

附錄一

遊客遊憩旅運需求調查問卷

❖旅客遊憩旅運需求調查問卷❖

問卷編號：_____ 調查日期：____月____日____時 調查地點：_____

親愛的遊客您好：

本所委託鼎漢國際工程顧問公司調查屏東恆春半島遊客之旅運需求概況，以作為規劃大鵬灣風景區及墾丁國家公園大眾運輸系統之參考。所有調查之內容絕對僅供研究分析使用，敬請配合協助調查。

敬祝 旅途愉快 身心健康!!!

交通部運輸研究所 敬啟

☞請由此開始填寫

第一部分：旅遊特性調查

1.請問您這次旅遊的出發地點是_____（縣、市）_____（鄉、鎮、區）

2.請問您這次旅遊是：

☐單獨旅遊

☐家庭旅遊（包括您的家庭或幾個不同的家庭一起相約出遊）同行人數_____人

☐結伴旅遊（與朋友一起出遊）同行人數_____人

☐參加旅遊社（參與非特定對象或旅遊社招攬的旅遊）同行人數_____人

☐團體旅遊（參加公司、機關、學校、或宗教團體等有特定對象的旅遊）同行人數_____人

☐其他；同行人數_____人

3.請問您這次旅遊從出發地至墾丁地區所使用的交通工具型態是：

☐沒有轉車：☐自用汽車 ☐自用機車 ☐遊覽車 ☐客運 ☐租用汽車 ☐租用機車

☐有轉車：

先搭乘☐飛機至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

先搭乘☐火車至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

先搭乘☐客運至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

4.請問您選擇上述交通工具型態的理由是(可複選) ☐方便 ☐舒適 ☐省時 ☐便宜 ☐其他_____

5.請問您這次旅遊從出發地至墾丁地區之交通旅行時間大約為_____分鐘；

交通費用大約為油錢_____元(或回答您所使用的汽車大約 1 公升汽油可行駛_____公里)；

過路費_____元；票價_____元；租車費用一天_____元。

6.請問您以往前來墾丁地區旅遊之經驗中，還曾經使用過的交通工具型態是(可複選)：

☐沒有轉車：☐自用汽車 ☐自用機車 ☐遊覽車 ☐客運 ☐租用汽車 ☐租用機車

☐有轉車：

先搭乘☐飛機至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

先搭乘☐火車至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

先搭乘☐客運至_____轉搭乘☐客運 ☐自用汽車 ☐租用汽車 ☐租用機車 ☐計程車 ☐遊覽車

7.請問您這次旅遊除了食、宿、門票及交通費之外，其他的花費(如購買紀念品)大約是_____元

8.請問您這次旅遊花費之分攤方式為：

☐全部由您一個人負擔 ☐全部由他人(單獨一人)負擔 ☐同行者平均分攤

☐全部由公司(或機關)負擔 ☐公司(或機關)負擔部分,自己負擔_____元

☐旅行團團費_____元 ☐套裝行程(如機票+食宿)費用_____元 ☐其他方式_____

9.請問您這次旅遊行程預計多少天(從出發到回返出發地點的往返天數)？

☐當天往返 ☐2天 ☐3天 ☐4天 ☐5天 ☐6天 ☐7天 ☐8天(含)以上_____天

10.請問您這次旅遊住宿旅館或飯店是哪一家？_____ (若旅遊多天住宿不同地點亦請一併填寫)

住房型式為☐單人房 ☐雙人房 ☐四人房 ☐團體房_____人同住一間

11.請問您這次旅遊曾經或準備停留哪些據點？

- ☐龍鑾潭 ☐關山 ☐貓鼻頭 ☐後壁湖 ☐南灣海水浴場 ☐小灣海水浴場 ☐青蛙石 ☐出火 ☐佳樂水
☐墾丁森林遊樂區 ☐社頂公園 ☐鵝鑾鼻 ☐砂島貝殼展示館 ☐龍坑 ☐龍磐公園 ☐石門古戰場
☐四重溪 ☐旭海 ☐雙流 ☐海洋生物博物館 ☐星際碼頭、水世界 ☐白沙灣海水浴場 ☐恆春古城
☐牡丹水庫 ☐風吹砂 ☐港仔大沙漠 ☐瓊麻工藝展示館 ☐南仁湖 ☐其他_____

12.請問您前來恆春、墾丁地區旅遊的頻率大約是_____年_____次(例如 1 年 2 次)

