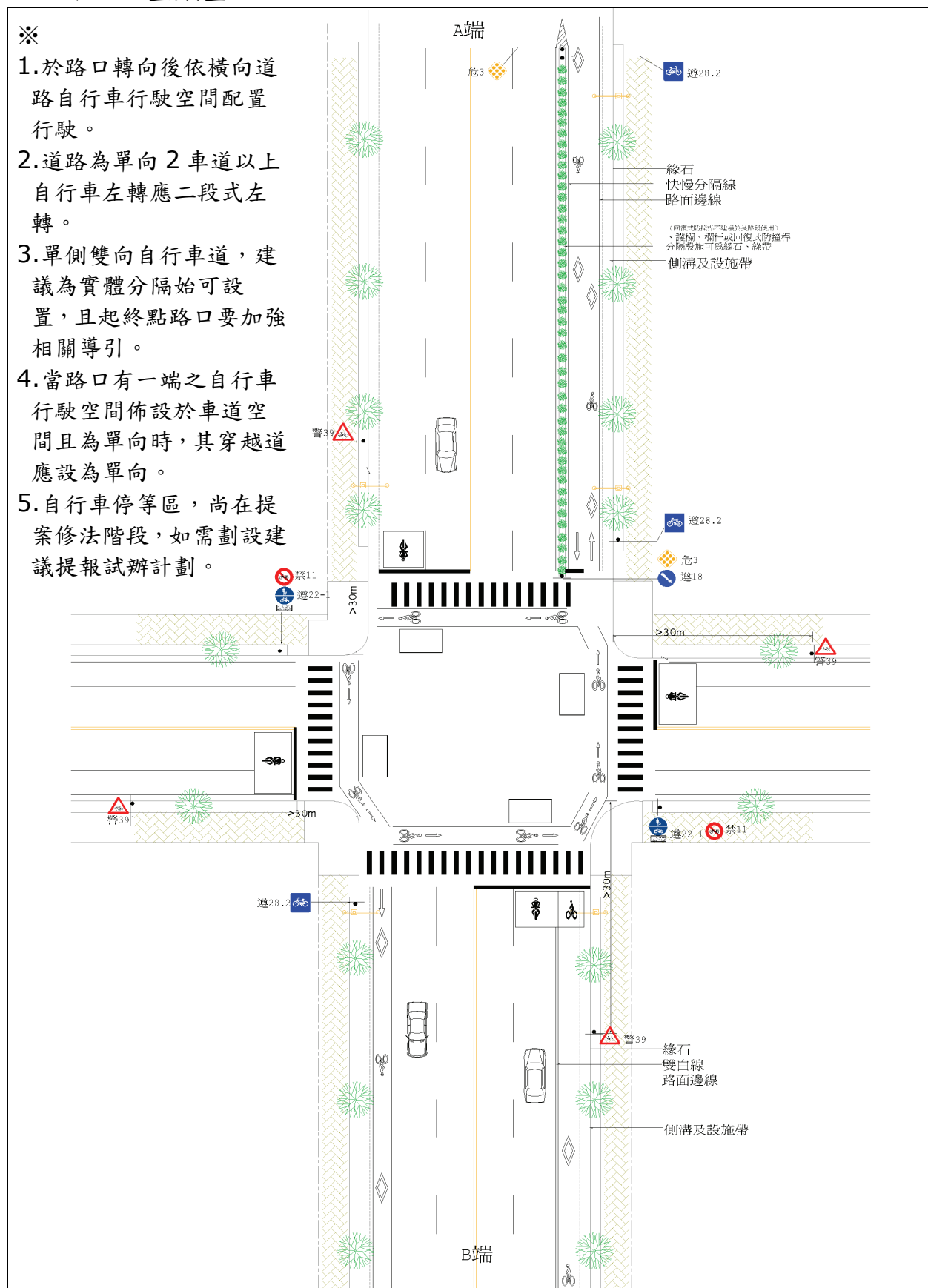




## 路口配置類型：6-2

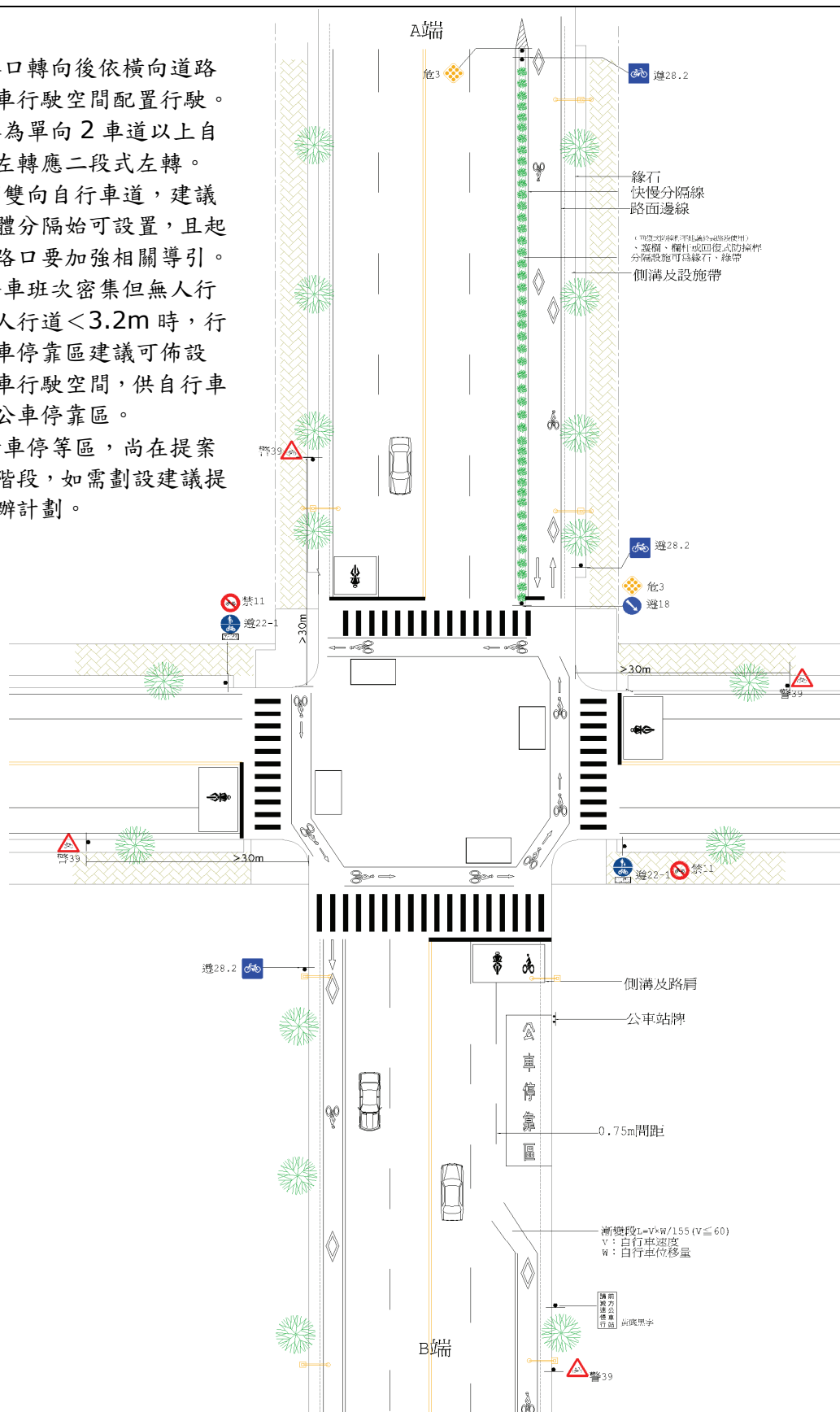
※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
4. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道應設為單向。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：6-4

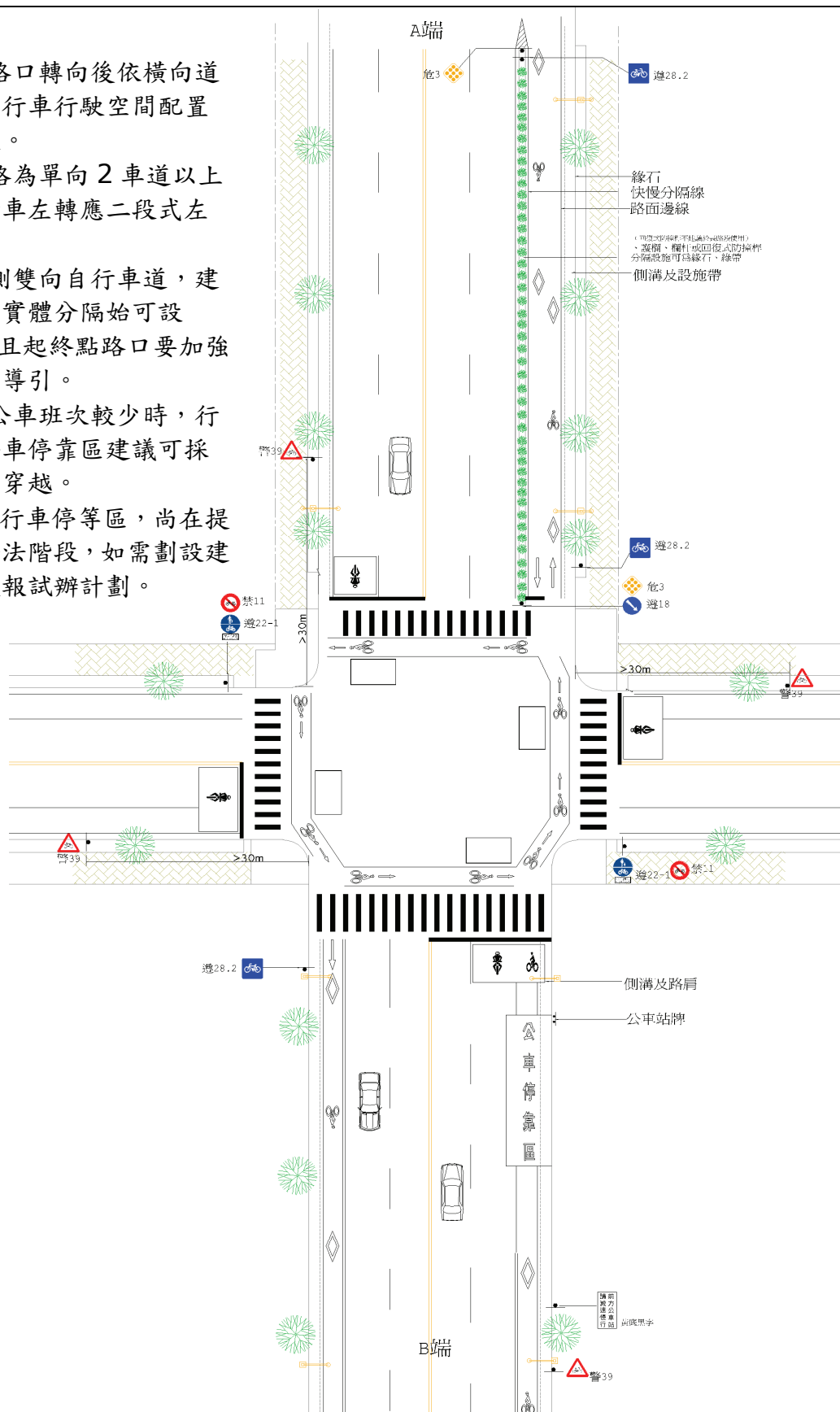
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
4. 當公車班次密集但無人行道或人行道  $< 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：6-5

※

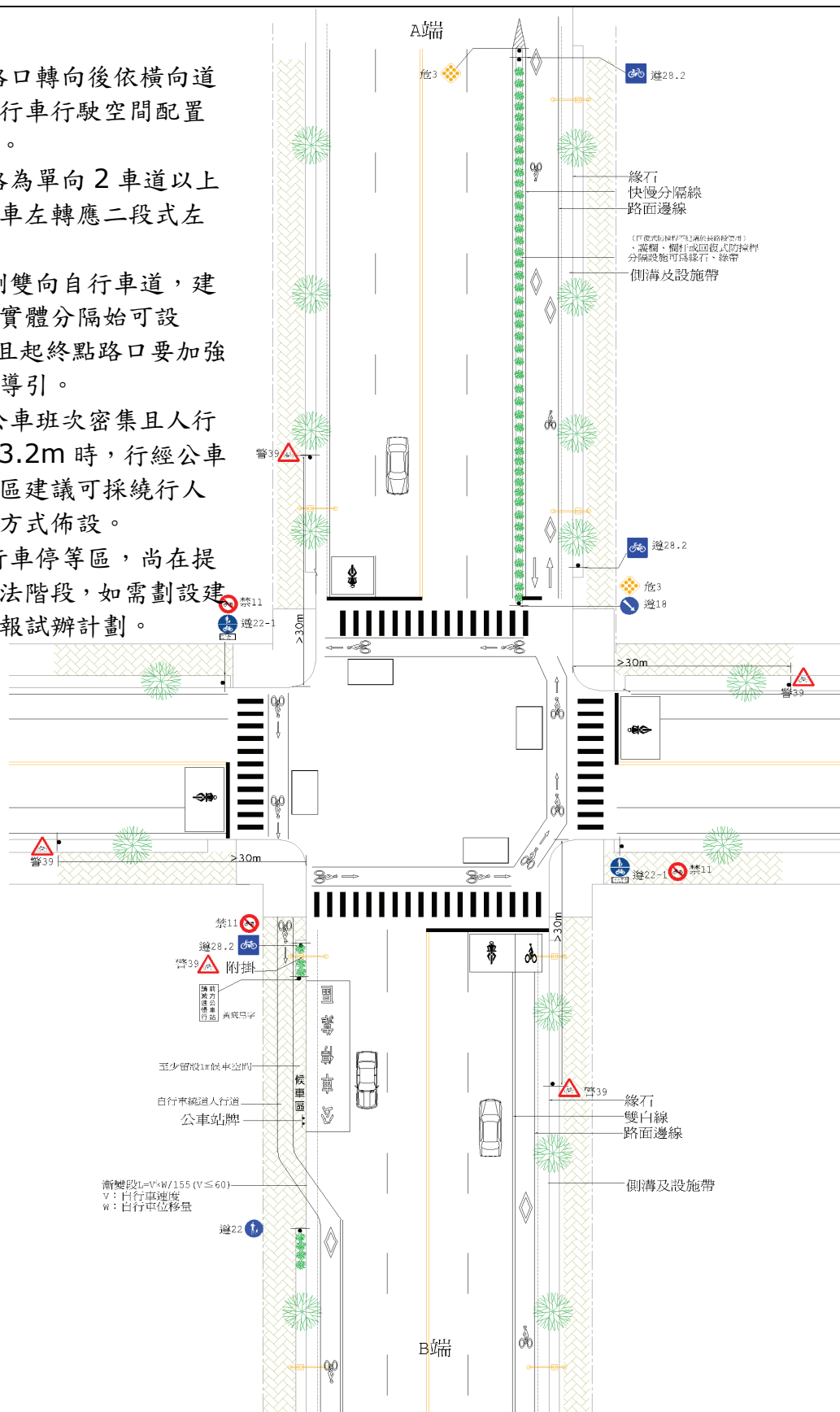
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
4. 當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：6-6

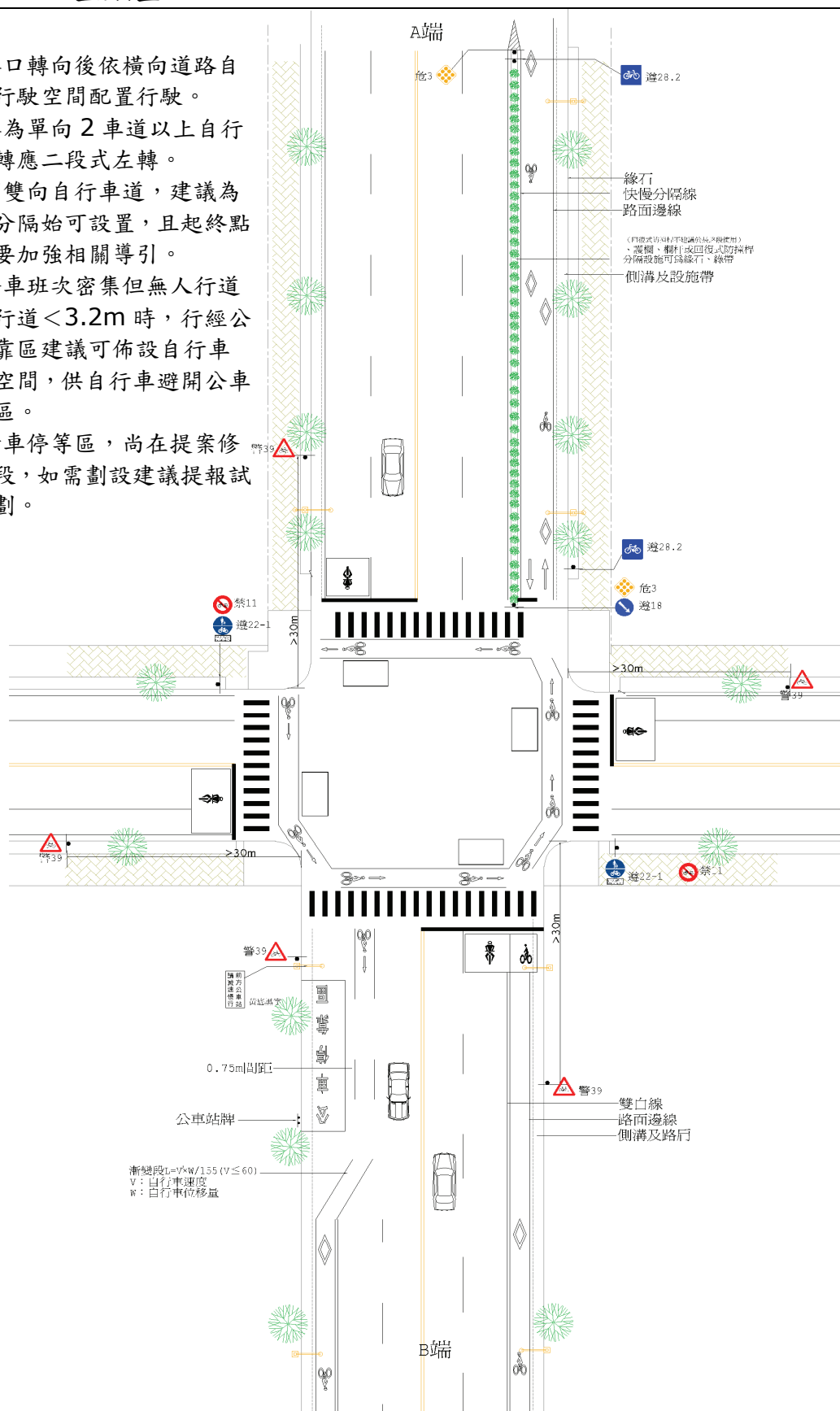
※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
4. 當公車班次密集且人行道  $\geq 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：6-7

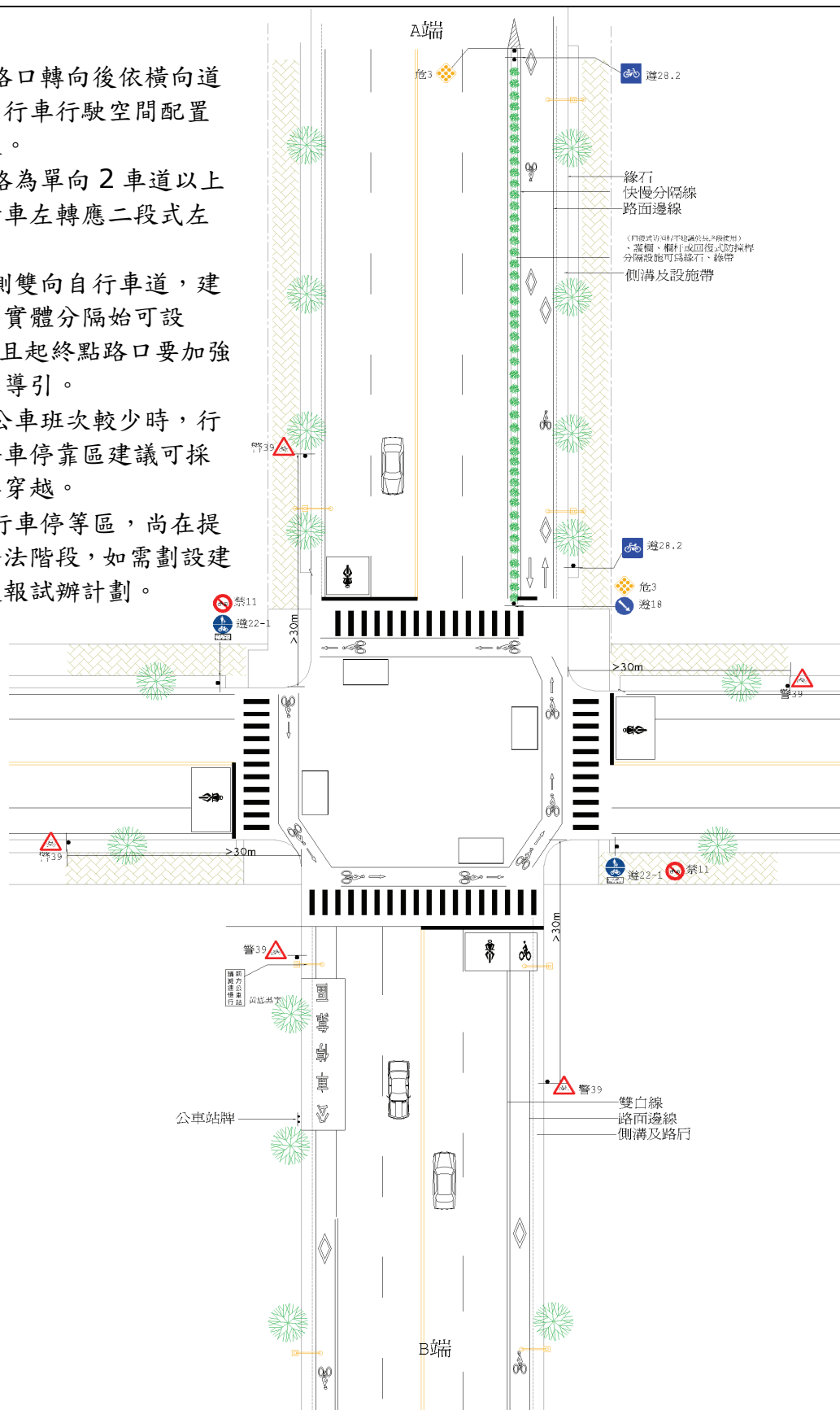
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
4. 當公車班次密集但無人行道或人行道  $< 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。





## 路口配置類型：6-8

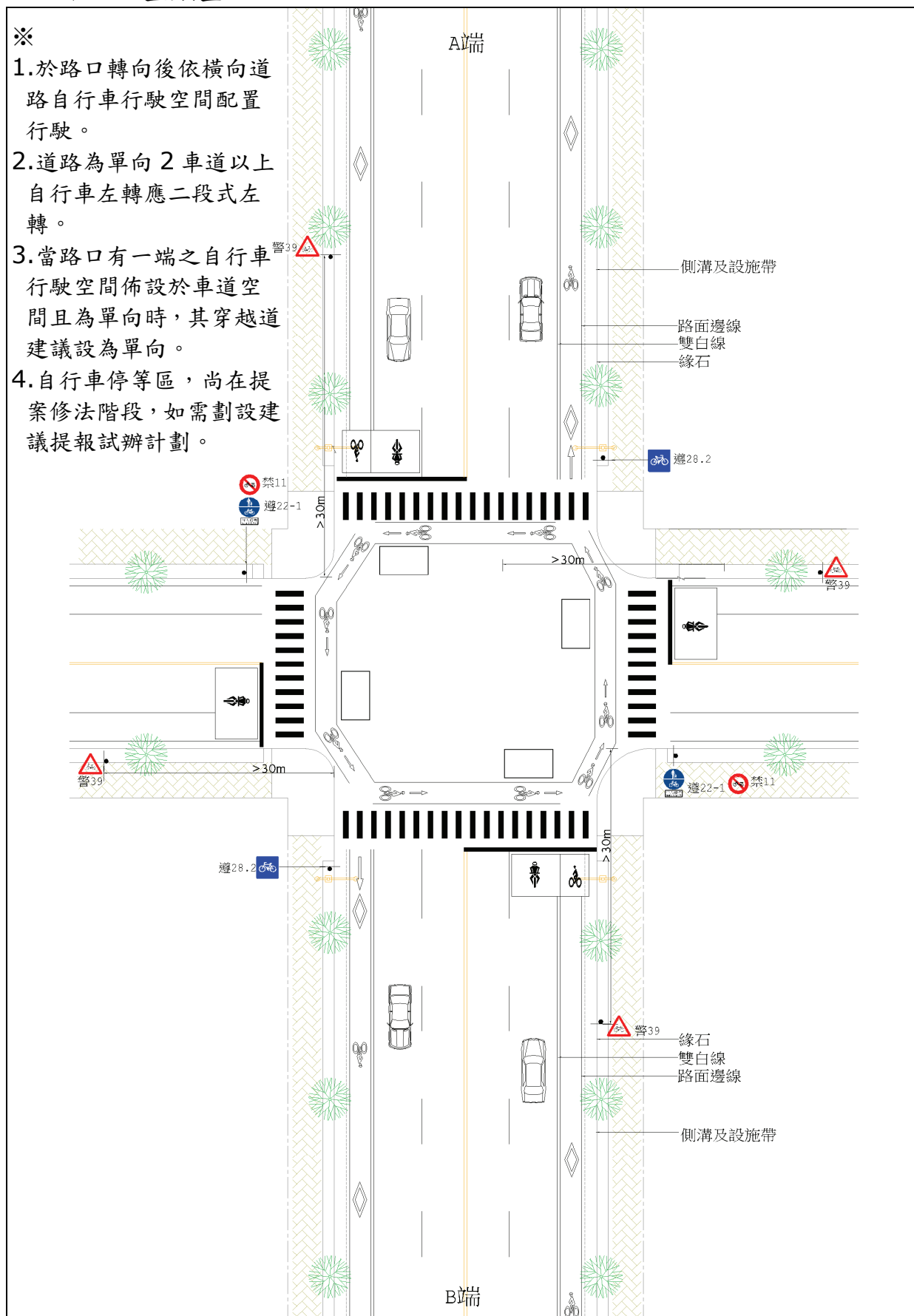
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.單側雙向自行車道，建議為實體分隔始可設置，且起終點路口要加強相關導引。
- 4.當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
- 5.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：7-1

※

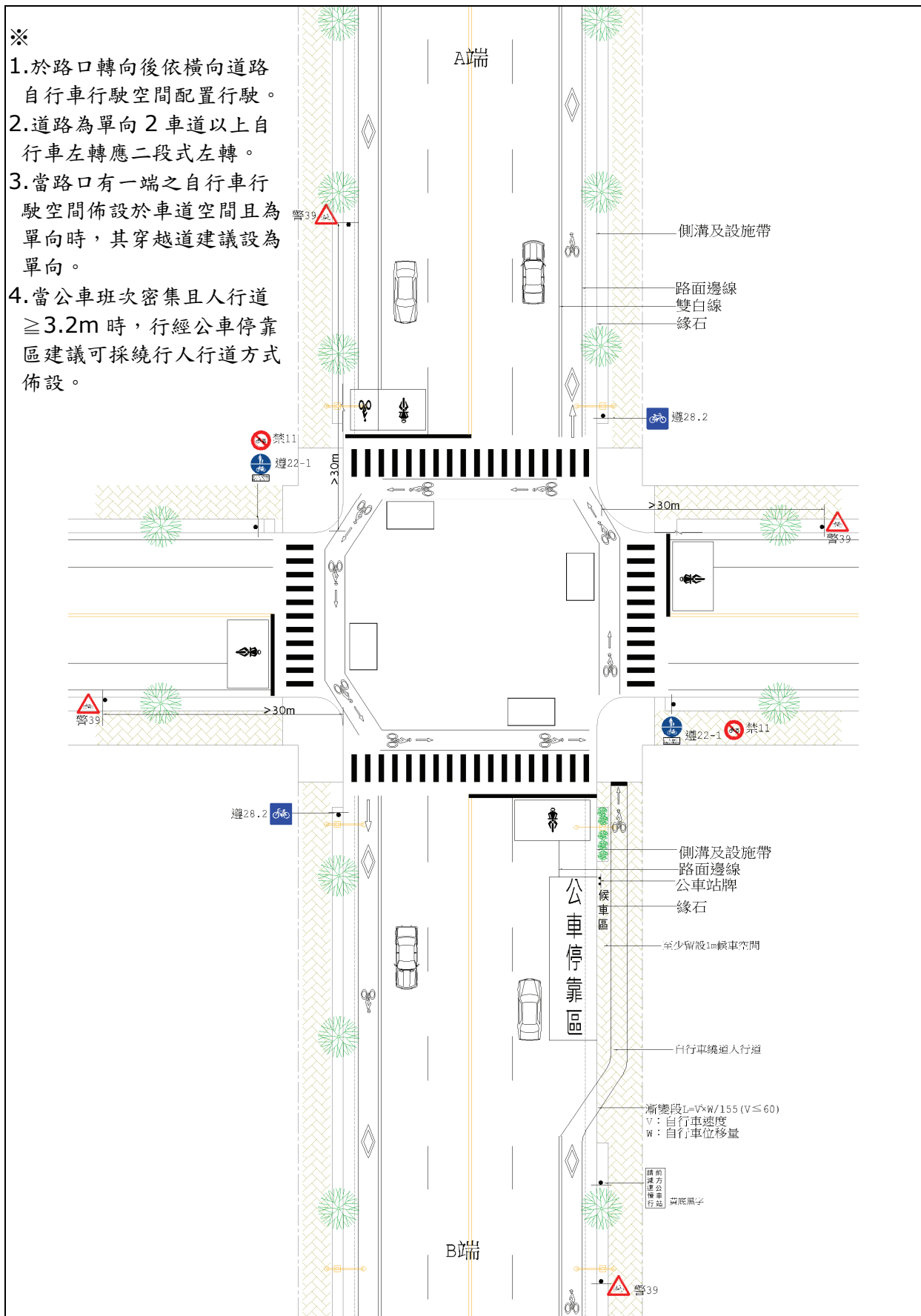
- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向2車道以上自行車左轉應二段式左轉。
- 3.當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
- 4.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



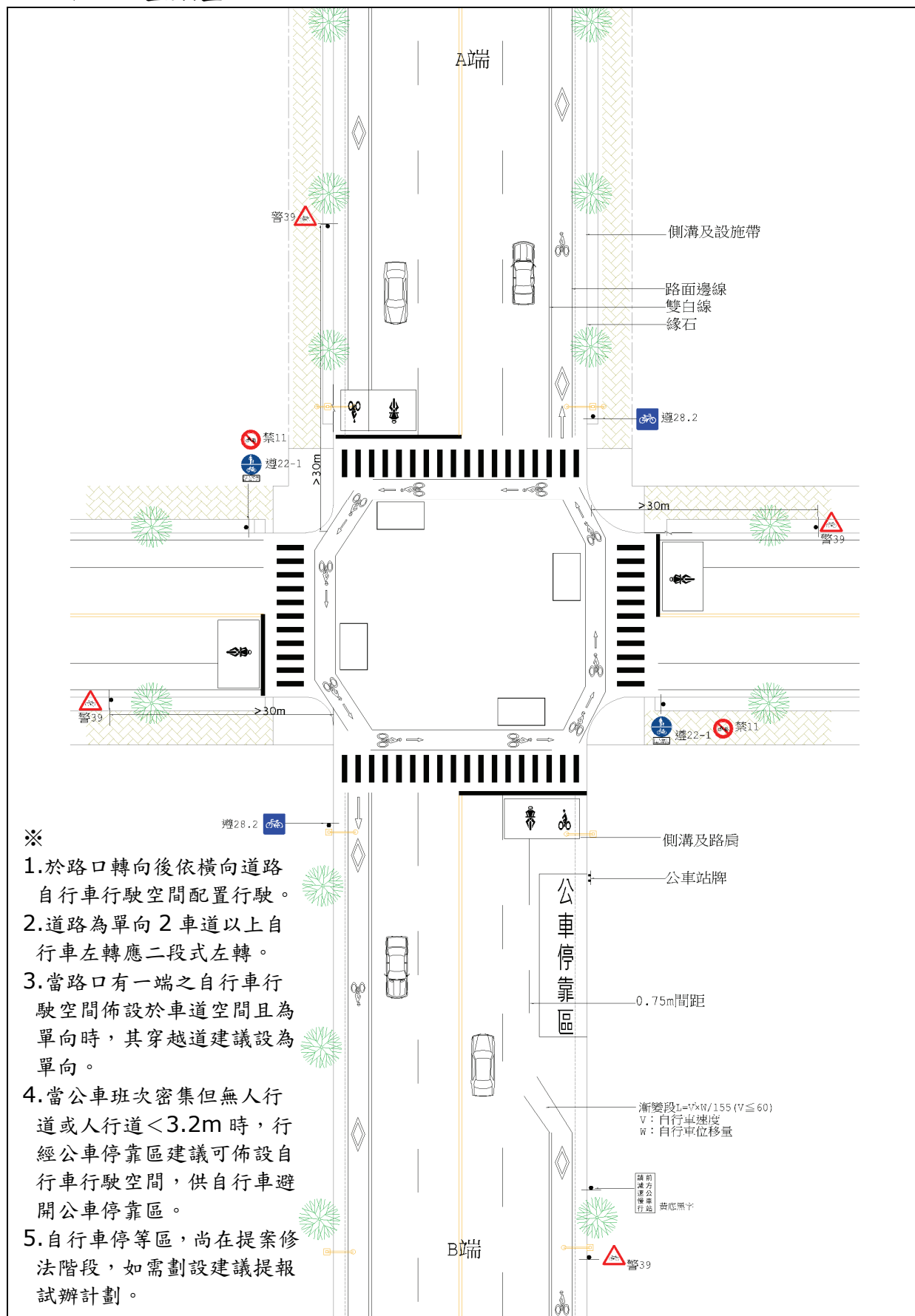
## 路口配置類型：7-2

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次密集且人行道  $\geq 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。



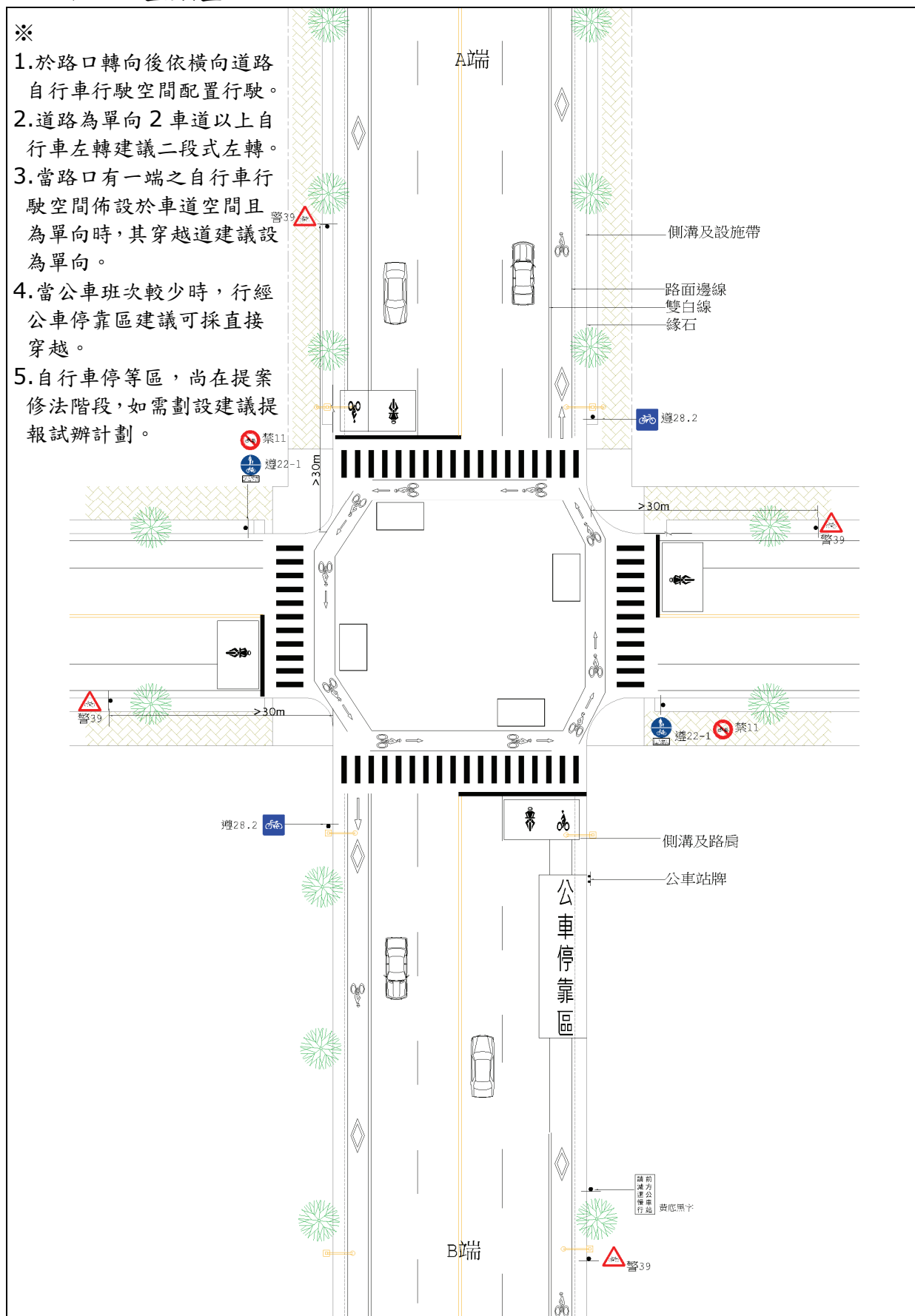
## 路口配置類型：7-3



## 路口配置類型：7-4

※

- 1.於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
- 2.道路為單向2車道以上自行車左轉建議二段式左轉。
- 3.當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
- 4.當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
- 5.自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。

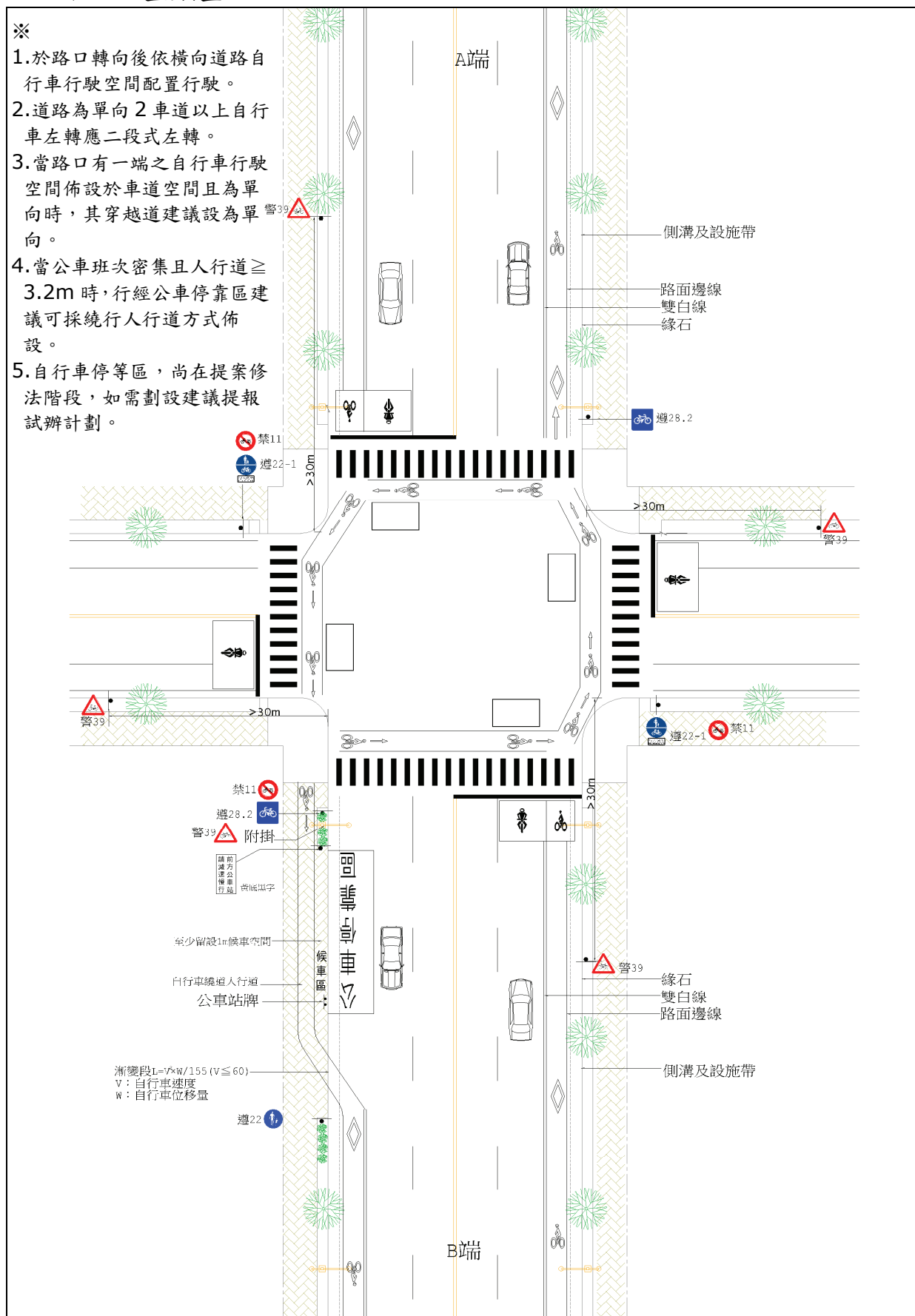




## 路口配置類型：7-5

※

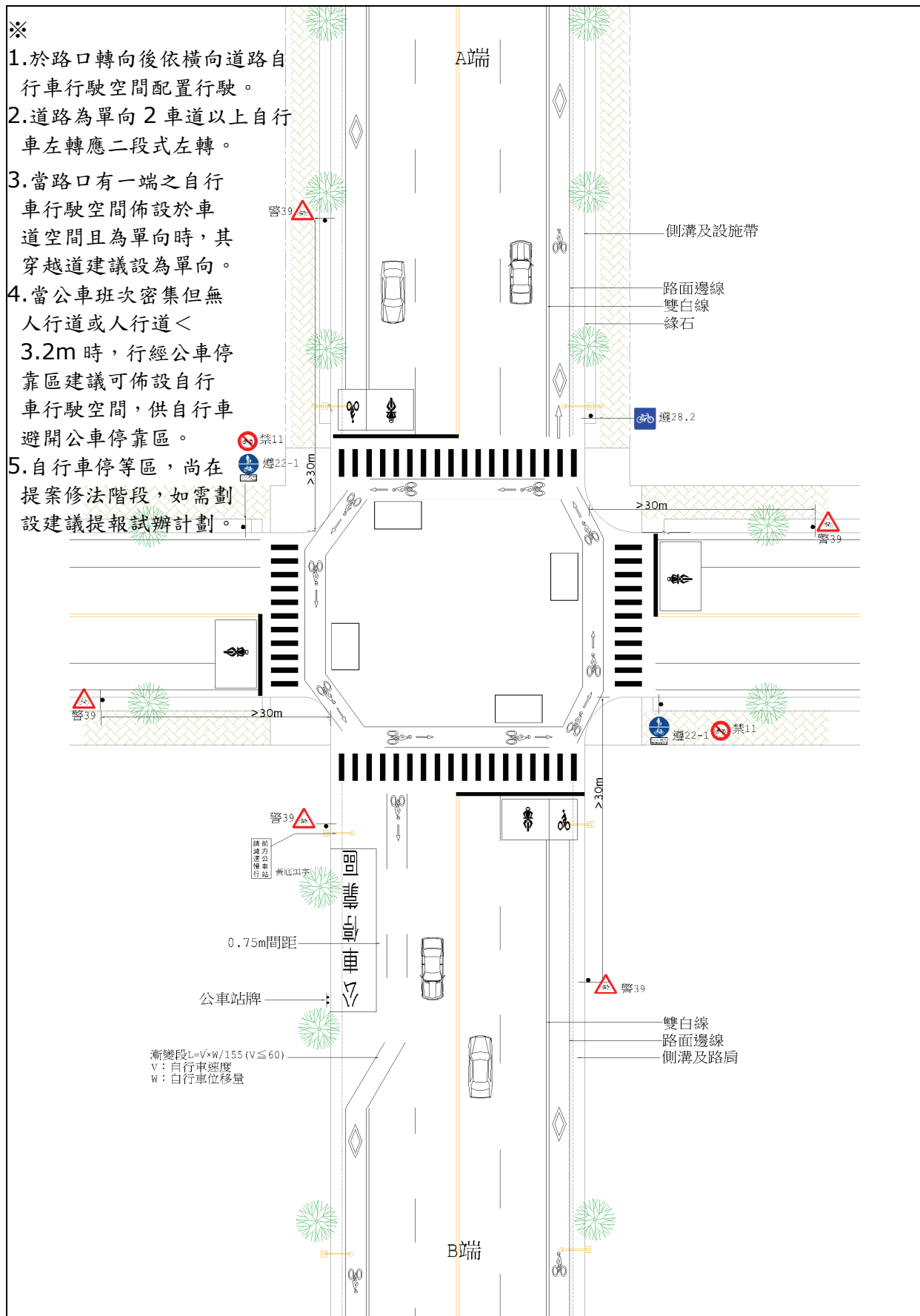
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次密集且人行道  $\geq 3.2\text{m}$  時，行經公車停靠區建議可採繞行人行道方式佈設。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：7-6