13.請問您如果政府建設一個新鐵路系統並自高雄延伸至墾丁，您會選擇搭乘火車前來墾丁嗎？

- ☐不會；因為_____
- ☐會，若您回答會，那麼您是否會因此而增加前來墾丁旅遊的次數？
- ☐不會 ☐次數約增加 0.5 倍 ☐次數約增加 1 倍 ☐次數約增加 1.5 倍 ☐次數約增加 2 倍(含)以上

14.如果大鵬灣國家風景特定區(區位及區內設施規劃詳見附頁圖示)建設完成後，您會前往旅遊嗎？

- ☐不會；因為_____
- ☐會；大約_____年_____次(例如 1 年 2 次)

15.如果您主要在大鵬灣國家風景特定區旅遊，而大鵬灣有鐵路直達墾丁，您會順道前往墾丁旅遊嗎？

- ☐會利用鐵路順道前往 ☐會順道前往，但不會利用鐵路 ☐不會；因為_____

16.如果您同時要前往大鵬灣國家風景特定區及墾丁旅遊，請問您會住宿在哪裡？

- ☐大鵬灣風景特定區 ☐墾丁 ☐大鵬灣風景特定區及墾丁各住一晚 ☐不住宿

第二部分：個人社經特性

此部份資料對本計畫之研究分析至為重要，所有答題內容絕不外洩，請勿擔憂，敬請詳細閱讀後填答：

1.您的性別是 ☐男 ☐女

2.您的年齡是_____歲

3.您的職業身分是

- ☐軍公教人員 ☐農漁牧人員 ☐業務或銷售人員 ☐主管人員 ☐行政工作人員或一般職員
☐專門技術人員 ☐文化藝術工作人員 ☐學生 ☐家庭主婦或退休人員 ☐其他_____

4.您的學歷是 ☐國中及以下 ☐高中(職) ☐大學(專科) ☐研究所及以上

5.(非在學學生身分)您個人平均每月收入大約是_____萬_____千元

6.如果您是學生，請問您個人平均每月零用金大約是_____萬_____千元

7.您府上(包含自己)平均每月收入大約是_____萬_____千元

8.(非在學學生身分)在您現在的工作上，您平均每月工作天數是_____天；平均每天工作_____小時

9.您府上(包含自己)共同居住的有多少人？_____人；

其中_____人有固定工作，_____人在求學階段

10.您個人是否擁有小客車駕照？☐是 ☐否

11.您個人是否擁有機車駕照？☐是 ☐否

12.您府上是否有小客車？☐是，有_____輛 ☐否

若您這次旅行沒有開車，請問原因是_____

13.您府上是否有機車？☐是，有_____輛 ☐否

<<請繼續回答第三部分>>

第三部分旅運偏好調查→

政府目前正考慮於恆春半島遊憩區之間，規劃建設一新鐵路系統供觀光遊客使用，起點設於大鵬灣國家風景區，終點止於墾丁青年活動中心，遊客並可從高雄乘坐台鐵往南迴方向銜接此一新鐵路系統，前往大鵬灣國家風景區及墾丁國家公園遊玩。

現在請您依據這次的旅遊狀況，考慮下列情境：假設您已知道上述新鐵路系統之建設後，未來前往恆春半島遊憩區旅遊時，將可以更有彈性地規劃交通工具之使用，例如選擇搭乘鐵路系統直達恆春半島。

以下有兩個題組，分別針對不同的情況加以考慮，請仔細閱讀後再回答。

●題組 A：以下有三個交通工具皆可從您的出發地點直接到達恆春半島遊憩區，其中台鐵或高鐵的交通工具僅需要換車搭乘新鐵路即可。請您比較各種交通工具可能發生的旅行時間與旅行成本後，從中選擇一個您最可能使用的交通工具。

編號-101

1.	乘車旅行時間	換車+等車時間	乘車花費

<input type="checkbox"/> 自用小汽車	9 小時	無	油錢+過路費 每人 350 元
<input type="checkbox"/> 台鐵+新鐵路	8 小時 30 分鐘	35 分鐘	票價 每人 850 元
<input type="checkbox"/> 高鐵+新鐵路	4 小時 20 分鐘	35 分鐘	票價 每人 1350 元
<input type="checkbox"/> 公路客運	9 小時 20 分鐘	30 分鐘	票價 每人 670 元

編號-102

2.	乘車旅行時間	換車+等車時間	乘車花費

<input type="checkbox"/> 自用小汽車	9 小時	無	油錢+過路費 每人 350 元
<input type="checkbox"/> 台鐵+新鐵路	8 小時 30 分鐘	35 分鐘	票價 每人 850 元
<input type="checkbox"/> 高鐵+新鐵路	3 小時 40 分鐘	25 分鐘	票價 每人 1650 元
<input type="checkbox"/> 公路客運	8 小時	20 分鐘	票價 每人 800 元

編號-103

3.	乘車旅行時間	換車+等車時間	乘車花費

<input type="checkbox"/> 自用小汽車	9 小時	無	油錢+過路費 每人 350 元
<input type="checkbox"/> 台鐵+新鐵路	8 小時 30 分鐘	35 分鐘	票價 每人 850 元
<input type="checkbox"/> 高鐵+新鐵路	2 小時 50 分鐘	15 分鐘	票價 每人 1950 元
<input type="checkbox"/> 公路客運	6 小時 50 分鐘	10 分鐘	票價 每人 930 元

06 基北—自

●題組 B：下面的情形是假設您從出發地點出發時，不會使用小汽車或其他可直接到達恆春半島遊憩區的交通工具，而是必須先使用大眾運輸到達高雄之後(城際部分)，再轉乘其它交通工具前往恆春半島遊憩區(區域部分)。請您先就城際部分比較各種交通工具可能發生的旅行時間與旅行成本之後，從中選擇一個您最可能使用的城際大眾運輸工具；再從區域部分選擇一個您最可能轉乘使用的交通工具。

編號-201

1.	乘車旅行時間	等車+租車時間	票價+油錢+過路費	租車費用

<input type="checkbox"/> 台鐵+租汽車	8 小時 40 分鐘	45 分鐘	每人 650 元	每天 每人 550 元
<input type="checkbox"/> 高鐵+租汽車	4 小時 35 分鐘	50 分鐘	每人 1150 元	每天 每人 550 元
<input type="checkbox"/> 客運+租汽車	9 小時 10 分鐘	40 分鐘	每人 500 元	每天 每人 550 元
<input type="checkbox"/> 飛機+租汽車	3 小時 40 分鐘	50 分鐘	每人 1450 元	每天 每人 550 元

編號-302

2.	乘車旅行時間	轉乘+等車時間	乘車花費

<input type="checkbox"/> 台鐵+客運	8 小時 50 分鐘	50 分鐘	每人 850 元
<input type="checkbox"/> 高鐵+客運	4 小時 50 分鐘	50 分鐘	每人 1350 元
<input type="checkbox"/> 飛機+客運	3 小時 10 分鐘	45 分鐘	每人 1900 元

<<本份問卷至此全部結束，再次感謝您撥允協助！>>

附錄二

楓港台 1、台 26/台 9 交叉路口改善績效評估

楓港台1、台26／台9交叉路口改善績效評估

台1、台26及台9路口位居通往墾丁及台東之孔道，地理位置十分重要，但也因為此一因素，每逢假日遊憩人潮之集結，往往造成路口服務水準績效不彰。以下針對該路口目前之道路幾何配置、路口轉向交通量、號誌計畫、現況問題分析等項目進行分析與說明。

1.路口幾何現況

(1)路口型式

本路口現有之幾何特性如表一所示，表中之方向1為省道台9線、方向2為省道台26線、方向3為楓港德隆路、方向4為省道台1線。

表一 路口各方向道路實質條件及管制情形

道路名稱	方向	功能分級	分隔型態	雙向車道配置			管制情形
				混	快	慢	
台9省道	1	CT	M	2	3		-
台26省道	2	CT	C		4	2	速限50公里
楓港德隆路	3	LS	M	2			-
台1	4	CT	C		6	2	速限50公里
1.AT表市區幹道，CL表集散道路，LS表街道，CT表聯外道路 2.C：中央分隔，S：快慢分隔，M：中央標線分隔，N：無分隔(分隔指有安全島分隔)							

(2)車道佈設與寬度

各方向之車道配置如表二所示：

①方向一：單向採2線快車道及1線混合車道佈設。

②方向二：單向採2線快車道及1線慢車道佈設。

③方向三：單向採1線混合車道佈設。

④方向四：單向採3線快車道及1線慢車道佈設。

(3)中央及快慢分隔設施

方向一為標線分隔、方向二為中央分隔、方向三為標線分隔、方向四為中央分隔。

(4)大眾運輸系統設施

方向一進入路口方向設有中南客運候車室。

表二 路口臨近方向車道配置一覽表

交叉路口名稱及範圍	臨近 方向	車道佈設				
		左轉專用	快車道	右轉專用	混合車道	慢車道
	1	1		2		
	2		2			1
	3				1	
	4	1	2			1