※

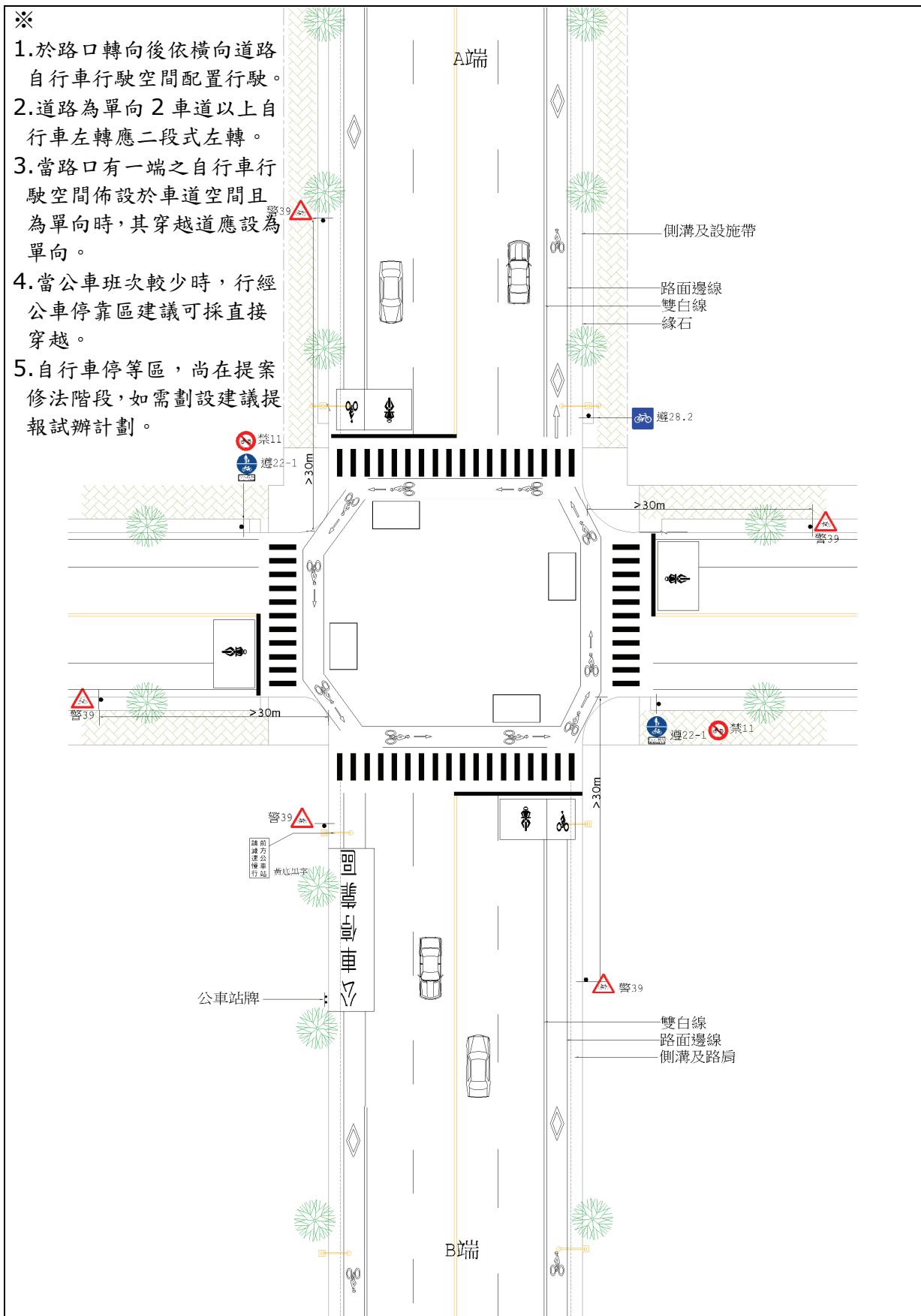
1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道建議設為單向。
4. 當公車班次密集但無人行道或人行道 < 3.2m 時，行經公車停靠區建議可佈設自行車行駛空間，供自行車避開公車停靠區。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。



## 路口配置類型：7-7

※

1. 於路口轉向後依橫向道路自行車行駛空間配置行駛。
2. 道路為單向 2 車道以上自行車左轉應二段式左轉。
3. 當路口有一端之自行車行駛空間佈設於車道空間且為單向時，其穿越道應設為單向。
4. 當公車班次較少時，行經公車停靠區建議可採直接穿越。
5. 自行車停等區，尚在提案修法階段，如需劃設建議提報試辦計劃。





## 第六章 結論與建議

交通部「東部自行車路網示範計畫」自 98 年起至 101 年完成東部自行車路網建設、兩鐵無縫運輸及自行車全程服務，共計完成 1,203.6 公里的自行車路網、台鐵 11 處自行車補給站之設置、兩鐵共乘服務及自行車資訊網站之建置，成果豐碩。本案係配合檢視 98-101 年所有經典路線的施作成果，提出改善建議並進行經典示範區的自行車旅次特性問卷調查及使用效益分析。此外，對「東部自行車路網示範計畫」執行 4 年之成果提出示範計畫整體執行成效評估報告，同時以旅遊書的形式呈現東部自行車路網示範計畫 4 年來建設推動之成果，並提供國人進行東部自行車旅遊之參考。

### 6.1 結論

1. 「東部自行車路網示範計畫」98~101 年共計完成東部自行車路線 1203.6 公里之規劃建置與改善。

「東部自行車路網示範計畫」自 98 年~100 年共計完成 1,100 公里之自行車路網規劃建設及改善，其中包括 666.2 公里之經典路線，101 年另延伸經典路線計 103.6 公里，總計路線長度為 1203.6 公里。

單位：公里			
	東部示範計畫	其它單位補助及 地方政府興建	小計
98年經典路線	91.3	82.4	173.7
98年一般路線	217.9	157.0	374.9
98年路線合計	309.2	239.4	548.6
99年經典路線	157.2	104.4	261.6
99年一般路線	0.0	20.9	20.9
99年路線合計	157.2	125.3	282.5
100年經典路線	117.0	113.9	230.9
100年一般路線	9.3	28.7	38.0
100年路線合計	126.3	142.6	268.9
101年經典路線	35.0	68.6	103.6
總計	627.7	575.9	1203.6

2. 完成 98 年~101 年之東部自行車經典路線檢視及改善建議，並提交各權責單位作為改善參考。

本計畫針對 98 年~101 年之東部自行車經典路線進行安全性、連續性及服務設施完善性檢視，各路線之檢視結果彙整成檢視及改善建議表，並研提相關改善建議供各權責單位作為改善之參考，相關改善建議圖說請參見 3.2 節說明。

3. 101 年搭乘私人運具到東部騎車旅次逐年減少，且搭乘火車再租借自行車的比例逐年增加，顯示交通部推動東部自行車旅遊及兩鐵無縫運輸已現初步成效。

由 101 年自行車旅次特性調查結果顯示，目前使用兩鐵運輸較多的車站分別為福隆



車站及花蓮車站。101 年使用火車結合自行車旅次(兩鐵無縫運輸)較前兩年為多，但自行車攜帶自行車比例較 100 年減少 2.98%，而搭乘火車加上租借自行車比例增加 3.92%，顯示隨著臺鐵宜蘭線及花東線沿線各火車站進行自行車服務設施改善與車廂改造完成的同時，兩鐵共乘（攜帶自行車搭乘火車）的使用人數並無明顯增加。而搭乘火車再租借自行車的比例逐年增加，顯示東部地區主要車站設置補給站提供租賃服務，已獲初步成效，自行車租賃除主要景點外（如：舊草嶺、梅花湖、七星潭、鯉魚潭…），其餘租賃大多集中在花蓮、瑞穗及臺東站。而使用火車攜帶自行車的比例逐年減少，初步探究原因與兩鐵共乘班次選擇性少及東部地區甲租乙還服務便利有關。101 年使用私人運具中的自小客的比例較 100 年的自小客旅次減少 3.8%；101 年的機車旅次比例較 100 年的機車旅次減少 2.3%，而 101 年自行車之使用比例較 100 年的自行車使用比例增加 3.4%。由此可知 101 年遊客使用私人運具比例較 100 年降低了 6.1%，而利用自行車比例（包括：火車+自行攜車、火車+租借自行車及自行車）增加了 4.5%。顯示 101 年搭乘私人運具來騎乘自行車的旅次較 98、99 及 100 年的旅次減少，顯然交通部推動東部自行車旅遊及東部兩鐵無縫運輸已經有初步成果。

4. 自行車運輸除能降低原旅遊運具交通成本外，對於能源節省、減少 CO<sub>2</sub> 等有害氣體排放、環境保護及國人健康均有正面效益。

以 101 年東部自行車道路網案例分析，考量自行車的運具特性，推廣自行車道其主要經濟效益核心價值為節能減碳。因此本研究乃針對於自行車道路網建構自行車道之效益包括能源節省效益及空氣污染節省效益。依據東部地區 100~101 年公路系統各運具比例之變化，進一步換算自行車替代私人運具之交通量。101 年使用私人運具中自小客使用量較 100 年平均每日約減少 2,856 輛(-1.3%)，另外 101 年的機車使用量比例較 100 年平均每日約減少 801 輛(-0.5%)。而 101 年自行車之使用量較 100 年平均每日約增加 473 輛(0.6%)。同樣以每日往返短程旅次 15 公里計算，參考「臺灣地區公路整體規劃，交通部公路總局」的旅次推估研究成果，彙整 101 年東部地區自行車能源節省效益為每日節省汽油 4,389 公升，將其貨幣化，每日將可節省新台幣 144,989 元。亦即每年約可節省汽油 160 萬公升，共節省 5,292 萬元。另外就有害氣體排放可減少 49,946 克/日、CO<sub>2</sub> 排放可減少 2,502,784 克/日，亦即有害氣體排放將可減少 18.23 公噸/年、CO<sub>2</sub> 排放將可減少 913.52 公噸/年。

5. 完成「東部自行車路網示範計畫」總結報告

本計畫依照重大公共建設計畫執行成效評估報告作業要點之要求，撰寫「東部自行車路網示範計畫」總結報告。另外；針對東部自行車示範計畫整體執行成果，將以撰寫旅遊書方式呈現，將經典路線規劃成果將納入六大經典行程整合服務規劃，最後以插畫、攝影、素描多樣化方式呈現軟體及硬體建設的成果。

6. 研提「自行車道規劃設計參考手冊（第三版）」建議調整內容

「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」為參考手冊雖無法源依據，但有許多內容係依據現行法規及規範提出規劃設計標準與建議，因此為利使用者更明確瞭解手冊中哪些項目為現行法規已規範內容，在進行自行車道規劃設計時必須遵守且符合相關規定，因此建議在「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」增加一附錄，將手冊中已屬現有規範內容彙整其中。除此之外，99 年「東部地區自行車路網系統規劃技術服務(2/2)」所研提之法規修正建議提案，尚未完成修法，為避免產生爭議，因此，對於「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」中有關涉及未完成修法之標誌、標線部分，將予以取消或加註相關使用說明，因此手冊尚需修改的部分包括：手冊第 4.5.3 節交叉路口自行車穿越道之設計原則；第 5.7 節導覽牌增加自行車相關服務設施建議圖例；第 6.9 節路段中自行車道之交通工程佈設及第 6.10 節自行車穿越路口之部分內容。

## 6.2 建議

東部自行車路網示範計畫推動小組經過 4 年各單位之努力，在東部地區旅遊型態及地方產業帶動下已經初具成果，為保有永續經營的自行車旅遊的成果，後續各相關單位仍應持續執行相關經營管理計畫，依照各相關單位權責經整理後提出後續建議說明如下：

### 1.建議公路總局後續改善及推動方向與內容

- (1) 每年度交通量調查（省道、縣道）持續納入東部地區自行車的流量調查。同時在年度預算經費的許可下（或增列相關經費），擴大至全省的省、縣道交通量調查納入自行車交通量調查。
- (2) 持續進行省道（如台 9 線蘇花公路段、台 11 線臺東南迴路段）自行車友善及安全服務設施（含連續性導引、友善性指標系統、安全設施）的推動與改善。
- (3) 進行後續「自行車行經公路隧道安全之研究」，包括有關照明中自行車最低照度需求、相關交通工程設施等。

### 2.建議臺鐵局(含鐵工局)後續改善及推動方向與內容

- (1) 為提升兩鐵運輸使用率，建議臺鐵局進一步研擬減少每班次附掛數量，增加其它班次附掛之可行，與研議自強號附掛兩鐵車廂之可行。

101 年使用火車結合自行車旅次(兩鐵無縫運輸)較前兩年為多，但自行攜帶自行車比例較 100 年減少 2.98%，而搭乘火車加上租借自行車比例增加 3.92%，顯示隨著火車站進行自行車服務設施改善與車廂改造完成的同時，兩鐵共乘(攜帶自行車搭乘火車)的使用人數並無明顯增加。經探詢騎士意見得知，兩鐵班次有限行程規劃彈性不高，且兩鐵班次皆為莒光號，因此旅行時間長，降低使用便利性，而東部地區甲租乙還服務便利。故建議臺鐵局進一步研擬減少每班次附掛數量採增加其它班次附掛之可行，與進一步研議自強號附掛兩鐵車廂之可行。

- (2) 建議臺鐵局清查東部幹線仍可使用的旅客運量(含平日、假日)，將剩餘可用的容量開放，積極開放招商，從被動等待使用者申請，改變為主動結合旅行社，推動行銷自行車旅遊套裝行程，推動兩鐵旅遊並增加兩鐵車廂的使用率。
- (3) 鐵工局後續推動環島路線各車站新建或改建工程時，應一併納入自行車友善設施，同時增加設置自行車補給站的可行性。

### 3.建議觀光局後續改善及推動方向與內容

- (1) 觀光局後續可以協助臺鐵局，主動結合旅行社推動兩鐵旅遊套裝行程，配合活動舉辦推廣行銷。
- (2) 持續辦理臺灣自行車節，活動路線應納入經典路線，加強示範計畫的成果行銷。
- (3) 維護並更新臺灣自行車網站資訊內容，同時編列經費將每年舉辦自行車節的活動路線拍攝環景影片放置於網站，以供有意參加活動者可事先參考檢視路況。
- (4) 應持續針對東部地區示範計畫的自行車旅次特性與交通量持續進行年度調查，以持續掌握花東地區之自行車使用率變化之狀況。

### 4.建議本所後續改善及推動方向與內容

- (1) 整合東部自行車示範計畫執行經驗，推廣至西部地區，並持續推動後續打造臺灣自行車島的規劃分期目標。
- (2) 進行後續自行車道設計相關交通工程設計規範的法規制訂研究。

### 5.建議交通部路政司後續推動方向與內容-配合推動自行車運輸之政策方向，建議相關單位加速自行車相關法規檢討與法律條文修訂。

為利自行車運輸後續推行在規劃、設計與管理能有所依據，建議相關單位應加速自行車相關法規檢討與法律條文修訂，避免地方推動自行車運輸時無所依循或是不符法律規範。建議相關單位在修法時應站在推動自行車運輸觀點，以訂立有利自行車發展之法規。

### 6.建議新北市、宜蘭縣、花蓮縣、台東縣等縣市政府後續推動方向與內容

- (1) 部份經典路線及替代路線使用率偏低，建議應加強路線(路況及服務)資訊之提供，並加強宣導與舉辦活動。

本年度進行 98~100 年經典路線之自行車交通量調查，調查結果顯示在花蓮、臺東地區一般公路(如：台 8 線、台 9 線、台 11 線、台 30 線、縣道 193 線)之自行車使用率高於沿線幾處經典路線(兩潭、吉安、兩鐵、瑞穗、玉富、泰源幽谷、叭嗡嗡、三仙台、鹿野臺東聯絡道)，進一步詢問原因，騎士多數表示因所提供資訊不足不敢貿然嘗試，亦有不少騎士表示部份經典路線導引不足、車道維護狀況多與車阻設置不當影響使用意願。因此建議：

- ①於主要節點增設路線資訊導覽牌或下一節點之距離，導覽牌內容至少應包括：路線長度、景點間之距離、提供之服務設施與距離、坡度...等等資訊。
  - ②加強路線之管養與不當路阻之移除，若有施工封閉或損壞，應提前告知。
  - ③配合觀光局相關活動行銷（自行車節）加強宣導經典路線。
  - ④連結並推廣自行車入口網有關經典路線之環景相片及路線資訊介紹。
  - ⑤為了宣傳並瞭解民眾的使用狀況，可於自行車入口網針對東部經典示範路線（各縣市政府）進行票選活動。
- (2) 完成之「自行車道系統規劃設計參考手冊(第三版)」，應落實至各地方政府及相關設計單位設計時遵循。

為利國內自行車系統涉及安全及規劃之妥適性部分能有較為一致性之方向，100年進一步參考現有國內營建署及體委會之自行車道相關設計規範，並納入荷蘭的自行車道設計手冊試用內容，據以研擬整併性之規範原則，完成「自行車道系統規劃設計參考手冊(第三版)」，後續應進一步推廣至全國提供自行車道系統規劃設計之參考使用，落實至各地方政府及相關設計單位設計時遵循，以確保各地方之自行車道能有較佳之品質與一致性。

除上述自行車小組延續辦理事項外，本計畫其他建議事項說明如下：

#### 7.自行車旅行發展已具成效，建議自行車應朝向生活運輸推動

近幾年來，臺灣推動自行車休閒活動已經略顯成效，尤其在東部自行車路網示範計畫中，推廣自行車旅行已有相當成果，在東部地區時常可見自行車旅行的蹤跡。但若將自行車之使用目的從旅行之交通工具轉變為通勤通學之交通工具的話，其所能帶來的效益將會更大。使用自行車有許多方面的好處，包括節能(減少能源損耗)、減碳(降低碳排放量)、省錢(減少燃料、保險、監理、維修及停車費)以及增進健康(包括減肥)。除了低碳少污染增進健康外，更重要的是當自行車發展為重要交通運具後，街道會變得安全善，日常生活節奏就會找到適當的速度，讓人幸福。由於交通建設硬體建設動輒數億到數百億元，而其建設往往無法達到節能、省碳效果。因此交通相關部門在大力推展綠色交通的同時，應正視推動自行車運輸的必要性。

此外；建議進一步加強相關配合措施的執行，茲簡要列舉如下：

- (1) 加強自行車的教育及執法的管理是不可或缺的重要指標：近年來，伴隨自行車使用率的提升，國內自行車交通事故有漸增之趨勢，民眾認為騎乘自行車安全性低，風險較高，加強交通執法，降低自行車之交通事故與傷亡，以塑自行車為安全交通工具之形象，吸引民眾對自行車之青睞。
- (2) 除自行車/自行車道相關軟硬體建設外，包括後續的維護管理機制，建議應有明確劃分或釐定工作項目及權責單位，並納入常態性業務來執行，以建立一套有效率之執

行及運作系統。

- (3) 落實自行車綠色運輸的環保觀念，節能省碳仍是未來國家發展的重要趨勢，未來落實綠色交通，方能減低社會大眾對機車及小汽車的依賴。而市區自行車道的規劃設置，不宜以現階段交通影響程度來作為主要取決依據，應加強「人本交通」之思維，在價值觀上作與以往不同的權衡與取捨，依新的平衡點來執行交通施政。
  - (4) 配合自行車道的設置，交通部政策應同步展開機動車輛減量的計畫，逐步取消/減少人行道與騎樓之機車停車格位的設置，並加強違規拖吊等措施。
  - (5) 自行車相關法律條文修訂研議，以利後續推行規劃設計與管理能有所依據。
  - (6) 遊憩型自行車道應加強觀光行銷，配合地方產業增加地方經濟收益，政府部門應定期舉辦相關行銷活動，以增加客源。
  - (7) 自行車道之維護與管理應積極導入住民參與，藉由社區、地方發展協會投入協助自行車道之維護與管理。
  - (8) 現今相關建設皆考量城市風貌及美觀，在人行道/自行車道相融合下，未來自行車道的規劃設計應加強綠、美化及植栽工程，有效提高其使用率。
8. 自行車運輸為能永續經營，建議後續自行車道路網規劃仍應以既有道路路權釋出為原則。
- 現階段國內各地方自行車道建設經費主要來源大概以向體委會及內政部營建署爭取補助為主，由於各地方政府建設自行車道時往往為了爭取經費補助，因此常未能考慮實際需求與後續管養問題，興建之自行車道不但連續性差，亦常過度設計。由於很多經費並不補助後續管理維護，地方單位更是財源籌措困難而無法取得後續管理維護經費，因此；造成建設完成後的自行車道閒置浪費。因此建議將自行車視為交通工具，其原本即為慢車之一種，盡量利用原有道路使用空間進行路權的分配，在空間充裕以提供較為安全、獨立的空間為優先，若空間不足在安全的條件下共同分享路權，應是後續自行車路網規劃的方向。
9. 建議交通部應將綠色交通中的自行車道建置納入整體工程預算之一，持續編列支出，並納入一般道路系統管理養護系統。
- 由於道路新建計畫要耗費相當高的經費，自行車道的建設經費相對比較低廉，加以後續的管理維護經費較之一般的道路養護費用要來的便宜。尤其現行的停車場往往都未能考慮自行車的需求，因此整體自行車的推廣配套措施甚為欠缺，加上油價高漲的時代提早來臨，實在有賴綠色環保永續的自行車來替代其他運具，因此；政府於自行車道路網的建設經費實在應有大幅增加的預算來提升自行車的使用率，並於補助地方建設時，將地方政府自行車道建設與其後續維護管理績效考核納入評比。
10. 節能省碳未來將是交通部綠色交通達成的重要指標，建議應將自行車使用率及持有率進行全面性的普查。



目前全國對於自行車的持有率與使用率的數據調查付之闕如，因此並無法實際瞭解或分析臺灣地區的自行車使用特性，特別是自行車作為交通運具的使用比例與特性。由於公路總局對於每年都會進行省、縣道的年度交通量調查，建議未來納入自行車運具種類，可取得每年自行車運量的使用現況。另外；各地方政府進行交通特性資料調查或是生活圈旅次調查時，建議同樣納入自行車運具，除了取得持有率外，對於自行車使用率及特性可以及早建立全國性的資料，進一步可逐年(或定期)檢討自行車政策的達成績效比例，並作為後續自行車道路網建設的基礎資料的運具使用特性分析。