(5)停車設施

各臨近方向皆禁止路邊停車。

(6)人行設施

各臨近方向皆有劃設行人穿越道。

(7)相關管制措施

方向二及方向四皆限速為50公里，其餘方向並無管制措施。現況之號誌時制計劃如表三所示，其中方向一(台9)允許紅燈右轉。

表三 路口現況號誌時制計劃表

幹道 名稱	支道 名稱	路口簡圖	時相一			時相二			時相三		
台 1 / 台 26	台 九										
			綠燈	黃燈	全紅	綠燈	黃燈	全紅	綠燈	黃燈	全紅
			90	3	0	50	3	1	50	3	1

2.路口交通量及服務水準分析

(1)路口交通量統計

本計畫分別於民國90年6月17日(週日)、6月19日(週二)、7月7日(週六)及8月5日(週日)共進行四次路口轉向交通量調查，以瞭解該路口於平常日、假日(區分週六、週日)及旺季假日等不同旅遊型態之交通量變化特性，調查資料經過統計分析後，可彙整出該路口之交通特性，茲說明如下：

①尖峰發生時間

該路口於在下午尖峰時段並無太大之差異，一般皆位於下午16:00~17:00附近(如表四)。

②路口交通量

該路口之交通量(3,664pcu)以旺季假日期間之星期日(8/5)為最大，其次為旺季假日期間之星期六(7/7)，兩日交通特性之差別乃在於該路口台26往北方向，星期日之交通量約較星期六多出約700pcu；相較於旺季假日之特性，一般假日期間之星期日(6/17)約較旺季交通量減少約1,000pcu，若分析各臨近方向特性，其主要之差距仍在於台26往北之方向，詳如表四所示。

表四 台1與台9路口不同調查時間轉向交通量彙整表

日期	下午尖峰 時段	臨近 方向	小型車 (輛)	大客車 (輛)	大貨車 (輛)	機踏車 (輛)	合計 (pcu)
6/17 (週日)	15:45 16:45	東	290	54	33	0	389
		南	1,251	65	8	38	1,374
		西	43	0	0	19	50
		北	672	29	30	41	775
		路口	2,256	148	71	98	2,588
6/19 (週二)	16:00 17:00	東	167	9	27	13	228
		南	353	31	31	20	455
		西	15	0	0	20	21
		北	309	26	31	18	402
		路口	844	66	89	71	1,106
7/7 (週六)	15:30 16:30	東	243	6	46	23	331
		南	1,310	49	23	35	1,430
		西	40	0	0	33	50
		北	1,046	45	40	46	1,191
		路口	2,639	100	109	137	3,002
8/5 (週日)	16:30 17:30	東	456	22	16	25	523
		南	1,977	92	11	70	2,154
		西	108	2	0	31	118
		北	779	33	19	27	869
		路口	3,320	149	46	153	3,664

③路口轉向比例(參見圖一~圖四)

該路口各調查時間之下午尖峰轉向比例並無太大差距，台9往西方向主要以右轉方向為主，所佔比例約為80%；而德隆路往東方向之車流量較少，其轉向比例乃以左轉車流為主；台26往北方向主要以直行車流為主，約佔95%，左、右轉車流約僅佔5%；而台1往南方向主要以直行及左轉車流為主，分別佔70%及25%。

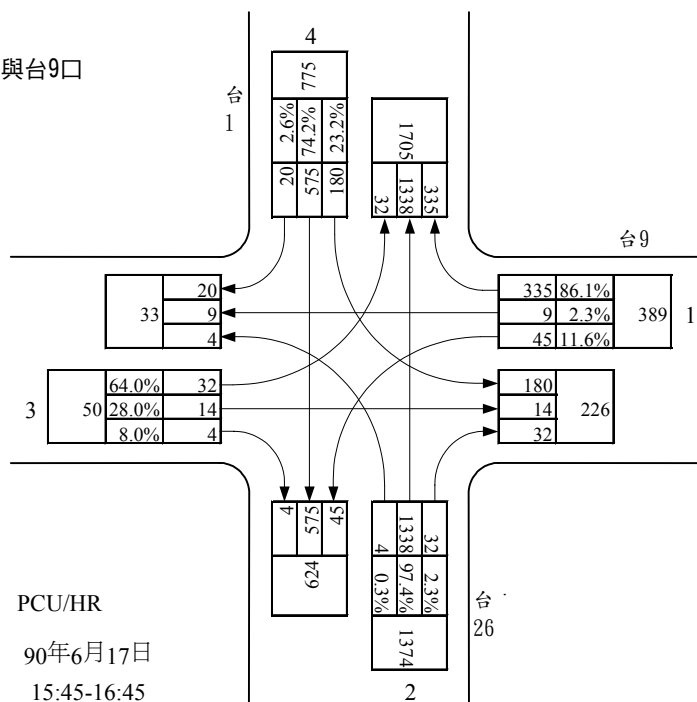
站號：I02
站名：台1與台9口

單位：PCU/HR

調查日期：90年6月17日

尖峰小時：15:45-16:45

天氣：晴



圖一 一般假日(星期日)路口轉向交通量

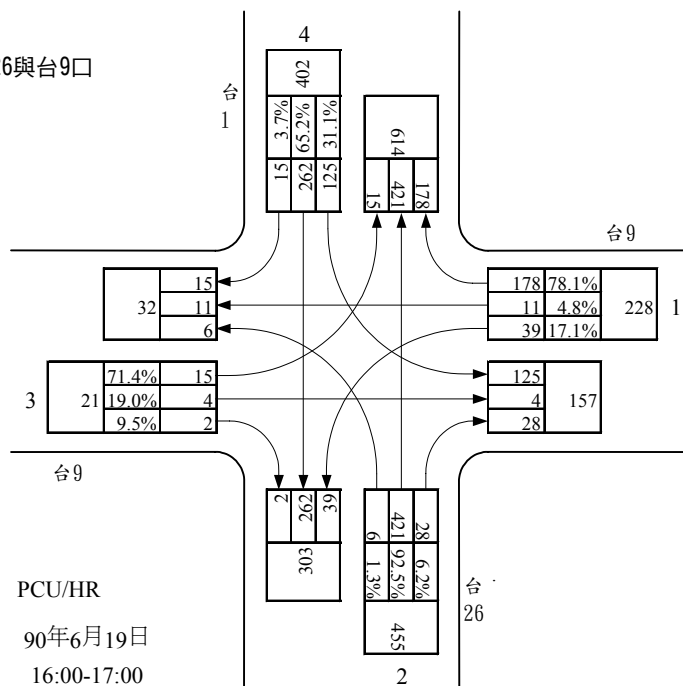
站號：I02
站名：台26與台9口

單位：PCU/HR

調查日期：90年6月19日

尖峰小時：16:00-17:00

天氣：雨

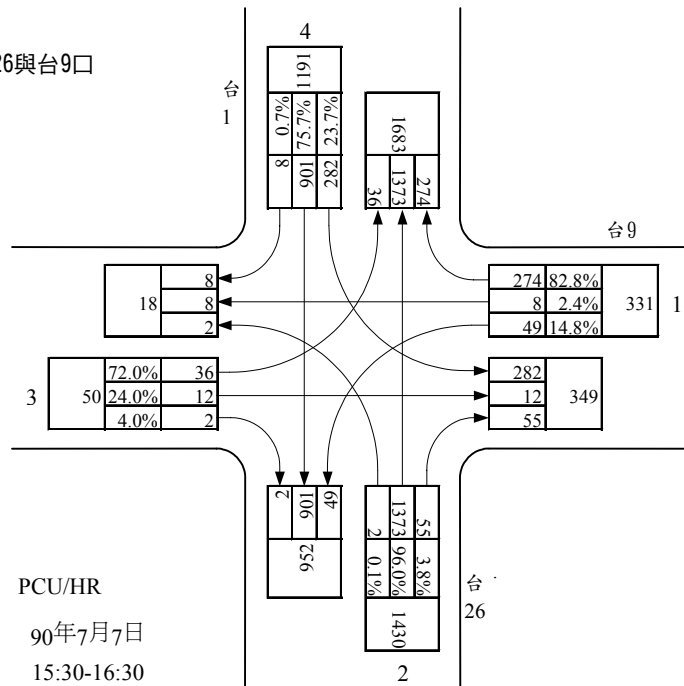


圖二 平常日路口轉向交通量

站號：102
站名：台26與台9口

單位：PCU/HR

調查日期：90年7月7日
尖峰小時：15:30-16:30
天氣：晴

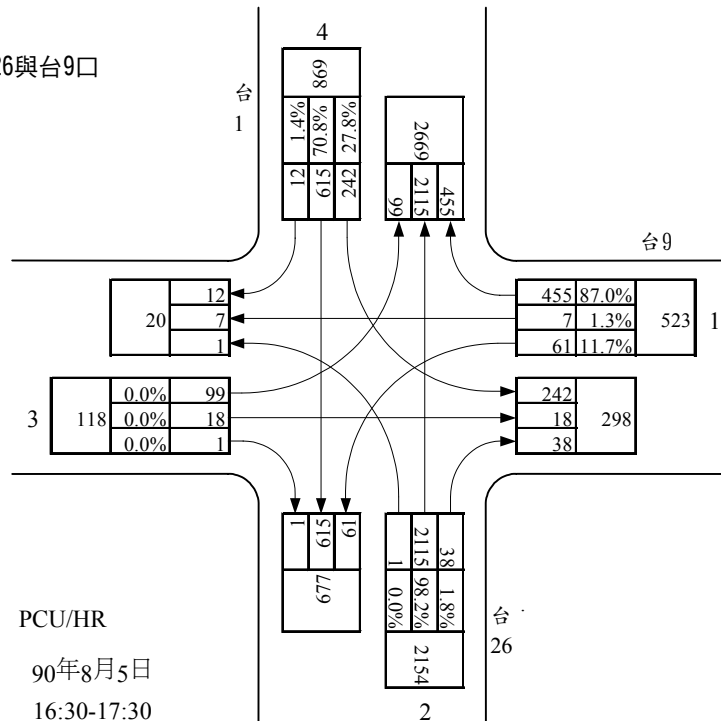


圖三 一般假日(星期六)路口轉向交通量

站號：102
站名：台26與台9口

單位：PCU/HR

調查日期：90年8月5日
尖峰小時：16:30-17:30