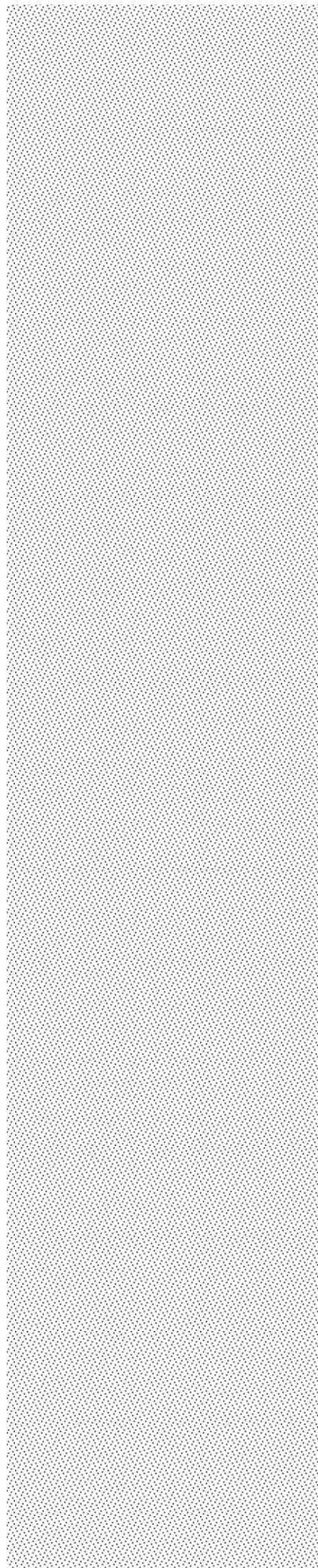
## 參考文獻

- 1.交通部，「配合節能減碳東部自行車路網示範計畫(可行性及綜合規劃)」，民國 98 年 2 月。
- 2.交通部，「配合節能減碳東部自行車路網示範計畫(修訂版)」，民國 98 年 11 月。
- 3.交通部，「配合節能減碳東部自行車路網示範計畫(修訂三版)」，民國 101 年 3 月。
- 4.交通部，「公路路線設計規範」，民國 99 年。
- 5.交通部，「公路排水設計規範」，民國 90 年。
- 6.交通部，「交通工程手冊」，民國 99 年 10 月。
- 7.交通部，「公路橋樑設計規範」，民國 98 年。
- 8.內政部，「市區道路及附屬工程設計規範」，民國 98 年。
- 9.行政院體育委員會，「自行車道設計準則彙編」，民國 92 年。
- 10.臺北市交通管制工程處，「臺北市腳踏車道設置規範」，民國 92 年。
- 11.臺北市交通管制工程處，「臺北市腳踏車道設計手冊」，民國 96 年。
- 12.交通部運輸研究所，「自行車專用道之規劃研究」，民國 88 年。
- 13.高雄市政府工務局，「高雄市系統性自行車道整體規劃」，民國 97 年。
- 14.臺北市政府，「臺北市自行車管理規則（草案）」，民國 98 年 6 月。
- 15.交通部，「道路交通管理處罰條例」，民國 100 年 5 月。
- 16.交通部，「道路交通安全規則」，民國 100 年 7 月。
- 17.交通部，「道路交通標誌標線號誌設置規則」，民國 100 年 5 月。
- 18.交通部，「占用道路廢棄車輛認定基準及查報處理辦法」，民國 95 年 1 月。
- 19.臺北市政府，「臺北市政府環境保護局查報移置疑似廢棄車」，民國 97 年 1 月。
- 20.內政部營建署，「都市人本交通設計手冊」，民國 98 年。
- 21.交通部公路總局，「相邀來去台 9-山海相隨的 475 公里」，民國 100 年 5 月。
- 22.林惠忠，「慢騎-分段環島&悠遊 22 小鎮」，民國 98 年 9 月。
- 23.陳忠利，「迷戀單車國道」，民國 101 年 3 月。
- 24.Amy Walker，「好城市的單車生活」，民國 101 年 6 月。
- 25.李盈瑩，「花東小旅行」，民國 101 年 1 月。

26. 李盈瑩，「宜蘭小旅行」，民國 101 年 1 月。
27. 荷蘭，Design manual for bicycle traffic,2006。
28. US FHWA,Manual on Uniform Traffic Control Devices ,2003。
29. 澳洲，Victoria Ministry of Transport ,1987。
30. 美國，Florida Bicycle Law,2000。
31. 美國聯邦，Manual on Uniform Traffic Control Devices,2009。
32. 交通部運輸研究所網站 <http://www.iot.gov.tw>。
33. 臺北市政府交通局網站 [http://www.dot.taipei.gov.tw/MP\\_117001.html](http://www.dot.taipei.gov.tw/MP_117001.html)。
34. 臺北縣政府網站 <http://www.tpc.gov.tw>。
35. 宜蘭縣政府網站 <http://www.e-land.gov.tw>。
36. 花蓮縣政府網站 <http://www.hl.gov.tw>。
37. 臺東縣政府網站 <http://www.taitung.gov.tw>。
38. 東北角暨宜蘭濱海風景區管理處網站 <http://www.taitung.gov.tw>。
39. 花東縱谷風景區管理處網站 <http://www.erv-nsa.gov.tw>。
40. 東部海岸國家風景區管理處 <http://www.eastcoast-nsa.gov.tw>。
41. Florida Drivers [http://floridadrivers.com/traffic\\_court/bicycle\\_regulations.php](http://floridadrivers.com/traffic_court/bicycle_regulations.php)。
42. 自行車道工坊網站 <http://www.wretch.cc/blog/bikelaneteam>。
43. 自行車暨健康科技工業研究發展中心 <http://www.tbnet.org.tw>。
44. 自行車新文化基金會網站 <http://www.cycling-lifestyle.org.tw>。
45. 騎遇花東網站 <http://tour-hualien.hl.gov.tw/bikeway>。

# 附錄1

## 期初工作會議意見辦理情形答覆







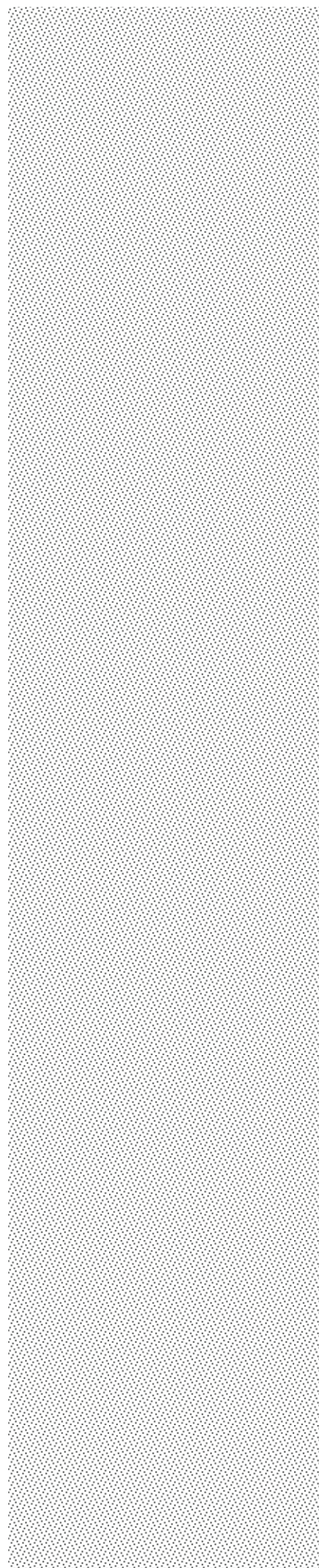
「東部自行車路網示範計畫之整合評估」  
期初工作會議意見辦理情形答覆

意見	辦理情形
1.自行車旅次使用特性調查問卷，可配合觀光局活動舉辦時於報到處發放問卷。	1.遵照意見辦理，除於暑假期間進行自行車旅次使用特性調查問卷外，後續將配合觀光局活動舉辦時於報到處發放問卷，以利增加蒐集相關意見。
2.「東部自行車路網示範計畫」之成果報告朝向旅遊書或紀錄書方式撰寫，並請優先處理(7月上旬提出初稿，9月下旬完成)，執行成效評估報告依合約預定進度執行(9月底提出初稿，11月上旬完成)，有需各單位協助提供資料部份，請提前提出。	2.遵意見辦理，成果旅遊書將於9月下旬前完成，若有需各單位協助提供資料部份，將及早提出。
3.「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」請協助摘錄目前已為法規規範及建議納入規範之內容。	3.遵照意見辦理，參見報告5.1節。
4.除依合約辦理一場座談會(或說明會)外，請協助辦理「東部自行車路網示範計畫」之成果發表會。座談會(或說明會)預定於8~9月擇期辦理，成果發表會預定於11月份辦理。	4.遵照意見辦理。
5.問卷內容部份請將「目前所在地點」調整至問卷最後面。	5.遵照意見辦理，參見表2.4-2。



# 附錄2

## 期中報告審查意見辦理情形答覆







「東部自行車路網示範計畫之整合評估」  
期中報告審查意見辦理情形答覆

意見	辦理情形	本所主辦單位審查意見
陳委員恆敦：		
1.研究單位在硬體路網的規劃相當完整，但若可及性不佳再好的硬體建設也沒有用，而在經費有限之情況下應先將經費放在使用者多的地方，因此經典路線之檢視與建議應以提高使用率及民眾使用方便性的角度來思考，例如在福隆及宜蘭的易達性沒有問題，但花蓮臺東地區則很難到達，應從使用者角度來規劃，請檢視後修正。	1.由於示範計畫的建設主要是以公共運輸結合自行車為主，因此可及性將盡量以臺鐵結合自行車的兩鐵遊程為主。因此；在鐵路運能的限制條件下，各種軟、硬體資訊（包括租賃、補給站）提供也是本計畫規劃的重點，希望提高自行車旅遊的使用率，經本計畫每年的自行車使用特性調查，示範計畫的自行車使用率在 99 年～101 年的確有顯著的提升。	同意
2.觀光局東管處自 98～100 年辦理了非常多的自行車活動，其從專業及業餘的角度做了一些檢討報告，可以提供研究單位作為規劃參考。辦活動雖可提高知名度與集客效果，但活動結束後一般民眾很難到達花東去騎車。建議研究單位能在總結報告中提出提出策略建議，包含公部門應如何提高可及性及民間業者應扮演的角色項目。	2.公部門主要應持續投資在相關自行車硬體建設與既有自行車道建設成果的管理維護。民間業者目前在自行車租賃服務及相關補給站的經營管理持續投入將視後續經濟市場而定。因此；本計畫建議後續地方政府及中央單位仍應有持續的活動舉辦，以確保自行車旅遊市場的熱情不會消失。	同意
謝委員銘鴻：		
1.經典路線定義為何？如何篩選？請說明。	1.經典路線之定義與選取原則已於報告 P.3-1 補充說明，請參閱。	已修正
2.成果旅遊書未來如何發行？版權所屬單位為何？是否販售？若販售則客群導向相當重要，提供參考。	2.旅遊書應會由運研所發行，未來將以旅行工具書提供使用者使用。	知悉
3.自行車入口網站後續之經營者為何？因網站資訊需不斷更新維護，才能永續經營。	3.自行車入口網目前已移交觀光局經營維護。	同意
4.報告 P.4-2 旅遊書架構缺少自行車租賃資訊部分，請補充。另外，春天騎過東北角是否其他季節不適合到東北角騎乘，這標題容易讓人誤解，請研究單位思考修正。	4.增加各路線的相關資訊，包括租賃、補給、休憩等等。另外配合修正東北角相關標題及內容，避免使用者誤解。	已修正

5. 報告 P.4-8 觀光局辦理事項中有關平價旅館對騎士相當重要，建議研究單位納入。	5. 相關住宿資訊將以觀光局認證的合格住宿業者為主，建議本旅遊書仍以自行車經典路網為主，相關住宿需求建議行前資訊蒐集時一併自行規劃考量。	同意
6. 目前現有租賃補給站是否都有設置淋浴設施？是否可建議在設置租賃站皆應設置淋浴設施，以上建議請參考。	6. 目前臺鐵局已設置之補給站皆有提供淋浴設施，設計參考手冊中有關補給站設置在二星級以上之補給站皆應設置淋浴設施，一星級補給站雖無淋浴設施，但亦應設置洗手台及廁所設施。	同意
7. P.4-9 公路總局辦理事項中之辦理路段是否已辦理，還是尚在規劃？另其設置時是否會參照設計參考手冊辦理？請說明。	7. 第四章所列公路總局辦理事項中之辦理路段為已辦理之工作，其設置係以公路路線設計規範之規定辦理，並參考設計參考手冊。	同意
8. 依據推動自行車道經驗，建議研究單位可提出修正設置規則之建議，將慢車道寬度由 2 公尺改為 1.5~2 公尺，以更符合實際需求。	8. 遵囑知悉，因慢車道不僅只有機車及自行車行駛，尚包括三輪以上慢車，若改為 1.5 公尺寬恐有安全淨寬不足之虞，因此為符合市區需求，若要將慢車道寬度由 2 公尺改為 1.5~2 公尺，建議三輪以上慢車之行駛規定應一併修正。	同意
黃委員德治：		
1. 在自行車道的規劃上，自行車的安全上的考量最為重要，許多騎士會因競速而在轉彎處侵入對向車道，影響對向來車的安全，因此經典路線應加強這方面的考量，請研究單位注意。	1. 東部自行車經典路線除部份專用道外，大部分為共用路權（機慢車道或自行車道）方式。因此；在檢視專用車道的安全幸同時納入考量並提醒騎士注意騎乘安全。	同意
2. 自行車沿線廁所的設置相當重要，因此建議研究單位於規劃經典路線應在適當距離就應建議設置一處廁所，並應加強廁所位置之相關資訊，也請研究單位於檢視時納入檢視項目。	2. 遵照意見，目前東部經典路線約 5~6 公里即有遊客服務中心、鐵馬驛站、便利商店、加油站及活動中心可提供廁所，且在進行路線檢視時亦會要求加強路線服務資訊之提供。	於報告中已修正
3. 自行車道里程的標示常不一致，請研究單位於檢視時可以一併提出。	3. 遵照意見，對於自行車道里程標示有衝突之路線，會於檢視時提出改善建議。	已提出
內政部營建署：		
1. 有關旅遊書部分，一般民眾在選擇路線時除了路線長度外，都會想瞭解路線是否適合帶小孩一同騎乘，因此建議旅遊書應增加路線騎乘難易度標示。	1. 遵照意見，納入難度分級標示。	已修正
2. 旅遊書後續編排印製時建議研	2. 遵照意見參酌辦理。	已修正

究單位考量字體大小之適讀性，字體過小易影響閱讀。		
路政司：		
1.東部自行車路網示範計畫目前已到結尾階段，後續自行車的發展需與其他部會進行整合，因此希望研究單位能在報告中針對執行成果與未來自行車發展上，研擬相關課題與其推動之建議。	1. 遵照意見納入結論與建議事項辦理。	已納入
公路總局：		
1.報告 P.3-24 表 3.2-1 提到各單位權責部分，有關本局需改善項目，本局將配合辦理。另表格第四項石城服務區-東興宮前兩項改善係屬觀光局，權責單位僅列公路總局，並無觀光局，請研究單位修正。	1.遵照意見辦理修正，有關石城服務區-東興宮路段建議觀光局增設路線資訊導覽圖部分，觀光局目前已設置完成。	已修正
2.簡報中自行車交通量調查部分，因東部之自行車道屬休閒遊憩路網，受天候及是否舉辦活動影響大，且因調查結果未來將作為後續效益的推估依據，因此對於選擇之調查日期與時段是否足以作為效益的推估依據，請研究單位說明。	2.自行車使用特性調查分為一般平日及暑假假日調查，已經避開特定活動日期。因此；與公路總局辦理年度調查資料對照後，應能作為相關後續研究之依序。	同意
台灣鐵路管理局：		
1.報告書 P.4-7 有關台鐵局辦理事項中，當初計畫之自行車租賃與維修服務據點為 14 個車站，但後續因營運不善部分已撤離該服務，目前尚在營運中僅剩 6 站，實際狀況與計畫預定不符，請研究單位於報告中說明修正。	1.在東部效能提升計畫中，花東地區在 103 年將設置 11 站補給站，設置完成後將轉交由臺鐵局進行招商，因此報告所述無誤	同意
2.報告 P.3-22 中，有關本局之改善建議表所述福隆車站導覽牌應配合新增路線更新部分，目前本局所屬福隆站內之導覽資訊已配合更新，有關報告提及未更新部分之地點為何，請研究單位再加以補充說明，以便釐清。	2.原所指導覽牌為福隆車站右側計程車招呼站旁之導覽圖，經第二次檢視觀光局已完成更新。	同意
鐵路改建工程局：		
1.本局補充說明上述臺鐵局第 1	1.遵囑知悉。	知悉

點意見，目前本局在東部效能提升計畫中，花東地區在 103 年將設置 11 站補給站，設置完成後將轉交由臺鐵局進行招商，因此報告所述無誤，本局在此說明。		
2.報告書中各機關名稱請確認更正，如 P.4-1 鐵改局應為鐵工局；臺灣鐵路局應為臺灣鐵路管理局，請研究單位修正。	2.遵照意見修正。	已修正
3.有關自行車補給站目前未有統一之圖例，東部四縣市中，花蓮臺東兩縣市差異較大，建議研究單位能在參考手冊訂定統一圖例規範。	3.已於「自車道規劃設計參考手冊(第三冊)」調整建議部分，在 5.7 節導覽牌增加自行車相關服務設施建議圖例。	已修正
4.有關行程規劃部分，因花東鐵路一票難求，但在非尖峰時段仍有座位，研究單位是否可在行程規劃時，建議民眾避開尖峰時段，請參考。	4.相關行程規劃仍以使用者為導向，一般騎士仍會事先進行行程規劃，臺鐵票務更是主要考量之一。	同意
5.臺東縣政府目前有意利用花東發展條例在臺東新站與舊站間利用輕軌串接，屆時現有自行車道會受影響，若該計畫執行後，原有自行車路線是否有替代路線，請說明。	5.目前在經典路線所利用到之臺東山海鐵馬道路段皆非為舊鐵道路段，因此對臺東地區之經典路線並無影響。	同意
九福科技顧問股份有限公司：		
1.本公司去年在拍攝環景照片時即發現部分經典路線之養護狀況不佳，建議研究單位於後續檢視時應納入改善建議。	1.遵囑知悉，在進行路線檢視時對於養護狀況不佳路線皆會提出改善建議。	同意
2.目前東部自行車部分路線非為環狀路網，建議研究單位可規劃其他運具之轉乘接駁，若有騎士體力不支時可以使用，請參考。	2.本計畫包括旅遊書已經將路線難度、長度、補給站等資訊均已詳細提供，騎士在規劃行程時應可以確實參酌後安排行程，另外沿途各派出所都是鐵馬驛站，因此在有急需時都可以求助。	同意
本所運計組：		
1.有關報告 2.4 節東部地區自行車旅次特性調查計畫之後續調查成果分析，請增加因性別差異之分析結果。	1.遵照意見辦理，增加相關分析請參見 2.4.1 節第 4 項說明。	已增加
2.請於報告 3.1 節各地區 98-100 年自行車經典路線資訊彙整表中加上該路線屬共用車道或專	2.遵照意見辦理，增加路權型式欄位，請參見表 3.1-1～表 3.1-5。	已增加

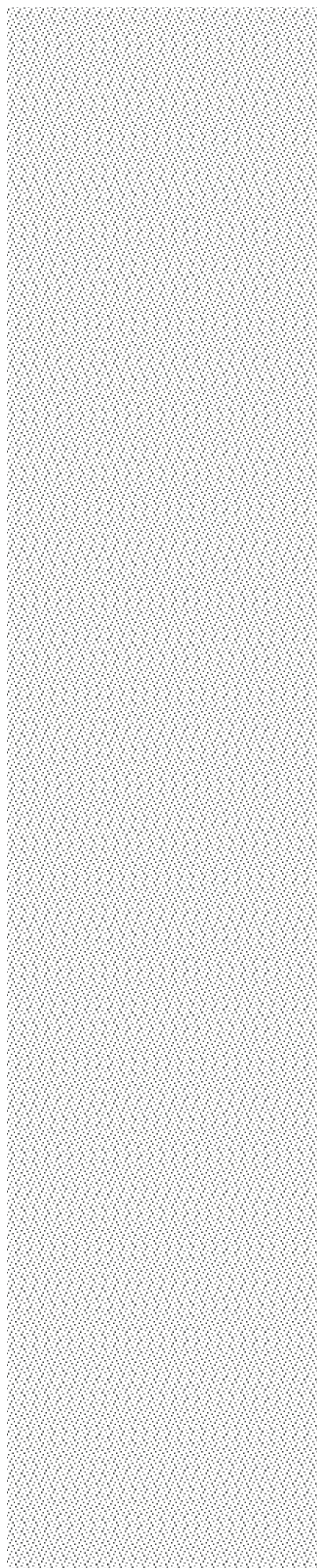
用車道之屬性。		
3.報告中有些許敘述需配合修改，例如報告 3-9 頁(10)鳳林林田山自行車路線之敘述中敘及「觀光局縱管處預計於 100 年進行…」今年已 101 年，此段敘述之用語顯然為去年報告用語，請修正。	3.遵照意見修改。	已修改
4.請研究單位將 101 年新增或修改之路線資料(包括名稱、軌跡及其相關資訊)整理完成後送交本所函轉觀光局於「東部自行車入口網」中更新。	4.遵照意見，已於 8/20 將新增或修改路線資訊 mail 給業務單位。	已提送
5.有關報告第三章各經典示範路網檢視與改善建議部分，請研究單位完成所有路線之檢視後，依據權責單位整理該建議資料後，提送本所，送各單位據以改善。	5.遵照意見，已於 8/10 將路網檢視與改善建議表 mail 給業務單位。	已提送
6.對於報告 4.1 節中「東部自行車路網示範計畫」成果報告初稿之構想給予肯定，但在內容撰寫上文字似乎過多且太偏向報告式寫法，建議可減少文字內容並以較生動方式撰寫為宜，請參考。	6. 遵照意見，修正內容及撰寫方式。	已修正
7.有關報告 5.1「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」已屬現有規範內容彙整部分，目前撰寫方式仍不夠清楚，建議若以主題分類後，則需再依照法規限制強度依序分類，並將其法規條文明確列出，之後再隨之補充說明，並加上與本手冊對照之章節資訊，如此可方便各權責單位於設計自行車道時更為一目瞭然其必須遵守之部分。	7.遵照意見，重新調整分類撰寫方式，請參見 5.1.2 相關內容。	已修正
會議結論		
1.有關 101 年更新及調整路線請研究單位提供資料給九福公司，以利網站資訊更新。	1.遵照意見，已於 8/20 將新增或修改路線資訊 mail 給業務單位。	已提送
2.內政部營建署目前正在綜整行政院所屬各機關之自行車道建置計畫，後續請研究單位配合本所研提相關計畫建議。	2.遵照意見配合辦理。	已辦理