天氣：晴



圖四 旺季假日(星期日)路口轉向交通量

(2)服務水準分析

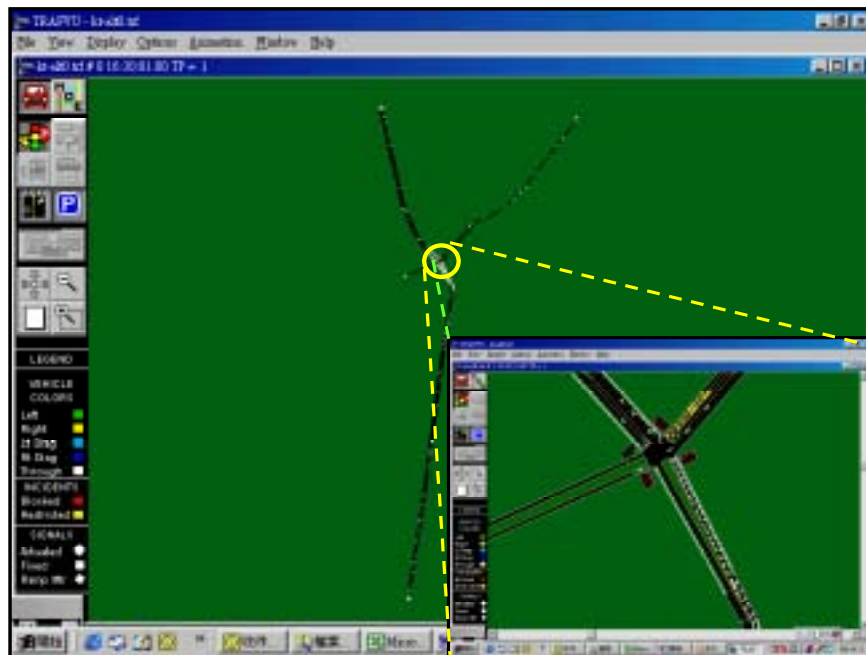
由於該路口經常於旺季假日發生車流回堵的情形，為確實瞭解其服務水準績效數值，本計畫乃蒐集星期日之相關交通資料以TSIS4.32版軟體進行分析。模擬結果顯示(如表五)，該路口在東、西、北之臨近方向皆維持C級以上之服務水準，但在南側(台26)臨近路段則產生嚴重的延滯狀況(如圖五之車流模擬圖)，其每車平均停等時間約700秒，致該路口之服務水準為F級，路網於尖峰小時產生之總延滯時間高達353.6分鐘，顯示該路口交通運行效率惡化的情形相當嚴重。

表五 路口現況服務水準分析

路口	時段	流向	流量 (pcu/hr)	平均停等延滯 (秒/車)	LOS	路口平均延滯 (秒/車)
台九 (1,3) 台26、台1 (2,4)	16:30 17:30	1	513	40.70	C	375.04 F
		2	1,573	699.70	F	
		3	108	6.72	A	
		4	857	25.70	B	