3.本次會議討論事項許多涉及地方政府權責，請研究單位依本所第 5 點意見，整理完成各單位改善建議表後，另外併同本次會議記錄函送地方政府參考。	3.遵照意見辦理。	已辦理
4.請研究單位將經典路線調整部分資料整理後，提送本所，俾便將該資料函送觀光局進行網站資訊之更新。	4.遵照意見，已於 8/20 將新增或修改路線資訊 mail 給業務單位。	已提送
5.期中審查原則通過，請依合約時程進行後續相關工作。	5.遵照意見辦理。	已辦理
6.請將各委員及單位意見納入後續期末報告參考，並針對其意見製作辦理情形回覆表。	6.遵照意見辦理，參見附錄二。	已辦理

# 附錄3

## 期末報告審查意見辦理情形答覆





「東部自行車路網示範計畫之整合評估」  
期末報告審查意見辦理情形答覆

意見	辦理情形	本所主辦單位審查意見
公路總局：		
1.有關期末報告中各路線改善建議涉及本局部分，本局會配合辦理改善。	1.遵囑知悉。	同意
2.有關報告書 P.2-130 第一段文字缺漏請修正。另報告 P.2-132 有關公路系統之自行車交通量調查結果顯示，自行車交通量以省道台 9、台 11 為大宗，屬中流量，但省道台 9、台 11 汽機車車輛少但車速快，本局會配合第三章的檢視狀況一併納入安全性之檢討，也請貴所提送完整報告時至少能提供 5 份以上以供各工程處參考。	2.遵照意見修正辦理。	同意
3.報告第四章所述之總結報告章節架構應依據經建會「重大公共建設計畫執行成效評估報告作業要點」之規定章節撰寫，依據目前撰寫內容顯示，總結報告後面部分章節有所缺漏，請研究單位參照 101 年版更新。另總結報告明年 2 月底將提報經建會，請研究單位提早提送至本局，以利本局於期限內送交經建會。	3.遵囑知悉，由於部份小節內容仍須小組各單位提供，尤其屬於財務應用檢討與執行檢討部份，本計畫已針對需各單位提供資料做一彙整，待相關資料彙集後，預計於 102 年 1 月下旬提出總結報告初稿。	同意
4.報告書中 P.1-3、P.2-19、P.2-22 用詞與地點誤植部分請更正。	4.遵照意見檢視更正，參見 P.1-3、P.2-19、P.2-23。	已修正
5.報告書第五章有關護欄高度部分，在公路橋樑設計規範第 2.9 節針對有自行車使用需求橋樑其護欄高度應有 1.1 公尺以上，請研究單位補充說明。	5.遵照意見補充，請參見 P.5-11。	已修正
6.另本局所轄隧道照明依據交通工程手冊第七章道路照明規範辦理，但目前常有騎士反應隧道照明不足問題，建議研究單位可研擬自行車所需的隧道照明需求，俾利本局設置相關設施時之參考。	6.依據交通工程手冊規範，隧道之照度要求在設計速率 60KPH 為 41.4 勒克斯，人行下道之照度標準為 43 勒克斯，因目前國內並無自行車地下道之規範標準，一般自行車燈多半照明功能不	擬於後續研究中參考辦理

	足，且騎士在白天多半會配戴太陽眼鏡，因此一進入隧道會覺得照明不足，建議應另案研究適合自行車之照度標準，但在完成相關研究前，可在一進入隧道區段提高照度標準（至少應達人行下道之照度標準，甚至可採設計速率 80KPH 之照度標準 81 勒克斯）。	
7. 因有部分騎士反應蘇花公路路寬不足要求本局改善，而本示範計畫認為蘇花公路不適宜自行車騎乘，建議利用鐵路替代，請研究單位參考研擬其改善方案。	7. 由於公路總局現正進行蘇花公路改善工程，後續完工後原有台 9 線蘇花公路的主要車流應該可以改道至蘇花公路新線。因此；舊線建議可以配合自行車道友善設施改善，可是仍有後續道路維護管養的經費必須支應，建議公路總局可以配合環島自行車路網留設作為自行車路網之一。	同意
8. 簡報中有關自行車交通量調查部分，因東部之自行車道屬休閒遊憩路網，受天候及是否舉辦活動影響大，又因選擇之調查日期與時段對調查結果影響極大，此調查結果，未來是否能作為後續效益的推估依據，請研究單位補充說明。	8. 自行車使用特性調查分為一般平常日及暑假假日調查，已經避開特定活動日期。並經與公路總局辦理年度調查資料對照後，應能作為相關後續研究之依據。	同意
臺灣鐵路管理局：		
1. 有關報告書 P.6-3 第 6.2 節第 1 點倒數第三行文字錯誤請更正。	1. 遵照意見修正，參見 P.6-3。	已修正
2. 有關報告書 P.4-18 臺灣鐵路管理局辦理事項第 3 點，臺灣鐵路管理局名稱有誤，請修正。另查目前除特殊直達及半直達加班車外，其餘班次皆已增加停靠蘇澳新站，請研究單位將此一辦理事項更新。	2. 遵囑知悉，配合修正，請參見第 P4-18 頁。	已修正
3. 有關報告第六章建議本局研擬減少每班次附掛數量，增加其它班次之可行部分，目前本局已改造完成 15 節車廂，固定於線上使用為 5 節，其餘做為車輛維修調度及提供包車申請使用，目前固定	3. 遵囑知悉，部份建議修正參見第 6.2 節建議臺鐵局後續辦理事項。	已修正



附掛為 72、73 班次，常會造成散客與團客之衝突，本局已有分流之考量，未來可能於 71、74 班次團客部分常態附掛，以分流花蓮與臺東旅客，有關這部分建議，本局將再行研究。		
4. 有關自強號附掛兩鐵車廂之可行性部分，於本年度自行車節活動籌備會議中，已經主席裁示目前暫不考量執行，本局內部仍尚在協調研議中。另新的普悠瑪號第 1 及第 8 節車廂有設大型行李置放空間，未來可提供置於攜車袋之車輛使用，有關詳細尺寸及數量會於開放營運前公布。太魯閣號目前並無規劃開放自行車使用，其餘自強號新車有開放之班次會有兩鐵 LOGO 顯示，在第 1 及第 8 節車廂門邊亦有相關符號。此外，本局新購之通勤列車，有設伸縮之自行車停放架可供攜帶自行車使用(8 輛車使用)，但避開尖峰時段開放，以上說明，請研究單位參考。	4. 已納入建議後續辦理事項，參見第 6.2 節。	同意
鐵路改建工程局：		
1. 期中審查意見本局已有提到鐵路改建工程局簡稱鐵工局，但期末報告中仍稱鐵改局，請研究單位更正。	1. 遵照辦理，參見第四章修正。	已修正
2. 另報告 P.4-29 鐵路局應更正為臺鐵局，鐵工局成果於第四章成果報告中並未納入成果，請研究單位依據兩局所提供資料補充納入。	2. 遵照辦理，參見第 4.4.1 節補充修正。	已修正
3. 有關自行車設置圖例部分，資訊站與補給站圖例跟其他圖例表現型式不太一樣，建議統一較有整體性。另補給站圖例難以表示現有補給站所提供之功能，如打氣、自行車旅館，請參酌修正。	3. 遵照意見修正，並補充相關服務功能圖例，請參見 P.5-24。	已修正
4. 有關報告 P.4-18 臺鐵局應辦事項第 1 點自行車接駁轉運中心的車站富里站請更正為鳳林站。	4. 遵照辦理，參見第四章 P4-18 修正。	已修正
九福科技顧問股份有限公司：		
1. 請研究單位提供本公司已規劃完	1. 遵照意見，於報告修正內容	已提供

成之建議行程，以利本公司進行東部自行車入口網資訊之更新。	定稿後，提供相關行程規劃資訊。	
2.今年臺灣自行車節舉辦時間為11/10~11/18，各縣市政府於舉辦自行車節相關活動時，除宜蘭縣外，花蓮臺東鮮少利用經典路線，後續經典路線於宣傳上還要請地方政府協助，以利推廣。	2.遵囑知悉，納入第6.2節建議縣市政府後續建議辦理事項。	同意
謝委員銘鴻：		
1.有關貴部完成之「東部自行車入口網」已能提供自行車路線之環景影像或詳細資訊，對於初次使用該路線的騎士有相當大的幫助。此外，若有專業辦理自行車旅行的旅行社可規劃適宜的自行車旅遊活動，不僅對團體騎士有相當大的幫助，在自行車旅遊活動的推廣上也可有所助益，本意見提供觀光局參考。	1.配合未來活動的舉辦，納入建議6.2節中，將路線與經典路線結合並製作路線環景影像推廣，修正參見6.2節。	已修正
2.對本計畫執行成果本人給予肯定，對於報告所提之結論與建議亦深表認同。	2.遵囑知悉，感謝委員肯定。	同意
3.報告P.2-52中有關抵達該地區使用之運具部分，其問卷之訪問對象為何？是騎士還是所有旅客？請研究單位補充說明。	3.本計畫之問卷調查，係於各調查地點派駐調查員，針對騎乘自行車之旅客發放問卷，請參見P.2-46說明。	同意
4.報告P.6-3建議第2點提到部分經典路線使用率偏低，建議加強路線資訊之提供部分，其所研提之改善建議事項，後續是否有繼續執行改善之計畫，請說明。	4.包括各縣市政府舉辦活動建議結合經典路線，除此之外，後續的維護管理也建議各相關權責單位應善盡維護管養，並編列預算執行，參見6.2節修正。	同意修正
5.報告P.6-2結論第6點所提到之涉及未完成修法之標誌、標線部分，將予以取消或加註相關使用說明，其內容為何請補充說明。	5.因在研擬「自行車道系統規劃設計參考手冊」時，配合研擬自行車相關法規增修建議，建議增修自行車符號及自行車共用車道線等，但因相關法規仍未完成修法，為免使用上產生困擾，未完成修法之標誌、標線部分，將予以取消或加註相關使用說明。	同意
6.建議可將東部示範計畫推動後所帶動的產業改變與環境改變，如：自行車租賃提升、派出所設	6.遵照辦理，參見第四章補充成果說明。	同意

置鐵馬驛佔…等等，一併納入成果呈現，請參考。		
7.有關研究單位建議各單位進行交通特性調查時應將自行車納入部分，本人表示認同。臺北市目前已將自行車納入調查項目，也藉此宣示自行車為正式交通運具之一種。此外推動各單位將自行車納入交通特性調查，也可逐年檢視推動成效，提供各單位參考。	7.遵囑知悉，建議相關單位執行交通現況調查時納入自行車交通量，補充說明納入建議 6.2 節中。	同意
8.報告 P.2-53 表 2.4-3 建議表標題更正為「各自行車道遊客到達之運具使用統計表」，後續表 2.4-4～2.4-5 亦請一併修正。另 P.2-113 第(6)點文字說明與統計圖表結果不符，P.3-9 第(9)點第三行應為表 3.1-3，P.3-12 第(8)點參見圖號及表號誤植，P.4-55 經典行程一：太魯閣車站與圖中名稱不同，以上錯誤部份請研究單位一併更正。	8.遵照意見修正，請參見 P.2-53～P.2-58、P.2-65～P.2-70、P.2-113、P.3-9、P.3-12 及 P.4-56。	已修正
黃委員德治：		
1.東部自行車路網示範計畫推動小組經過 4 年各單位之努力，就是要將東部地區各經典路線推銷給民眾，但要形成自行車旅遊風氣嘉惠當地產業，還需結合旅行社提供專業套裝行程規劃及服務，此意見提供觀光局參考。	1.遵囑知悉，調整納入各單位後續建議事項，參見第 6.2 節修正。	已修正
2.公部門所完成之硬體建設應思考如何與民間異業結合以發揮最大產值，請研究單位納入結論建議中提供交通部參考。	2.遵囑知悉，納入後續建議事項，擴大與民間包括自行車租賃、旅行業者的異業結盟推廣示範計畫成果。	同意
3.建議臺鐵局應思考如何與旅行社結合主動推銷兩鐵服務，而非以需要者提出申請使用，請臺鐵局參考。	3.遵囑知悉，納入後續建議事項 6.2 節中修正。	同意
本所運計組：		
1.請將報告 2.4.1 節自行車旅使用特性分析之結果，另外整理成冊，並另外將本小節之重點摘列出後，另送本所，俾便本所函送相關單位參考改進。	1.遵照意見辦理，後續配合將 2.4.1 節另外摘錄成冊，另送業務單位。	同意
2.另有關 2.4.2 節自行車旅次使用效益分析部份，建議研究單位於	2.遵照意見，於表 2.4-12 及表 2.4-13 加註說明能源及有害	已修正

計算使用效益節省部分，可將正確計算方式列出，以便其他單位參考。	氣體節省之計算方式，請參見 P.2-138。	
3.報告 P.2-34：參考鐵路改建工程局官網，花東鐵路電氣化計畫原名應為「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」，建議研究單位更正。	3.遵照意見修正，請參見 P.2-34。	已修正
4.建議於報告第三章增列 1 小節「98-101 年經典示範路線之自行車使用道路型式分析」，必須有各型式的介紹，及各路線的型式分析總表，其中各路線的型式分析簡述即可。	4.遵照意見辦理，增加 3.3 節 98-101 年經典示範路線自行車使用道路型式分析。	已增列
5.另有關報告 3.2 節經典示範路網檢視與改善建議內容，請研究單位另外整理成冊，並摘錄重點後送至本所，以利本所函送各權責單位據以改善。	5.遵照意見辦理，後續配合將 3.2 節另外摘錄成冊，另送業務單位。	已提送
6.請研究單位將 101 年新增或修改之路線資料（包括名稱、軌跡及其相關資訊）整理完成後送交本所函轉觀光局於「東部自行車入口網」中更新。	6.遵照意見辦理，除石城漁港路線尚在施工外，其餘路線名稱、軌跡已於 8/20 提送相關資訊給業務單位，後續將配合石城漁港路線完工補充相關資料。	同意
7.另有關報告第五章「自行車道規劃設計參考手冊（第三版）」調整建議請補充相關之法規條文此部分資料請研究單位整理後送本所後，由本所函送交通部辦理後續相關事宜。	7.遵照意見辦理，後續配合將「自行車道規劃設計參考手冊（第三版）」中已屬現有法規內容另外摘錄成冊，另送業務單位。	已提送
8.有鑒於臺灣鐵路管理局新購普悠瑪列車已於今（101）年 10 月交車，並於明（102）年春節前營運，另花東鐵路電氣化亦預計明年布設完成，可預期往後花蓮及臺東地區自行車人數日益繁增，建議研究單位可於第六章結論與建議中建議後續可於花東地區進行相關之使用特性及交通量調查，以持續掌握花東地區之自行車使用率成長狀況。	8.遵囑知悉，納入後續建議事項 6.2 節中補充修正。	已修正
會議結論		
1.請研究單位將自行車所需的隧道照明需求，納入建議事項。	1.遵照辦理，納入後續建議事項 6.2 節中補充。	已補充

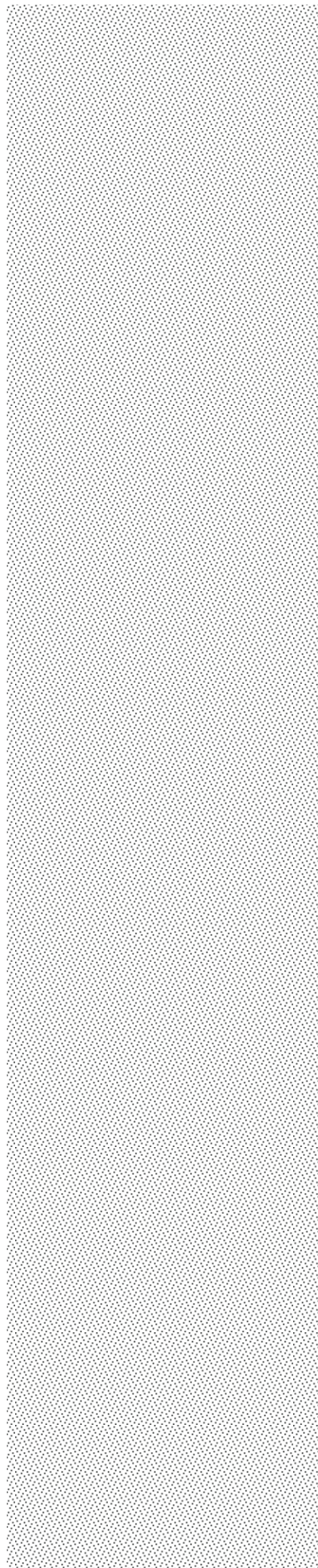
2.建議觀光局後續辦理自行車節時，將活動路線拍攝環景影片放置於網站，以供參賽者事先參考檢視路況，並請研究單位納入建議事項。	2.遵照辦理，納入後續建議事項 6.2 節中補充建議事項。	已補充
3.有關總結報告財務計畫執行與綜合檢討 2 章節，需小組各單位配合提供資料部分，請研究單位列出需協助提供項目，分送各單位協助。	3.遵照辦理，針對需各單位協助提供資料之項目做一彙整，另送業務單位分送各單位協助。	已提送
4.有關旅次特性問卷調查部分，請研究單位後續配合摘錄提送兩性平等研究參考。	4.遵照意見辦理，後續配合將旅次特性問卷調查有關兩性平等分析部分，另外摘錄成冊，另送業務單位。	同意
5.後續針對本計畫所提之建議事項，請各單位協助檢視。	5.遵囑知悉，後續提供各單位協助檢視。	已提送
6.期末審查通過，請規劃單位依據合約規定辦理後續各項工作。	6.遵照意見辦理。	已辦理
7.各與會委員及單位之意見請納入修正，並於 12 月 21 日前提送修正報告。	7.遵照意見辦理。	已辦理





# 附錄4

## 期末簡報





# 東部自行車路網示範計畫 之整合評估



期 末 簡 報

易緯工程顧問股份有限公司  
中華民國101年12月

## 簡報大綱

- 壹、期中審查意見辦理情形
- 貳、期末工作成果
- 參、結論與建議



# 壹、期中審查意見辦理情形

- 一、自行車經典路線檢視及改善建議部份
- 二、自行車旅次使用特性調查部份
- 三、東部示範計畫總結報告部份
- 四、其他配合事項

2



## 一、自行車經典路線檢視及改善建議部份

- 經典路線之檢視與建議應以提高使用率及民眾使用方便性的角度來思考，例如花蓮臺東地區很難到達，應從使用者角度來規劃，請檢視後修正。  
花東地區之可及性將以鐵路結合自行車的兩鐵旅遊來加以提升，因此在花東鐵路效能提升計畫未完成前，將以提升各軟、硬體設施及資訊提供，希望提高自行車旅遊的使用率，對於經典路線之檢視與建議也將針對相關服務設施提供進行檢討建議。
- 騎士因競速在轉彎處侵入對向車道，影響對向來車的安全，應加強這方面的考量檢視。  
在檢視時已將彎道之相關警告標誌與車道寬度是否足夠等納入檢視。
- 經典路線應在適當距離設置一處廁所，並加強廁所位置資訊，於檢視時納入檢視項目。  
東部經典路線約5~6公里即有遊客中心、鐵馬驛站、便利商店、加油站及活動中心可提供廁所，且在進行路線檢視時亦會要求加強路線服務資訊之提供。
- 各經典示範路網檢視與改善建議部分，請研究單位完成所有路線之檢視後，依據權責單位整理該建議資料後，提送本所，送各單位據以改善。  
遵照意見，已於8/10將路網檢視與改善建議表mail給業務單位。
- 檢視表中有關各單位權責部分，各改善項目若分屬不同單位，請將各所屬單位一併列入。  
遵照意見進行調整修正。
- 部分經典路線之養護狀況不佳，建議研究單位於後續檢視時應納入改善建議。  
在進行路線檢視時對於養護狀況不佳路線皆會提出改善建議。

3



## 二、自行車旅次使用特性調查部份

- 因東部屬休閒遊憩路網，受天候及是否舉辦活動影響大，且因調查結果未來將作為後續效益的推估依據，因此對於選擇之調查日期與時段是否足以作為效益的推估依據，請說明。

自行車使用特性調查分為一般平常日及暑假假日調查，已經避開特定活動日期。因此；與公路總局辦理年度調查資料對照後，應能作為相關後續研究之依據。

- 有關報告2.4節東部地區自行車旅次特性調查計畫之後續調查成果分析，請增加因性別差異之分析結果。

遵照意見辦理，增加相關分析請參見2.4.1節第4項說明。

4

## 三、東部示範計畫總結報告部份

- 東管處98~100年辦很多自行車活動，其從專業及業餘的角度做了一些檢討報告，可提供作為規劃參考。辦活動雖可提高知名度與集客效果，但活動結束常很難再到花東騎車。建議研究單位能在總結報告中提出策略建議，包含公部門應如何提高可及性及民間業者應扮演的角色項目。

公部門主要應持續投資在自行車硬體建設與既有自行車道建設成果的管理維護，民間業者在自行車租賃服務及補給站的經營管理扮演重要角色。因此建議後續地方政府及中央單位仍應有持續的活動舉辦，以確保自行車旅遊市場的熱情不會消失。