註1：本表之路口服務水準(LOS)值係使用TSIS4.32軟體分析。

註2：路網總延滯時間為353.6分鐘。



圖五 現況路口車流運轉績效模擬分析圖

經交通現況分析結果及多次現場勘查，以下就本研究路口之主要交通特性及相關課題進行探討：

1. 號誌時制計畫未能因應交通需求調整時比，導致尖峰方向車流回堵

由於週日下午係墾丁遊客收假北上之交通高峰期，行經本路口之車流量高達每小時2,154pcu，再加上現行路口號綠燈時比分配不佳之因素，致該路口平均每車停等延滯時間高達375秒，其中台26臨近方向甚至高達約700秒，回堵車隊長度約達2公里(如圖六)。



圖六 台26往北方向壅塞車流現況

2. 台9大型車輛紅燈右轉，干擾台26之綠燈北上直行車流

由於台9為台東往高雄、屏東地區必經之孔道，大型車比例高達約10%，目前該方向之號誌允許車輛於紅燈時段右轉，而大型車由於車型較長，右轉時往往切入外二車道，因而干擾台26北上之直行車流(如圖七)，阻礙車流通過路口之速度。



圖七 台9大型車紅燈右轉干擾台1直行車現況

3.客運車於快車道上下客，影響路口行車秩序

台9臨近路口方向上離路口約5公尺處現有中南客運及空軍一號營運，由於靠站之困難，因此常有客運車於路口處即讓乘客上下車，對於車流之干擾造成很大之衝擊(如圖八)。



圖八 客運車於路口上下客現況

4.路側攤販林立，臨時購物車輛佔用道路空間

台1及台26方向之進入及離開路口方向現為許多攤販集結之處，車輛進入或離開該路口時，常有許多遊客即臨時停車買燒烤，此一行為造成外側車道被佔用，影響道路容量，如圖九所示。



台26進入路口方向臨時停車現況 台1離開路口方向臨時停車現況 台1進入路口方向臨時停車現況

圖九 各方向臨時停車佔用道路現況

為改善此路口之交通問題，公路局第三區工程處曾與地方協調，研擬下述四個改善方案：

- 1.方案一：於山側新設外環道銜接台1線與台9線，引導往返台東之車流行駛外環道，以紓解現有台1、台9、台26三叉路口之交通瓶頸。
- 2.方案二：依台1線40公尺、台26線30公尺、台9線20公尺辦理交叉路口拓寬，增加該路口容量。
- 3.方案三：依八十七年七月二十日說明會中居民所提意見，在海側新建外環道導引台1線、台26線之車流。
- 4.方案四：於台1線、台26線興建長約1,500公尺之高架橋跨越該路口，往返台9線之車流均於橋下進行轉向。

本計畫針對上述之四個改善替選方案進行車流模擬作業，以客觀分析各方案交通績效之優劣，除此之外，經檢視此路口之交通供需情形，本計畫初步認為有機會利用號誌及TSM策略達成交通改善的目的，因此除了前述所提之四項替選方案外，將另針對號誌改善部分(方案五)作一模擬分析，其號誌改善建議如表六。

表六 台1、台9路口改善方案五號誌時制計畫調整表

幹道 名稱	支道 名稱	路口簡圖	時相一			時相二			時相三		
台 1 / 台 26	台 九										
			綠燈	黃燈	全紅	綠燈	黃燈	全紅	綠燈	黃燈	全紅
			95	3	0	20	3	1	24	3	1

針對上述五個方案之模擬分析結果，在不考慮工程建造成本，而純粹僅考慮楓港段省道之整體交通服務績效的前提下，各替選方案中以方案四(興建高架橋)之服務績效最佳、方案二(拓寬台1及台26)次之(如表七所示)。值得一提的是方案五(僅採號誌改善方式，不變更現有道路型態)，其績效雖不如方案二、方案四，但亦可達C級之水準，應可改善台26路段車流回堵之情況。