- 報告P.4-2旅遊書架構缺少自行車租賃資訊部分，請補充。另外，春天騎遇東北角是否其他季節不適合到東北角騎乘，這標題容易讓人誤解，請研究單位思考修正。

增加各路線的相關資訊，包括租賃、補給、休憩等。另配合修正東北角相關標題內容。

- 有關旅遊書，在選擇路線時除了路線長度外，應增加路線騎乘難易度標示。

遵照意見，納入難度分級標示。

- 後續自行車的發展需與其他部會進行整合，建議研究單位在報告中針對執行成果與未來自行車發展上，研擬相關課題與其推動建議。

遵照意見，除總結報告外，亦於結論與建議納入說明。

- 對於報告4.1節成果報告初稿之構想給予肯定，但在內容撰寫上文字過多且太偏向報告式寫法，建議可減少文字內容並以較生動方式撰寫為宜，請參考。

遵照意見，修正內容及撰寫方式。

5



## 四、其他配合事項

- 目前現有租賃補給站是否都有設置淋浴設施？是否可建議在設置租賃站皆應設置淋浴設施，以上建議請參考。  
目前臺鐵局已設置之補給站皆有提供淋浴設施，設計參考手冊：二星級以上之補給站皆應設置淋浴設施，一星級補給站雖無淋浴設施，但亦應設置洗手台及廁所設施。
- 依據推動自行車道經驗，建議研究單位可提出修正設置規則之建議，將慢車道寬度由2公尺改為1.5~2公尺，以更符合實際需求。  
因慢車道不僅只有機車及自行車行駛，尚包括三輪以上慢車，若改為1.5公尺寬恐有安全淨寬不足之虞，但為符合市區需求，若要將慢車道寬度由2公尺改為1.5~2公尺，建議三輪以上慢車之行駛規定應一併修正。
- 有關自行車補給站目前未有統一之圖例，東部四縣市中，花蓮臺東兩縣市差異較大，建議研究單位能在參考手冊訂定統一圖例規範。  
於「自車道規劃設計參考手冊(第三冊)」調整建議中增加自行車相關服務設施建議圖例。
- 有關報告5.1已屬現有規範內容彙整部分，目前撰寫方式仍不夠清楚，建議若以主題分類後，則需再依照法規限制強度依序分類，並將其法規條文明確列出，之後再隨之補充說明，並加上與本手冊對照之章節資訊。  
遵照意見，重新調整分類撰寫方式，請參見5.1.2相關內容。
- 請研究單位將101年新增或修改之路線資料(包括名稱、軌跡及其相關資訊)整理完成後送交本所函轉觀光局於「東部自行車入口網」中更新。  
遵照意見，已於8/20將新增或修改路線資訊mail給業務單位。

6



## 貳、期末工作成果

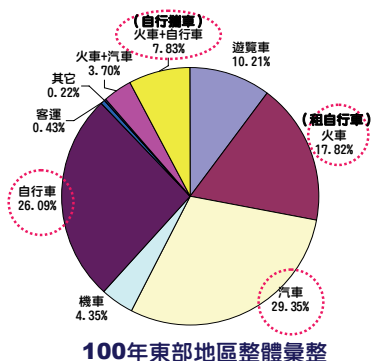
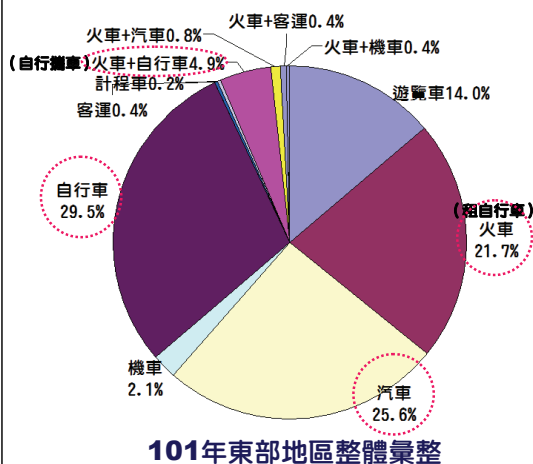
- 一、自行車旅次特性調查及效益分析
- 二、經典路線檢視與改善建議
- 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告
- 四、其他配合工作事項

7

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■遊客使用運具分析

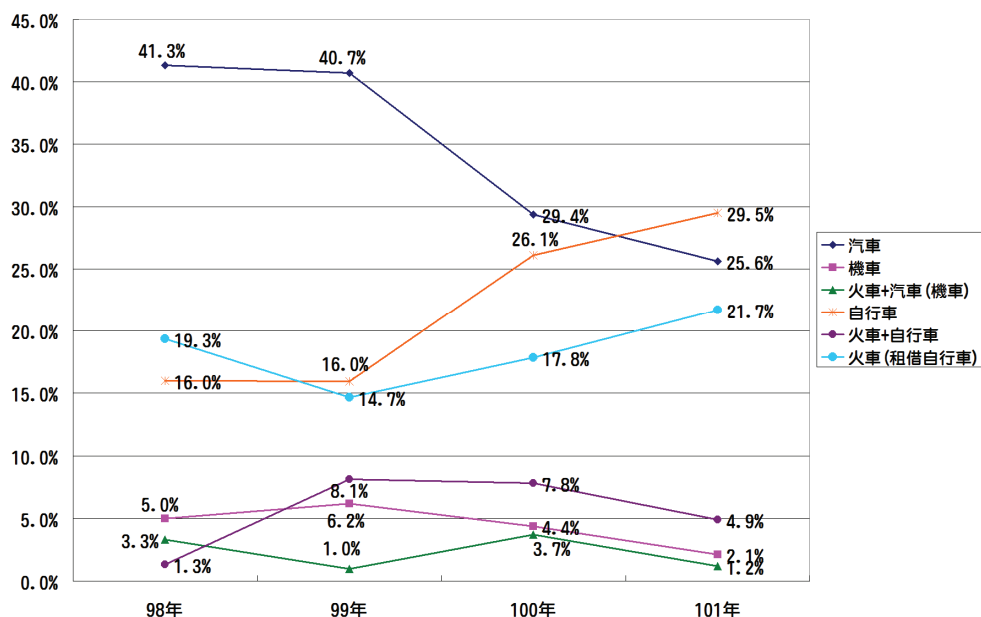
- 101年整體東部旅遊以使用自行車所佔比例最多，其次是使用汽車。
- 火車+自行車旅次較前兩年多，但自行攜帶自行車比例較100年減少2.98%，而租車比例增加3.92%。



8

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

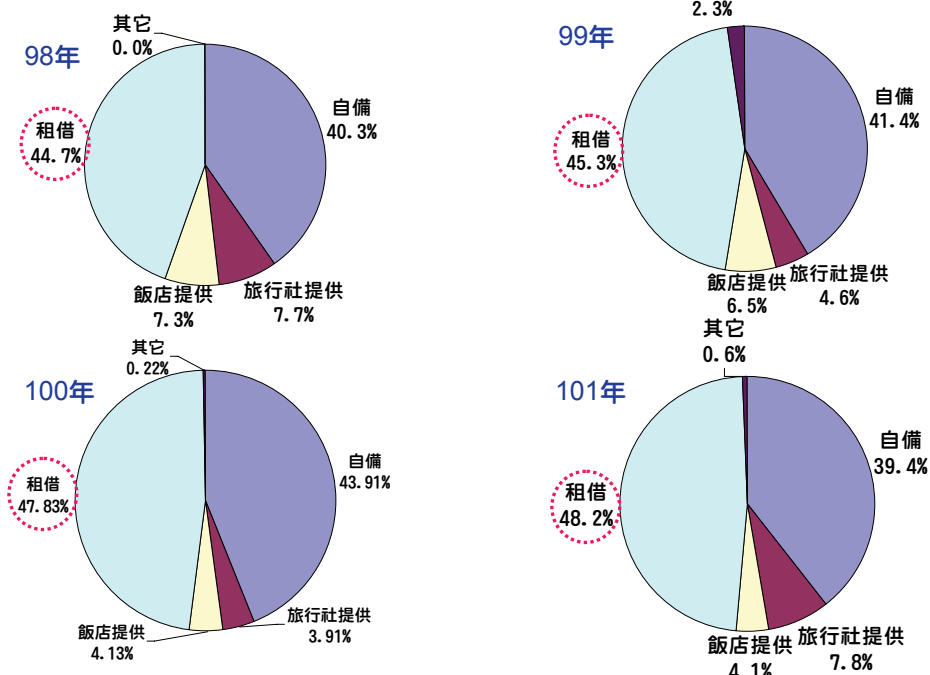
## ■遊客使用運具分析



9

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■租借自行車之比例



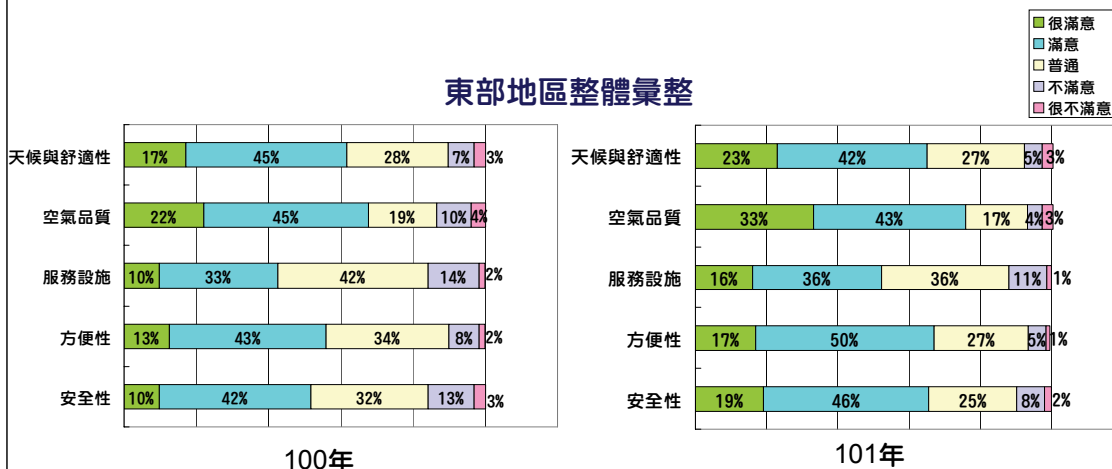
10

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■各自行車路線滿意度

整體滿意度尚佳，且皆較100年提升，顯示每年檢視改善有所成效，在服務設施及安全性部份仍約有10%感到不滿意，尚有努力空間。

### 東部地區整體彙整

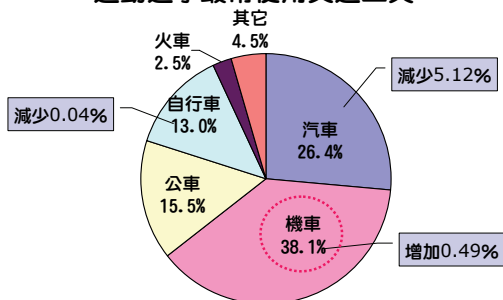


11

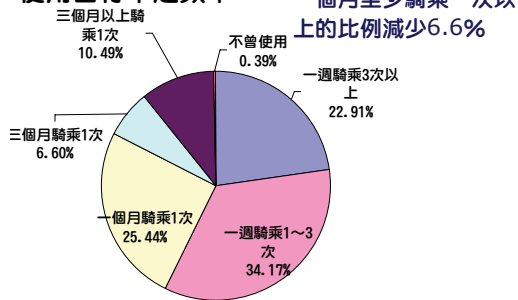
# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■自行車使用情形與意見分析

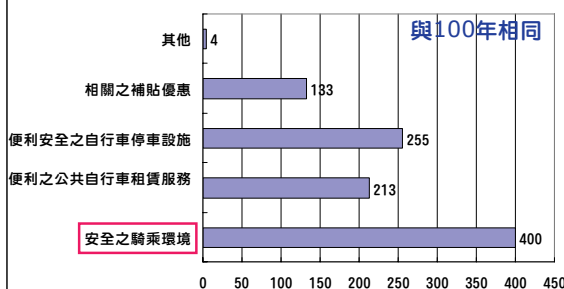
### ➢ 通勤通學最常使用交通工具



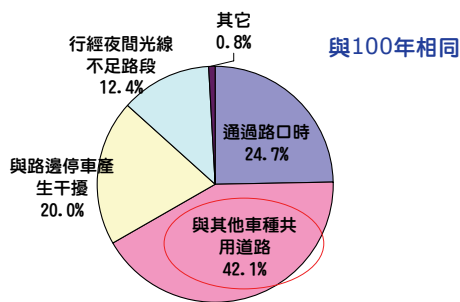
### ➢ 使用自行車之頻率



### ➢ 何者會提升使用自行車之意願



### ➢ 目前使用自行車覺得最不安全之情況

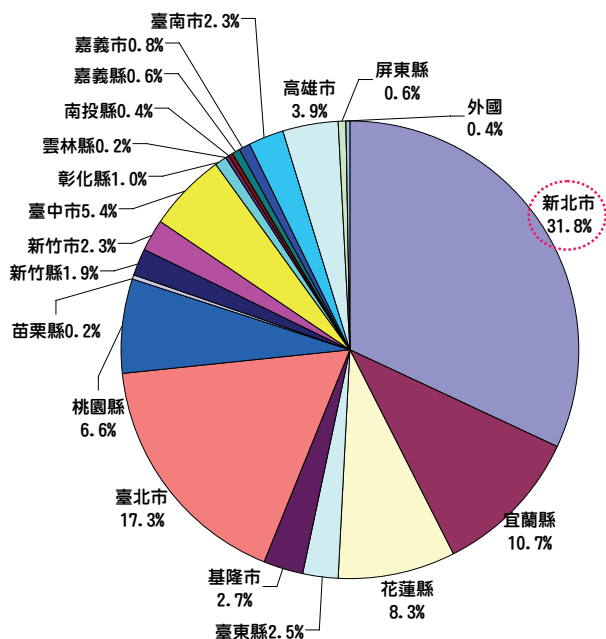


12

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■基本資料分析

基本資料項目		人數	比例
性別	男	286	55.5%
	女	229	44.5%
	合計	515	100.0%
年齡	10~15歲	40	7.8%
	16~20歲	95	18.4%
	21~30歲	134	26.0%
	31~40歲	115	22.3%
	41~50歲	96	18.6%
	51歲以上	35	6.8%
	合計	515	100.0%
職業分佈	家管	22	4.3%
	工	33	6.4%
	商	134	26.0%
	公教	49	9.5%
	農	7	1.4%
	服務業	72	14.0%
	學生	173	33.6%
	其他	25	4.9%
	合計	515	100.0%
家中持有腳踏車	有	460	89.3%
	無	55	10.7%
	合計	515	100.0%



以北部地區所佔比例最高(51.8%)，東部地區次之(21.5%)。

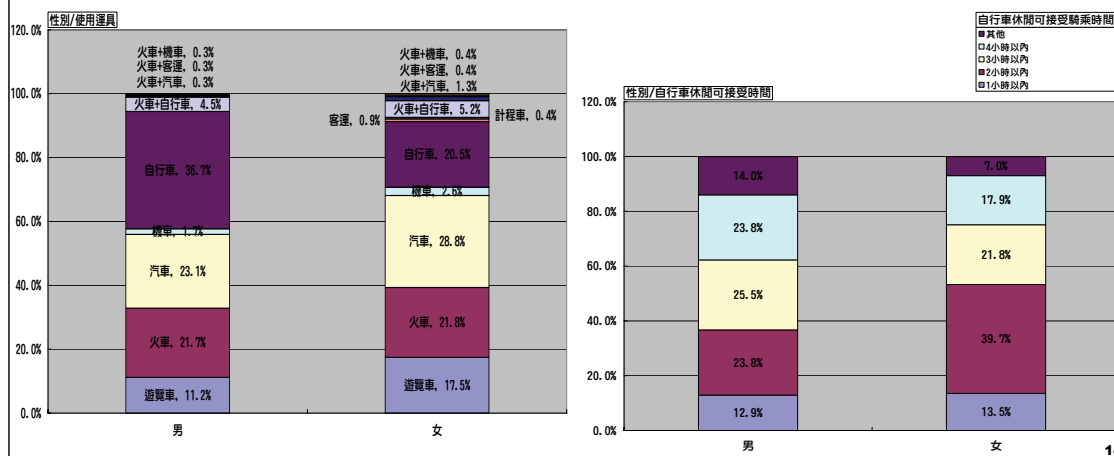
13



# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■性別差異分析

- 大部分項目兩性使用意見與使用特性差異不大。
- 使用運具部分：女性以使用汽車比例為高，男性以使用自行車比例為高。
- 自行車租借意願部分：女性租借意願較高。
- 自行車使用頻率部分：男性使用頻率較女性頻繁。
- 可接受騎乘時間部分（無論通勤或休閒）男性較女性可接受時間長。



14

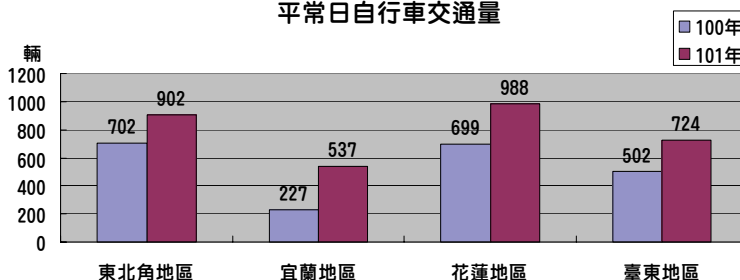
# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■自行車交通量分析

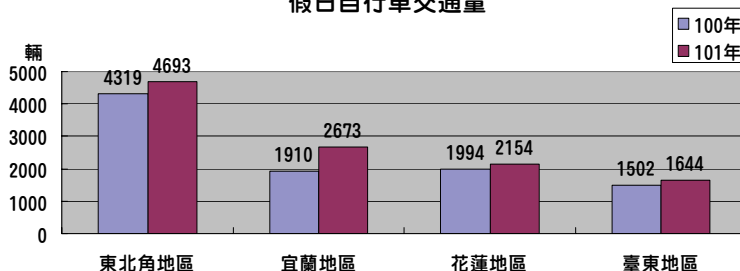
調查時間：分別選擇平常日與假日各一天進行調查，調查時段為09:00~17:00。

總計平日共計有3,028輛；假日共計有10,442輛。

平常日自行車交通量



假日自行車交通量

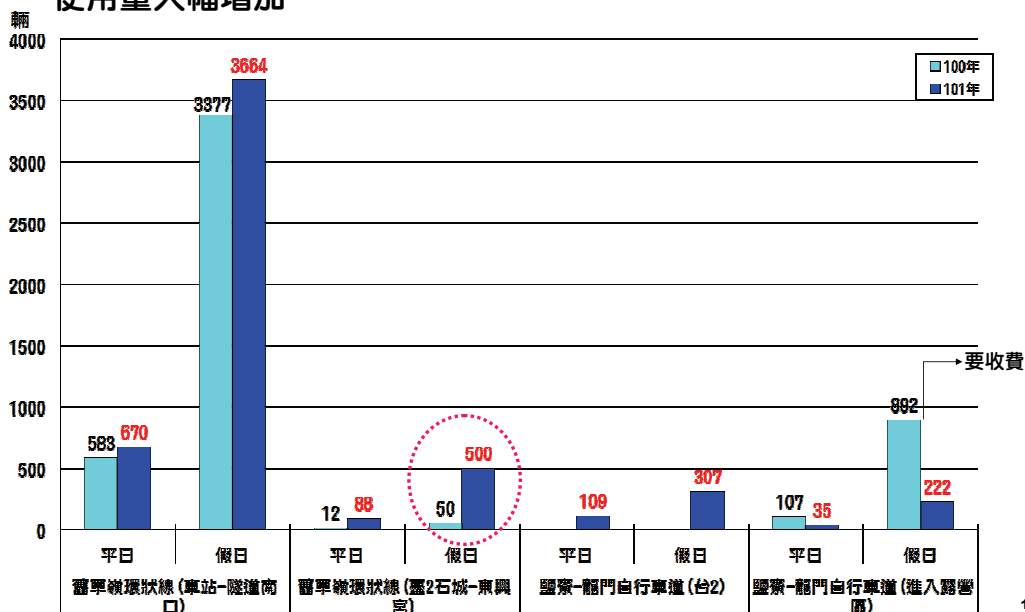


15

## 一、自行車旅次特性調查及效益分析

### ■東北角地區

自行車活動發展已趨成熟---使用率高，且舊草嶺環狀線完工後使用量大幅增加

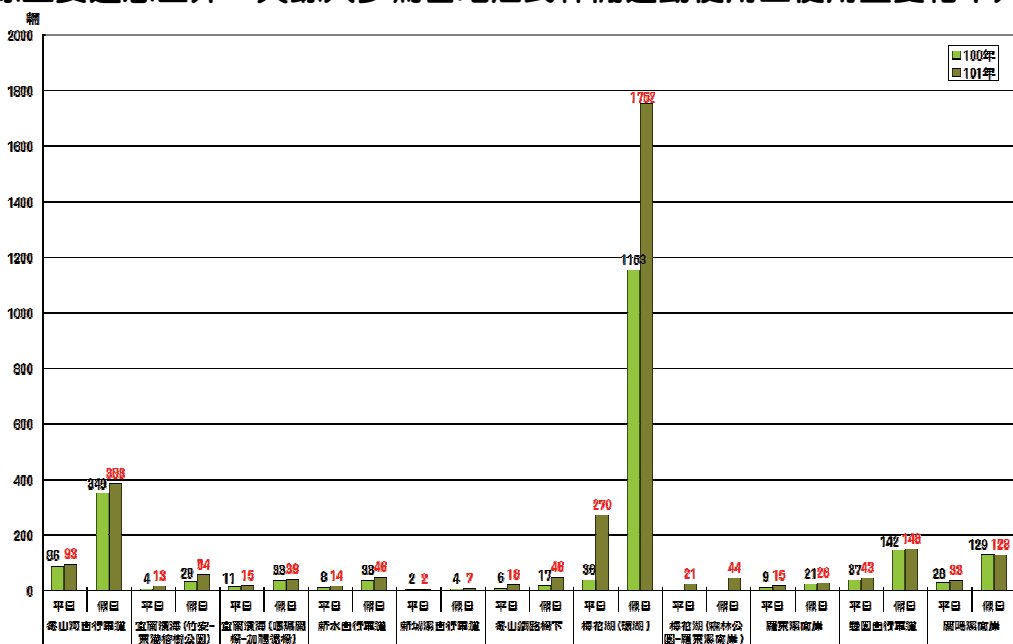


16

## 一、自行車旅次特性調查及效益分析

### ■宜蘭地區

除主要遊憩區外，其餘大多為當地居民休閒運動使用且使用量變化不大

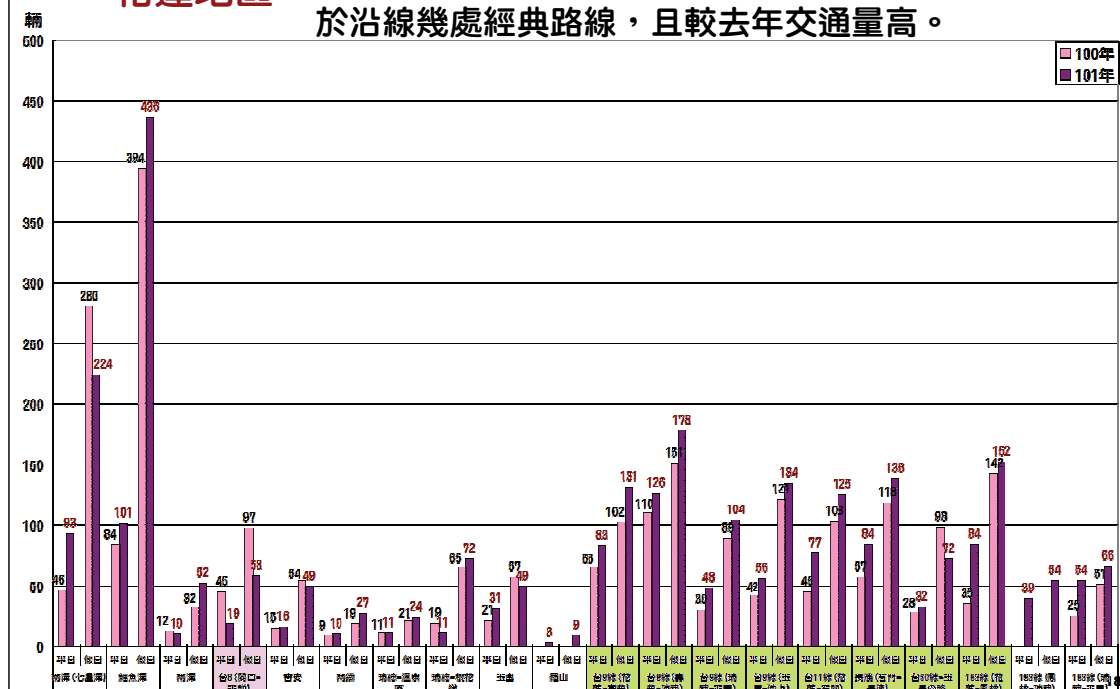


17

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■花蓮地區

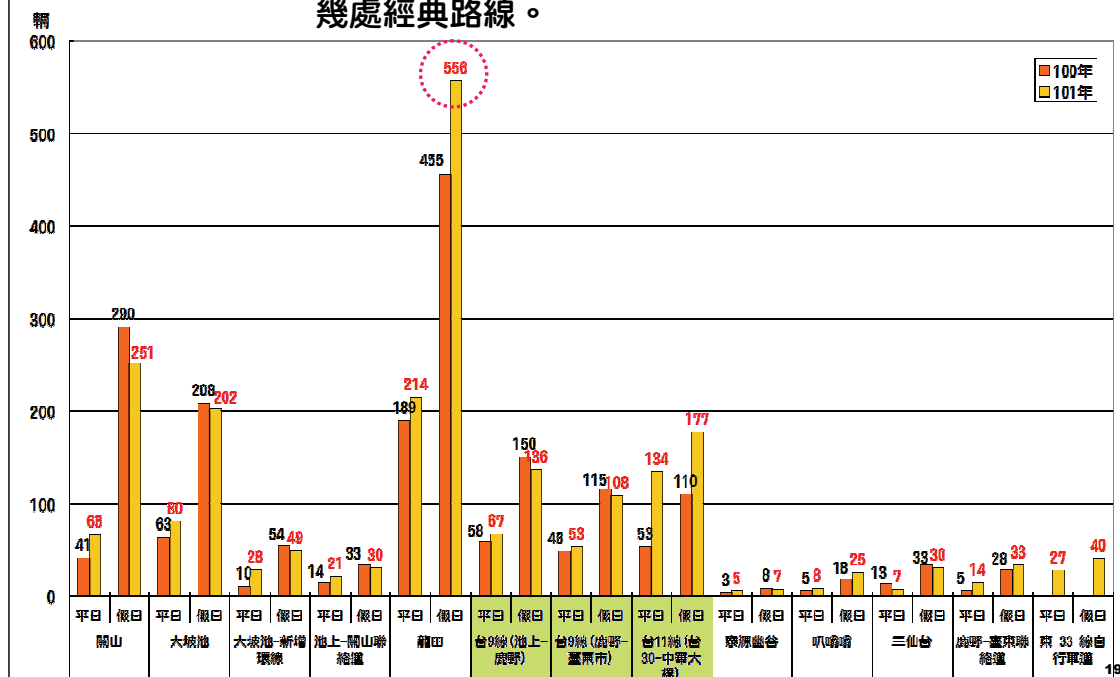
除七星潭及鯉魚潭外，仍以一般公路之自行車使用率高於沿線幾處經典路線，且較去年交通量高。



# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■臺東地區

除主要景點外，仍以一般公路之自行車使用率高於沿線幾處經典路線。



## 一、自行車旅次特性調查及效益分析

### ■效益分析---使用運具比例變化

- 101年小客車使用量較100年平均每日約減少2,856輛(-1.3%)，另外101年的機車使用量比例較100年平均每日約減少801輛(-0.5%)。
- 假設私人運具減少部分(小客車及機車)皆轉移使用自行車，以每日往返短程旅次15公里計算。

	年度	大客車 (輛)	大貨車 (輛)	小型車 (輛)	機車 (輛)	自行車 (輛)	總計 (PCU)	小型車運具 比(%)	機車運具比 (%)	自行車運具 比(%)
平日	100	1,443	4,503	40,927	9,265	664	56,796	72.1%	11.4%	0.8%
	101	1,337	4,896	39,548	8,527	1,059	55,608	71.1%	10.7%	1.3%
增減		-106	393	-1,379	-738	395	-1,189	-0.9%	-0.7%	0.5%
假日	100	1,857	3,491	57,000	10,479	1,530	73,428	77.6%	10.0%	1.5%
	101	1,725	3,871	50,932	9,540	2,172	67,524	75.4%	9.9%	2.3%
增減		-132	380	-6,068	-939	642	-5,904	-2.2%	-0.1%	0.8%
平均每日增減		-114	389	-2,856	-801	473	-2,674	-1.3%	-0.5%	0.6%

20

## 一、自行車旅次特性調查及效益分析

### ■效益分析---能源節省及減碳效益

能源節省效益表

項目 年期	減少小型車車輛數 (輛/日)	減少機車車輛數 (輛/日)	機動車輛行駛距離減少 (公里/日)	能源節省 (公升/日)	能源節省 (元/日)
民國101年	2,856	801	54,865	4,389	144,989

減碳效益表

項目年期	NO <sub>x</sub> (克/日)	SO <sub>x</sub> (克/日)	CO <sub>2</sub> (克/日)
民國101年	49,946	402	2,502,784

- 每年可節省燃油成本5,292萬元
- CO<sub>2</sub>排放減少913.52公噸/年

21

# 一、自行車旅次特性調查及效益分析

## ■效益分析——觀光產值效益

- 100年東部地區(東北角暨宜蘭海岸、東部海岸、花東縱谷)之遊客人次為9,841,138人。
- 依據「100年國家風景區遊客調查報告」推估東部地區遊客成長率為7.42%，推估101年之遊客數為10,571,350人次，且國際觀光客比例為4.7%。
- 依據本次問卷調查，自行車之使用比例較100年增加4.5%，假設增加之使用自行車比例為因自行車旅遊推廣而增加之遊客比例。
- 依據「2011年觀光收支統計表」國人每人每次旅遊平均費用新台幣2,038元；來臺旅客平均每人每次旅遊平均消費新台幣5,4142元(美金1804.74元)。

推估101年東部地區因自行車旅遊之推廣可獲得之觀光產值約為14,744萬元

22

# 二、經典路線檢視與改善建議

## ■98~101經典路線規劃建置狀況

地區	年別	路線	路線名稱	起迄點	路線長度(公里)	執行(權責)單位
東北角	98~100	新北1	龜山環狀自行車道	麟潭車站-麟潭南口-麟潭車站	20	觀光局
	98	新北2	鹿門環湖自行車道	麟潭車站-麟潭海濱公園	4.9	觀光局/公路總局
	100	新北5	綠潭南口延伸石城漁港	麟潭南口-石城漁港	1	觀光局/農林局
	98	宜蘭1	麥山阿自行車道左岸	宜蘭橋-五結防風門	7.6	宜蘭縣政府
	98	宜蘭2	麥山阿自行車道右岸	麥山車站-五結防風門	9	宜蘭縣政府
	99	宜蘭3	宜蘭海濱自行車道	瑞穗車站-分宜車站	26.5	觀光局
	99	宜蘭14	新水自行車道	五結防風門-清泉公園	8	觀光局
	99	宜蘭15	新水自行車道	清泉公園-海邊台9	4.7	宜蘭縣政府
	99	宜蘭16	麥山經路高架橋下自行車道	麥山車站-新橋溪自行車道	3.1	宜蘭縣政府
	100	宜蘭4	蘭陽溪南岸自行車道	蘭陽大橋~五結防風門	7.5	宜蘭縣政府
宜蘭	100	宜蘭6	雙連~羅浮溪南岸自行車道	蘭陽大橋~羅浮溪橋	11.1	宜蘭縣政府
	100	宜蘭13	梅花湖自行車道	泰山森林公園~興仔溪橋	9	宜蘭縣政府
	100	2	台2線(瑞穗橋橋~加雅橋橋)	瑞穗橋橋~加雅橋橋	3.8	公路總局
	98	花蓮2	兩潭自行車道	德馬溪橋-萬安公園-壽豐車站	42.5	花蓮縣政府/公路總局
	98	花蓮2-1	台9	台9/台9丙~台9/花33路口	6	公路總局
	98	花蓮3	鯉魚潭自行車道	瑞穗車站-台11/台30路口	52	花蓮縣政府/公路總局
	99	花蓮1	瑞穗溪濱	新瑞車站-德馬溪橋	12.1	花蓮縣政府/公路總局
	99	花蓮4	池上北岸線	新瑞車站-大魯閣中心	4.8	公路總局
	99	8	省道台8線(挑戰型路線)	太魯閣關口(服務中心)-天祥	17.9	公路總局
	99	花蓮5	奇美自行車道	南濱公園-南濱自行車道	13.3	公路總局
花蓮	99	花蓮6	兩潭自行車道	花蘭車站-北濱公園	4.2	花蓮縣政府
	99	花蓮11	瑞穗自行車道(溫泉區)	瑞穗車站-瑞穗車站	13.6	觀光局
	99	花蓮11-1	瑞穗自行車道(瑞穗區)	花蘭-瑞穗台9	11.6	觀光局
	99	花蓮11	瑞穗自行車道(玉長公路)	台11/台30-安通驛馬場站	16.8	公路總局
	98~99	花蓮12	玉長自行車道	玉里車站-龜山車站	9.7	台9局/觀光局
	100	11	台11自行車道(龜山-石門)	龜山車站-石門	61.9	公路總局
	100~101	193	縣道193自行車道(吉安-玉里)	安東自行車道~台9(玉里)	86.9	花蓮縣政府
	100	花蓮16	鳳林林山自行車道	鳳林車站-林田山	8	觀光局
	100	9	台9線自行車道(台30~池上車站)	池上車站-池上車站	24	公路總局
	100	花蓮13	瑞山自行車道	瑞山車站~瑞山車站	4.5	觀光局
台東	98	臺東1	關山自行車道	關山車站-光復車站	35	公路總局
	99	臺東2	大波池自行車道	池上車站-池上車站	7.7	觀光局
	99	臺東2-1	大波池新橋線	瑞中街-大波池	6	觀光局
	99	臺東3	關山自行車道	關山車站-池上車站	4.7	觀光局
	99	臺東4	臺東山海濱線	臺東車站-馬亨亨大道	1.6	臺東縣政府
	99	臺東5	馬亨亨自行車道	馬亨亨車站-馬亨亨大道	0.2	臺東縣政府
	99	臺東6	三仙台自行車道	台11-成功自行車道	6.8	觀光局
	99	臺東7	池上-關山新橋線	台9/台20-關山自行車道	13.6	公路總局/觀光局
	99	臺東9	八通關自行車道	八通關-八通關	9	公路總局/觀光局
	99	9	省道台9線	池上-馬亨亨	27.9	公路總局
台東	99~101	11	省道台11線	台30-中環大橋-知本車站	73.4	公路總局
	臺東12	100	馬亨亨自行車道	馬亨亨車站~池上車站	21	公路總局/臺東縣政府
	100	臺東11	成功綠色鐵道	台9~馬亨亨	4.8	觀光局/臺東縣政府
	100	臺東2-1	成功自行車道	馬亨亨車站~馬亨亨大道	9	觀光局/臺東縣政府
	101	9	省道台9線	山海線~知本車站	17.7	公路總局/臺東縣政府
	101	臺東13	知本溫泉自行車道	知本車站~知本溫泉區	4.5	臺東縣政府

98年經典路線 完成173.7公里  
99年經典路線 完成261.6公里  
100年經典路線 完成230.9公里  
101年經典路線 完成103.6公里  
98-101年經典路線為769.8公里



23





## 二、經典路線檢視與改善建議

### ■經典路線檢視改善辦理情形

- 第一波檢視問題與改善建議資料，已於8月中旬提送相關單位作為改善參考。
- 於10月下旬進行第二波檢視，部分問題已完成改善，尚有石城漁港自行車道、南濱公園工程尚在施作中，未改善部分持續列入檢視表。
- 配合「東部自行車路網示範計畫」推動小組進行現地會勘，並將相關問題一併納入檢視表中。
- 於期末審查後彙整相關資料提送相關單位改善參考。

26

## 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

### ■執行成效評估報告

- 依據「重大公共建設計畫執行成效評估報告作業要點」

#### 壹、公共建設計畫執行成效評估報告摘要表

#### 貳、前言

- 一、計畫緣起
- 二、計畫遠景
- 三、計畫目標
- 四、計畫過程

#### 參、計畫核定內容及歷次修訂原因

#### 肆、計畫執行情形

- 一、重點工作項目
- 二、經費編列及分年支用情形

#### 伍、重要成果及效益分析

#### 陸、財務計畫執行及檢討分析

#### 柒、後續維運計畫及經費來源

#### 捌、綜合檢討意見

- 
- ✓ 列出需各單位協助填寫之資料。
  - ✓ 配合提送經建會時程辦理。

27

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■示範計畫執行理念

出發前查詢行前資訊

-東部自行車道服務網站



準備出發



利用火車人車共乘  
或自行開車上路



沿途使用自行車補給站—臺  
鐵火車站、觀光局風管處、  
花東警察局鐵馬驛站、各種  
便利商店(提供民眾盥洗、飲水  
補給及簡易急救藥品)



當然更可全程自行車  
壯遊搭配BikeNavi車  
機導航軟體或地圖摺頁



可當地租自行車  
或用客運載自行車

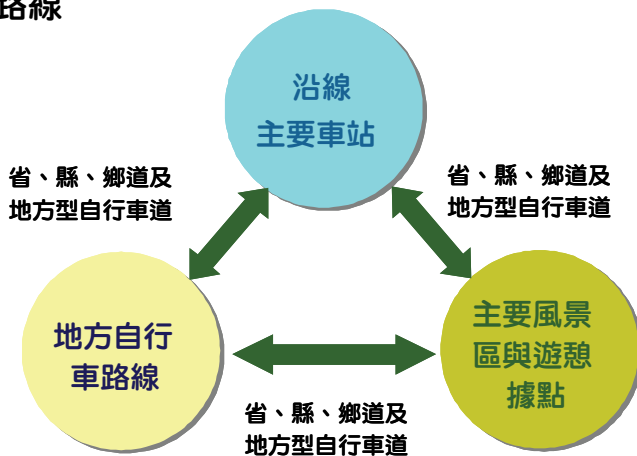


28

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■自行車路網規劃理念

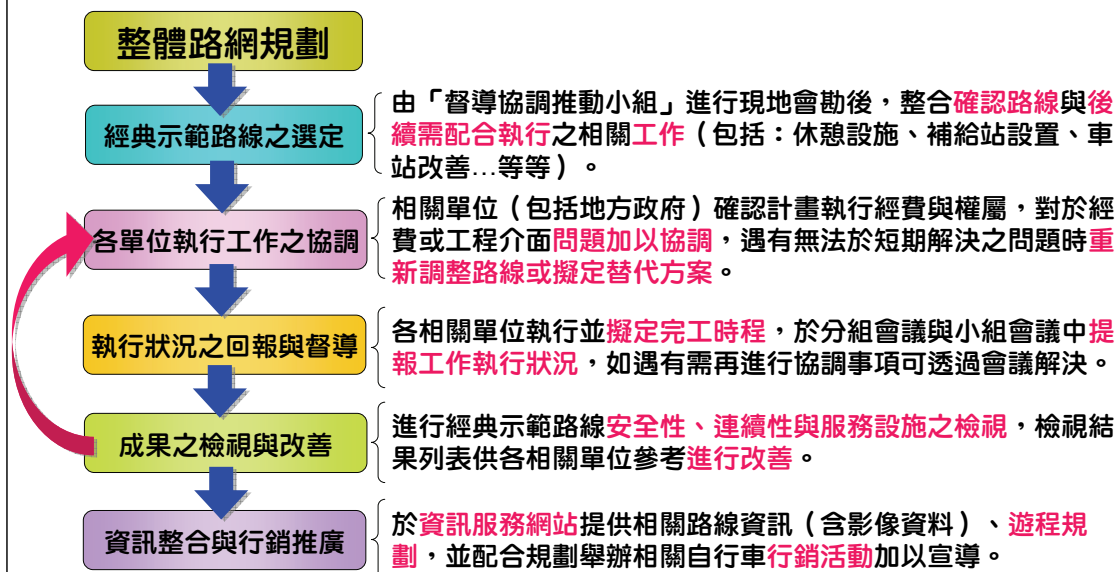
- 落實無縫轉乘理念(兩鐵)
- 路網規劃秉持安全與連續原則
- 構建自行車路網主幹，結合地方自行車路網串接形成區域環狀路線



29

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■示範計畫執行情序



30

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■公路局重要成果

- ✓ 輔導公路客運提供載運自行車服務。
- ✓ 選擇路幅夠寬、路段夠長路段，以標誌標線及邊溝加蓋等方式，**提供自行車騎士安全空間**。
- ✓ 台2線：98~114K自行車行駛空間改善工程；福隆、卯澳、馬崗自行車道新設工程；98k+270~114k+011段拓寬改善(含自行車專用道設置)工程。
- ✓ 臺東工務段98年第二期轄內省道預約路面標記標線改善工程。
- ✓ 台9線356K+938-362K+945.5水溝蓋板設置及路側安全防護設施工程。
- ✓ 台11線72K+566-84K+800自行車路面整修工程。
- ✓ 臺2線、臺7線、臺7丙線、臺9線、臺11線等自行車路網工程。
- ✓ 臺9線220K+700~221K+800及臺9丙線17K+000~22K+745自行車道設置工程；臺9線北清水溪橋、萬里溪橋、馬太鞍溪橋欄杆加高工程；玉里段轄臺9線自行車路網工程
- ✓ 洛韶段轄臺8線自行車路網工程；臺8線188K+970~190K+730自行車道設置工程。

31

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■公路局重要成果



台2線舊草嶺環狀線自行車專用道圖



台8線自行車專用道木棧橋車道



台9線259k+000自行車與機車共用



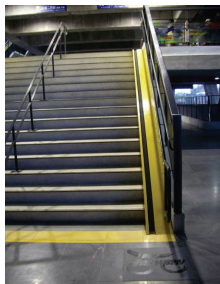
台9線水溝蓋板設置及路側安全防護設施改善

32

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■臺鐵局與鐵工局重要成果

- 改裝完成15輛莒光號人車同行車廂，提供人車同行服務
- 兩鐵服務車站進出動線增設牽車道，服務車友進出車站友善性。
- 台鐵局網站設有專屬兩鐵共乘時刻查詢、訂票系統。
- 現已設置福隆、冬山、新城、花蓮（廠商設置）、壽豐、瑞穗、玉里、安通、關山、臺東沿線共16個自行車補給站，並提供甲租乙還服務。



33



### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■觀光局重要成果

- 自行車推廣活動辦理
- 自行車行銷與旅遊服務推展

#### ■騎遇東北角—福隆單車逍遙遊



#### ■勇闖東海岸國際自行車自我挑戰逍遙遊



#### ■綠背包單車珍珠遊程行銷



#### ■臺灣自行車節活動



### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■運研所重要成果-路網建置

總計東部地區自行車路網98~100年規劃建置長度共約1,100公里，101年預計增加103.6公里。

	東部示範計畫	其它單位補助及 地方政府興建	單位：公里 小計
98年經典路線	91.3	82.4	173.7
98年一般路線	217.9	157.0	374.9
98年路線合計	309.2	239.4	548.6
99年經典路線	157.2	104.4	261.6
99年一般路線	0.0	20.9	20.9
99年路線合計	157.2	125.3	282.5
100年經典路線	117.0	113.9	230.9
100年一般路線	9.3	28.7	38.0
100年路線合計	126.3	142.6	268.9
101年經典路線	35.0	68.6	103.6
總計	627.7	575.9	1203.6

98-101年經典路線為769.8公里



# 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

## ■運研所重要成果-資訊服務網站建置

### ■民眾版

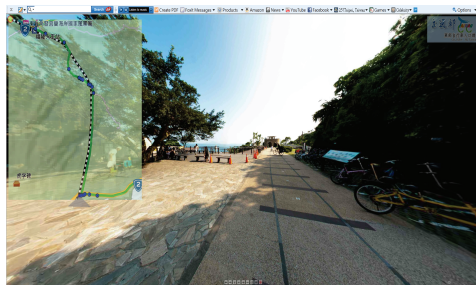


聯絡電話：0394 8211111 東部自行車路網示範計畫辦公室  
 服務時間：(一) 至 (五) 9:00-17:00 (六) 9:00-12:00 (日) 9:00-12:00  
 服務地點：(一) 花蓮市：花蓮市海濱公園自行車道管理處  
 服務時間：(一) 至 (五) 9:00-17:00 (六) 9:00-12:00 (日) 9:00-12:00

### ■公務版



### ■經典路線720度環景



### ■手機版自行車導覽系統

#### 手持設備端服務 (Window Mobile)



36

# 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

## ■運研所重要成果-旅遊行程規劃

經典行程：舊草嶺環線 (18.1 公里)  
 難度等級：★★



經典就是鐵道+鐵馬，兩鐵旅遊串起新的旅程體驗

2009 年起，東部自行車路網示範計畫由東北角國際自行車館開始。春天，一年之初，全新的經典自行車道體驗可以從本計畫開始。也就是由東北角自行車道經南港路網開始。東北角自行車路網包括：省道台 2 公路、舊草嶺環線、龍門一線、龍門一線自行車道。當然，除春天外，夏、秋兩季都是適合騎乘。除了注意防曬，冬季雖然東北角風勢較不適宜。

配合東部自行車路網示範計畫，台鐵開始提供自行車騎乘的運輸服務，你可以查詢「列車時刻」，代表該列車提供兩鐵單車服務。



●起點 0K+000：福隆火車站  
 相關設施：(一) 火車站 (二) 停車場

福隆車站於 2003 年改建，是北迴鐵路沿線最具特色的車站，本處以福隆便當最為著名，騎乘環線必至此享用便當，站前各家便當店各具特色，口味相差不大，相當經濟實惠。

●2K+300：舊草嶺隧道 (北口)  
 相關設施：(一) 隧道 (二) 停車場

舊草嶺隧道全長 2,167 公尺，福隆通往石城，隧道於日治大正 10 ~ 13 年建造 (西元 1921 ~ 1924 年)，是臺灣當時最長的隧道。它就是台灣民話中的「丟丟銅」歌詞裡的「峭壁」，經由東北角暨宜蘭風管處歷年多的努力，將舊草嶺隧道規劃為結合歷史、文化、觀光之「鐵馬隧道」。

●4K+500：舊草嶺隧道 (南口)  
 相關設施：(一) 隧道 (二) 停車場

隧道北端及南端洞口分別題有「制天險」及「白雲飛渡」門額，雖經風霜，仍可見當年奮勇的聲勢。一出隧道南口，映入眼簾的便是宜蘭熟習的地標——龜山島，鄰近大樹下，海風習習吹來，暑氣全消。



13

37



### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■計畫執行情形

- 觀光局：大部分工作項目及預算已執行完成，少部分工程將於101年12月執行完成，101年新增之工作及相關改善，係以工務預算支應。
- 臺灣鐵路管理局：補給站及車站改善計畫之工作已完成(部分車站配合東部效能提升計畫執行)，車廂改造工作已完成1輛自強號及15輛莒光號車廂改造，經費執行因涉及合約終止目前進入調解程序中。
- 公路總局：所有工作項目及預算皆已執行完成，101年新增之工作及相關改善，係以道路養護經費支應。
- 運研所：所有工作項目及預算皆已執行完成。

單位：萬元

單位	98年	99年	100年	合計	備註
觀光局	14,523	10,660	17,072	42,255	推動大坡池等自行車道相關設施暨宣傳行銷及車站外貌、週邊環境等。
臺鐵局	5,499	4,390		9,889	車站改善及車廂改造等。
公路總局	15,306	6,000	2,100	23,406	部分拓寬為自行車道、路口改善及設置標誌、標線，及龍門橋自行車專用道等。
運研所	650	400	500	1,550	路網系統規劃研究及資訊系統設備採購等。
合計	35,978	21,450	19,672	77,100	

註：本計畫99年度原編列預算23,450萬元，經立法院將觀光局預算刪減2,000萬元，故99年度核定預算合計為21,450萬元，計畫可執行總經費為77,100萬元。

38



### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■計畫效益分析

		99年	100年	101年
能源節省	公升/年	964,000	2,960,000	1,600,000
	萬元/年	3,058	9,388	5,292
有害氣體減少	Nox(公噸/年)	17.16	61.91	18.23
	SOx(公噸/年)	0.13	0.39	0.15
	CO <sub>2</sub> (公噸/年)	8,300.89	3,994.12	913.52
增加之遊客數	人/年	31,936	111,105	32,860
增加觀光產值	萬元/年	13,005	43,871	14,744

註：1. 資料來源-本計畫推估。

2. 100年/101年資料為當年與前一年資料比較所增加數值。





### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■騎遇東北角



騎遇東北角

春天，一年之始，  
就從台灣東北角出發，  
改變悠遊台灣的速度，  
由你開始台灣的新歸鄉。  
經典，從鐵道抵達離車站幾間  
你，  
可以開始改變生活的節奏，  
與藍天白雲、青山大海一同呼吸。

11

42

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■盡享宜蘭水岸風光



盡享宜蘭水岸風光

冬山河，宜蘭的驕傲，  
從冬山河到蘭陽溪，  
蘭陽平原的生命之母，  
每年度經風災、水患的考驗，  
但，親水節仍是共遊宜蘭的重要回憶。  
經典，從宜蘭的冬山車站展開  
旅程，  
穿梭在蘭陽平原與宜蘭水岸之間  
人、水、土、親、水、親的喀喀蘭  
處處充滿驚喜，  
以藍天、水岸為畫卷，  
寫下個人的遊記。

23

43



### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■縱騎花蓮山水



縱騎花蓮山水

37

太魯閣站舊橋頭站，是進入花蓮縱中橫主要入口，同時，也是進入花蓮山水的第一個門戶。因應花蓮新鐵路一環，你可以試試採用新的遊程，悠遊宜蘭後，從冬山站或蘇澳新站攜帶你的車，搭上花東縱谷間列車兩小時後即可抵達太魯閣站。下車後，建議中央山脈，太魯閣山嶺展現你的眼前，用力呼吸，你知道：花蓮山水到了。花蓮縱谷行程，說從這裡開始。

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■臺東山海鐵馬遊



臺東山海鐵馬遊

83

臺東，擁有全台灣最長海岸線，及靛藍的天空、遼闊深藍色的海水、及翠藍色的海灘。藍色海岸線與陽光白雲，環繞都蘭山，半南灣的聖山，依山傍海的臺東，是臺灣的後花園與最後一塊淨土。高山、縱谷、平原與海洋，勾勒出海岸一色的魅力，原住民族文化帶了這塊土地的人文氣息，四季變換的景色與多元主題，充滿驚人的驚喜。享受臺東的陽光與海岸山水，鐵馬是最佳的騎乘載具，縱道書車後一段無電機牽引的天際線，伴隨著遊人這片淨土，迎接全台灣最熱情的陽光，及來自白雲與綠樹的都蘭山。自在騎上鐵馬，用力的往前踏踏，臺東山海鐵馬遊就此展開。

### 三、「東部自行車路網示範計畫」總結報告

#### ■前進城市單車生活



##### 前進城市單車生活

騎自行車是城市中最綠的移動方式，但是對於某些旅程來說，騎自行車只能在部分路段帶給你安全和舒適。這種情況下，結合自行車與其他交通工具，有其必要性。因此，多重交通工具模式因應而生。善用多重交通模式，讓最適合自己的交通組合方式提供個人化的交通服務。

多重交通模式旅程中，最常見的是騎自行車加上公共運輸交通加步行，自行車或步行往往是出門或是回家的最後一哩路的交通工具。騎自行車到公共運輸車站，把車停好，搭乘公共運輸到達終點附近處，然後步行完成旅程最後的距離。當然可能的組合有十幾種，牽涉到自行車、小汽車、公車或捷運、計程車、共乘、火車；甚至交通船等等。而在都市化的公共自行車也可以在其中扮演最後一哩路的角色。

在歐洲，許多騎士由一個城市移動到另一個城市，住往都是自行車加上火車旅行。例如從臺灣的西部到東部旅行，現在開啓了更多自行車旅行度假的機會。多重模式交通方式可以讓騎士走得更快、更遠，同時把健康的運動納入日常形式生活。也讓都市的汽車減少，只是需要多動腦筋，尋找適合個人的旅行移動方式。

假設在理想的狀況下，你的通勤旅程包含通往公共運輸站點的完美自行車道路徑，接著有車架或空間可以載運你的自行車，而且抵達後還有一條妥善的自行車道路徑可以通往目的地，最後，並有地方可以安全停放自行車。但是，事情並沒有那麼單純，要解決自行車通勤的問題，仍需要做許多的研究及創意思考。

臺北與高雄的公共單車計畫帶給都會區一個交通改變的契機，對於兩個城市的交通後續的改變與影響仍有待觀察與研究，但是對於城市單車生活方式仍是持續帶來正面的幫助。

打造一個單車城市，我們認為還有很長的一段路要努力，包括公部門與民間、執法與教育並進。在道之前，建議有意從自身開始自行車生活的人有以下事項可以先行開始：

1. 分享共用路權：市區要增闢一條自行車的專用道是幾乎不可能的挑戰，因此：多數專用道都是屬於休閒、遊憩。所以不論你是開車、騎機車、自行車，請尊重各種用路人的路權，自行車以共用慢車道為主要路權。
2. 安全是不可取代的必要條件：遵守號誌燈號、不侵犯其他車種路權，安全騎乘，讓他人可預測且可以看見你的騎乘路徑。
3. 選擇一條安全通行的路徑：通常在社區道路騎乘自行車遠比主要交通幹道上安全許多，由於主要幹道都有許多平行的社區巷道或連絡道路，當人車交通量最低時，騎乘自行車的安全性也越高。

簡而言之，選擇自己的多重交通模式，然後找到一條自己熟悉且安全的道路，你便可以騎向自己的城市單車生活，當越多的人選擇這樣的交通模式，那麼我們離自行車島就不遠了！



115

46

### 四、其他配合工作事項

#### ■「自行車道規劃設計參考手冊」建議調整內容

- 摘錄「自行車道規劃設計參考手冊」已屬現有規範內容。

- 交通工程佈設參考範例調整

- ✓ 法規修正建議提案尚未完成修法，為避免產生爭議，對於「自行車道規劃設計參考手冊(第三版)」中有關涉及未完成修法之標誌、標線部分，將予以取消或加註相關使用說明。
- ✓ 手冊第4.5.3節交叉路口自行車穿越道之設計原則；第6.9節路段中自行車道之交通工程佈設及第6.10節自行車穿越路口之部分內容調整。
- ✓ 手冊第5.7節導覽牌建議於第2點導覽牌資訊內容中增加自行車相關服務設施建議圖例。

- 配合所裡自行車號誌研究成果，將相關內容納入。

目前運研所正辦理「智慧化號誌路口自行車交通管理策略之研究」計畫，後續建議配合其研究成果將相關資料納入手冊第6.8節。

47



## 四、其他配合工作事項

- 「自行車道規劃設計參考手冊」已屬現有規範內容（1/3）
  - 自行車道寬度要求(手冊第4.2.2節)
    - 「公路路線設計規範」2.10慢車道；2.11.2自行車道。
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」2.2.2慢車道；5.3腳踏自行車道。
  - 側向安全淨寬與淨高(手冊第4.3節)
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」5.4腳踏自行車道線形。
    - 「公路路線設計規範」4.2.7緣石至車道邊緣之淨距。
  - 自行車道線形(手冊第4.4節)
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」5.4腳踏自行車道線形。
  - 交叉路口設計原則(手冊第4.5節)
    - 「公路路線設計規範」第四章公路交叉。
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」5.5交叉口；第四章道路交叉設計。

48



## 四、其他配合工作事項

- 「自行車道規劃設計參考手冊」已屬現有規範內容（2/3）
  - 水溝蓋板之規範(手冊第5.2節第2大點)
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」第十四章無障礙設施 14.1無障礙通路。
  - 護欄(手冊第5.3節)
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」11.4.4人行天橋及人行地下道。
    - 「公路路線設計規範」4.2.7緣石至車道邊緣之淨距。
    - 「建築技術規則」第二章第七節樓梯、欄杆、坡道。
  - 分隔方式(手冊第5.4節)
    - 「交通工程手冊」第六章交通島6.2.9節。
    - 「市區道路及附屬工程設計規範」5.6腳踏自行車道與車道區隔方式；15.2.3分隔島。
    - 「公路路線設計規範」4.2.7緣石至車道邊緣之淨距。
    - 「道路交通標誌標線號誌設置規則」174條及183條。

49

## 四、其他配合工作事項

### ●「自行車道規劃設計參考手冊」已屬現有規範內容（3/3）

#### ➤ 自行車牽引道(手冊第5.5節)

「市區道路及附屬工程設計規範」11.4.3人行天橋及人行地下道之階梯或坡道；11.4.4人行天橋及人行地下道之其他規定。

「建築技術規則」第二章第七節樓梯、欄杆、坡道。

#### ➤ 自行車停車(手冊第5.8節)

「市區道路及附屬工程設計規範」5.7腳踏自行車停車空間。

#### ➤ 自行車道照明(手冊第5.9節)

「市區道路及附屬工程設計規範」19.1.2節、19.2節。

「交通工程手冊」第七章道路照明7.1.4節、7.2.1節及7.2.5節。

#### ➤ 交通工程設計(手冊第6.1~6.7節)

「道路交通標誌標線號誌設置規則」

「交通工程手冊」第三章標誌3.2.1節、3.2.2節；第四章標線4.1.4節、附錄D。

50

## 四、其他配合工作事項

### ●增加自行車相關服務設施建議圖例

公共資訊通用圖形符號有助於資訊之提供與辨識，參考現行相關設施之圖形符號，提出自行車服務設施相關之通用圖形符號供各單位參考使用

自行車維修打氣：	租賃站：	廁所：	淋浴設施：
			
自行車停車處：	餐飲：	飲水：	涼亭：
			
資訊站：	醫療：	旅館住宿：	
			

51



## 四、其他配合工作事項

### ■經典路線自行車旅遊行程規劃-東北角

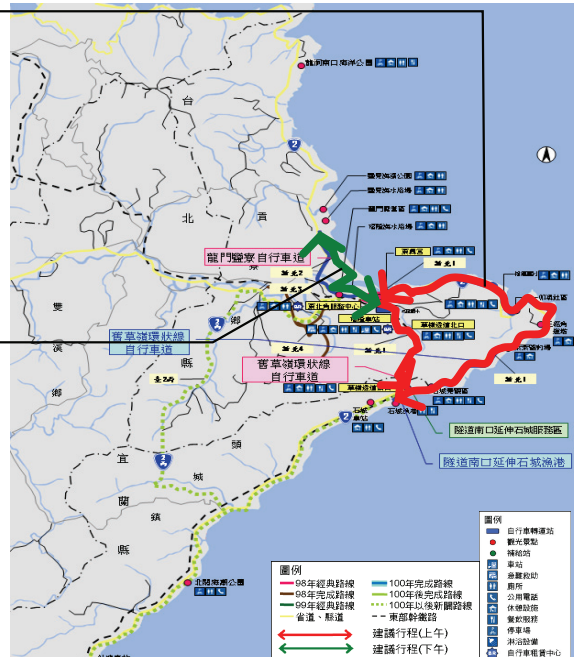
#### 上午 舊草嶺環狀線自行車道-石城漁港自行車道

福隆車站-舊草嶺隧道-石城漁港折返-石城觀景區-台2線-萊萊磯釣場-三貂角燈塔-卯澳社區-東興宮-福隆車站(用餐)(22km)



#### 下午 龍門鹽寮自行車道-福隆海水浴場

福隆車站-福隆遊客中心-龍門鹽寮自行車道-龍門吊橋-鹽寮海濱公園折返-福隆海水浴場-福隆車站(9.8km)



## 四、其他配合工作事項

### ■經典路線自行車旅遊行程規劃-宜蘭

#### 行程1 冬山河右岸自行車道-冬山河左岸自行車道

冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(用餐)-五結防風門-冬山河左岸自行車道-冬山河親水公園-冬山車站(18km)



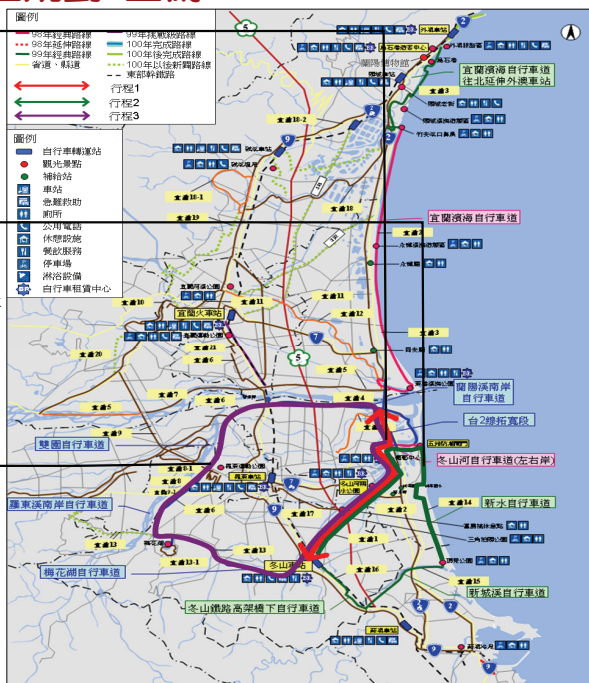
#### 行程2 冬山河右岸自行車道-新水自行車道-頂寮公園-新水自行車道-冬山河右岸自行車道

冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(用餐)-五結防風門-新水自行車道-頂寮公園-新水自行車道-冬山河右岸自行車道自行車道-冬山車站(34km)



#### 行程3 冬山河右岸自行車道-蘭陽溪南岸自行車道-雙園自行車道-羅東溪南岸自行車道-梅花湖自行車道

冬山車站-冬山河右岸自行車道-宜冬橋休憩區-親水公園青龍岸-傳藝中心(用餐)-加禮遠橋-噶瑪蘭橋-蘭陽溪南岸自行車道-蘭陽大橋-雙園自行車道-羅東運動公園-羅東溪南岸自行車道-鼻仔頭橋-梅花湖自行車道-梅花湖-冬山車站(26km)





## 四、其他配合工作事項

### ■經典路線自行車旅遊行程規劃-花蓮

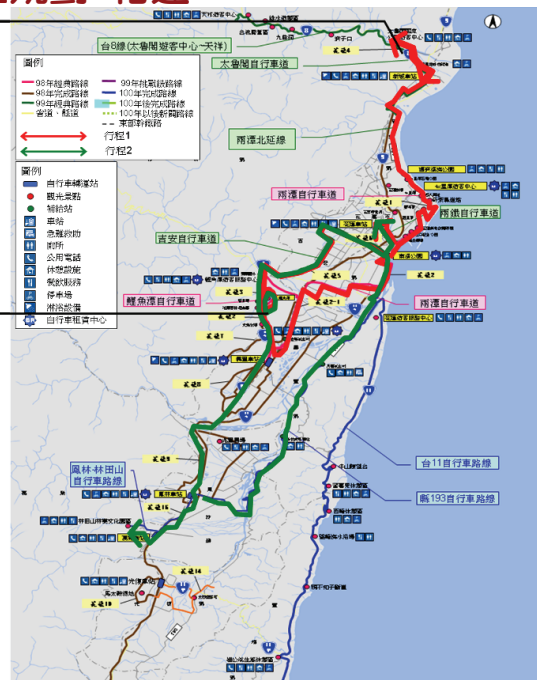
**行程1 兩鐵自行車道-吉安自行車道-鯉魚潭自行車道-兩潭自行車道-(兩潭北延線)-太魯閣自行車道**

第一日：花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-鯉魚潭自行車道-鯉魚潭遊客中心-鯉魚潭美食商園(用餐)-兩潭自行車道-花蓮車站(花蓮是住宿)(47.5km)  
第二日：花蓮車站-兩鐵自行車道-北濱公園-七星潭遊客中心-七星柴魚博物館(用餐)-德蕪廣場-新城車站-鳳凰林綠色隧道-太魯閣遊客中心折返-新城車站(41.4km)



**行程2 兩鐵自行車道-吉安自行車道-兩潭自行車道-台9丙-台9線-林田山自行車道-193自行車路線-兩潭自行車道-兩鐵自行車道線**

第一日：花蓮車站-北濱公園-吉安自行車道-水利生態公園-兩潭自行車道-鯉魚潭(用餐)-台9丙-台9線-鳳林車站-萬榮車站-林田山林場折返-鳳林車站(鳳林鎮住宿)(59.2km)  
第二日：鳳林車站-縣193線-月眉山步道入口處(用餐)-花蓮大橋-兩潭自行車道-南濱公園-兩鐵自行車道-花蓮車站(44.7km)



54

## 四、其他配合工作事項

### ■經典路線自行車旅遊行程規劃-臺東

**第一日 玉富自行車道-台9線-羅山自行車路線-大坡池自行車道-大坡池新增環線-池上關山聯絡道-關山自行車道**

玉里車站-玉富自行車道-安通溫泉區-台9線-羅山自行車路線-羅山遊憩區-省道台9線-池上車站(用餐)-大坡池自行車道-大水車-大坡池新增環線-水利公園-客家文化園區-池上車站池上關山聯絡道-關山自行車道-關山親水公園-關山車站(關山鎮住宿)(68.5km)

**第二日 關山自行車道-省道台9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-龍田自行車道-鹿野臺東聯絡道**

關山車站-台9線-武陵綠色隧道-鄉道東33挑戰路線-永安活動中心-龍田自行車道-鹿野車站-鹿野臺東聯絡道-臺東車站(台東市住宿)(47.8km)

**第三日 臺東山海鐵馬道-省道台11線-八噶嚨自行車道**

臺東車站-山海鐵馬道-台11線-小野柳-伽路蘭遊憩區-加母子灣-水往上游-金樽-東河-都歷-八噶嚨自行車道-成功鎮(住宿)(59.2km)

**第四日 三仙台自行車道-省道台11線-瑞穗長濱自行車道-玉富自行車道**

成功鎮-三仙台自行車道-石雨傘遊憩區-省道台11線-寧埔橋-玉長公路-安通溫泉區-玉富自行車道-玉里車站(42km)



55

## 四、其他配合工作事項

### ■辦理座談會

- 於9/25假向山行政暨遊客中心辦理「東部自行車示範計畫應用研習」研習暨觀摩會。



### ■研究成果發表

- 第20屆海峽兩岸都市交通學術研討會(101/7/20)，發表「從自行車旅行到城市自行車生活」報告一篇。

56

## 參、結論與建議

- 一、結論
- 二、建議

57

## 一、結論

- 「東部自行車路網示範計畫」98~101年共計完成東部自行車路線1203.6公里之規劃建置與改善。
- 完成98年~101年之東部自行車經典路線檢視及改善建議，並提交各權責單位作為改善參考。
- 搭乘私人運具到東部騎車旅次逐年減少，且搭乘火車再租借自行車的比例逐年增加，顯示交通部推動東部自行車旅遊及兩鐵無縫運輸已現初步成效。
- 自行車運輸除能降低原旅遊運具交通成本外，對於能源節省、減少CO<sub>2</sub>等有害氣體排放、環境保護及國人健康均有正面效益。
- 完成「東部自行車路網示範計畫」總結報告。
- 研提「自行車道規劃設計參考手冊（第三版）」建議調整內容。

58

## 二、建議

- 為提升兩鐵運輸使用率，建議臺鐵局進一步研擬減少每班次附掛數量，增加其它班次附掛之可行，與研議自強號附掛兩鐵車廂之可行。
- 部份經典路線及替代路線使用率偏低，建議應加強路線(路況及服務)資訊之提供，並加強宣導與舉辦活動。
- 自行車旅行發展已具成效，建議自行車應朝向生活運輸推動。
- 配合推動自行車運輸之政策方向，建議相關單位加速自行車相關法規檢討與法律條文修訂。
- 自行車運輸為能永續經營，建議後續自行車道路網規劃仍應以既有道路路權釋出為原則。
- 完成之「自行車道系統規劃設計參考手冊(第三版)」，應落實至各地方政府及相關設計單位設計時遵循。
- 建議交通部應將綠色交通中的自行車道建置納入整體工程預算之一，持續編列支出，並納入一般道路系統管理養護系統。
- 節能省碳未來將是交通部綠色交通達成的重要指標，建議應將自行車使用率及持有率進行全面性的普查。

59



簡報完畢  
敬請指教