上述之模擬結果可供相關單位進行決策之參考，而在硬體工程方案(方案一～方案四)尚未決定前，可嘗試採方案五之號誌時制重新調整方式進行改善測試，並配合以下措施：

- 1.嚴格禁止客運車輛停靠於快車道上下乘客。
- 2.取締路邊攤販，保持外側車道之行車順暢。

表七 台1、台9路口改善方案模擬結果績效比較表

路口名稱	臨近方向	零方案 (現況)		方案一 (山側外環道)		方案二 (拓寬)		方案三 (海側外環道)		方案四 (高架橋)		方案五 (號誌改善)	
		平均停等延滯 (秒/車)	服務水準	平均停等延滯 (秒/車)	服務水準	平均停等延滯 (秒/車)	服務水準	平均停等延滯 (秒/車)	服務水準	平均停等延滯 (秒/車)	服務水準	平均停等延滯 (秒/車)	服務水準
台1與台9路口	東	40.70	C	55.60	D	32.50	C	21.40	B	20.50	B	45.70	D
	南	699.70	F	14.30	A	10.20	A	22.40	B	20.50	B	32.50	C
	西	6.72	A	65.50	E	50.20	D	47.24	D	40.50	C	58.20	D
	北	25.70	B	4.70	A	25.90	B	32.70	C	17.50	B	24.90	B
	平均	375.04	F	14.57	A	18.30	B	25.90	B	21.49	B	33.33	C
	路網總延滯 (分鐘)	353.6		70.8		42.1		103.3		37.82		56.8	

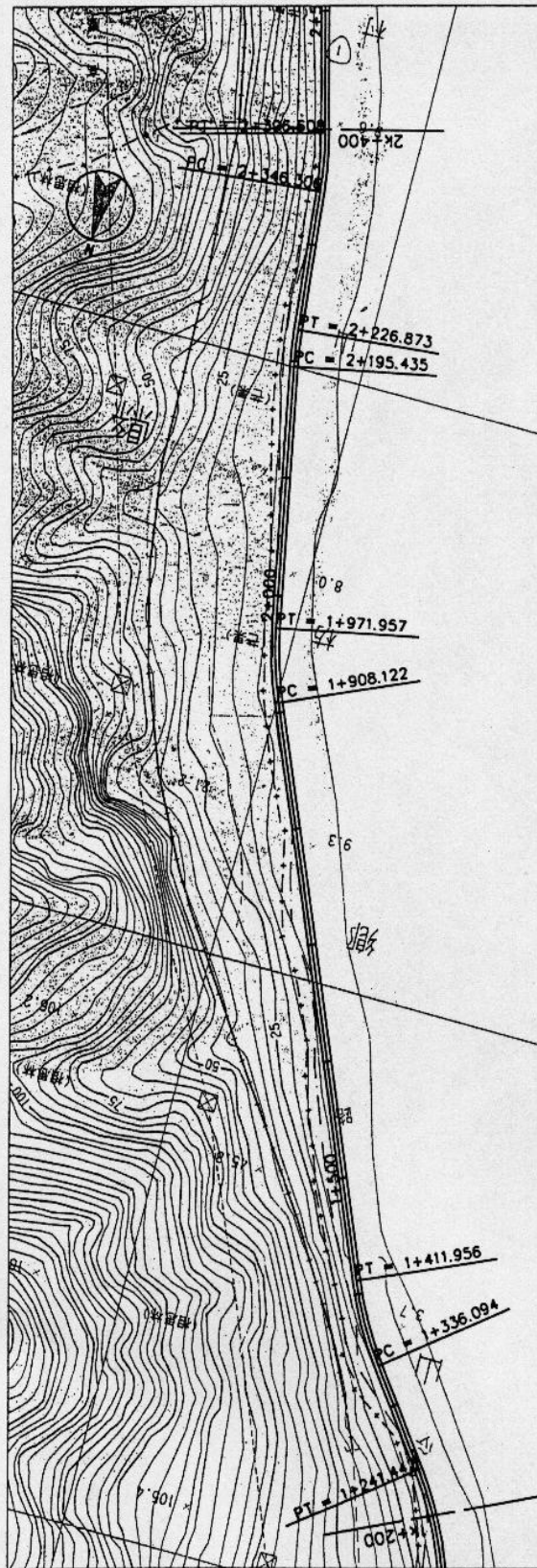
上述配合措施大多需仰賴警方管制取締，方能獲致實質成效，若警力無法長期投入，則路口改善效果將大打折扣。因此建議於局部地點實施道路拓寬及路口線形改善工程，以較小的拆遷範圍與成本，達成最大的改善效果，建議方式如下：

1. 台9至楓港溪橋間台1路段之路幅拓寬為30公尺，即雙向各增設一線3公尺寬之路肩，以提供適當空間予客運車及購物車輛臨時停車之用。
2. 槽化處理台9右轉台1之車道配置，加大路口東北隅之截角長度以增加右轉車道的轉彎半徑及寬度，如此可滿足大型車輛右轉至最外側車道時之轉向軌跡需求，避免干擾台1內側二線快車道之直行車流運行。

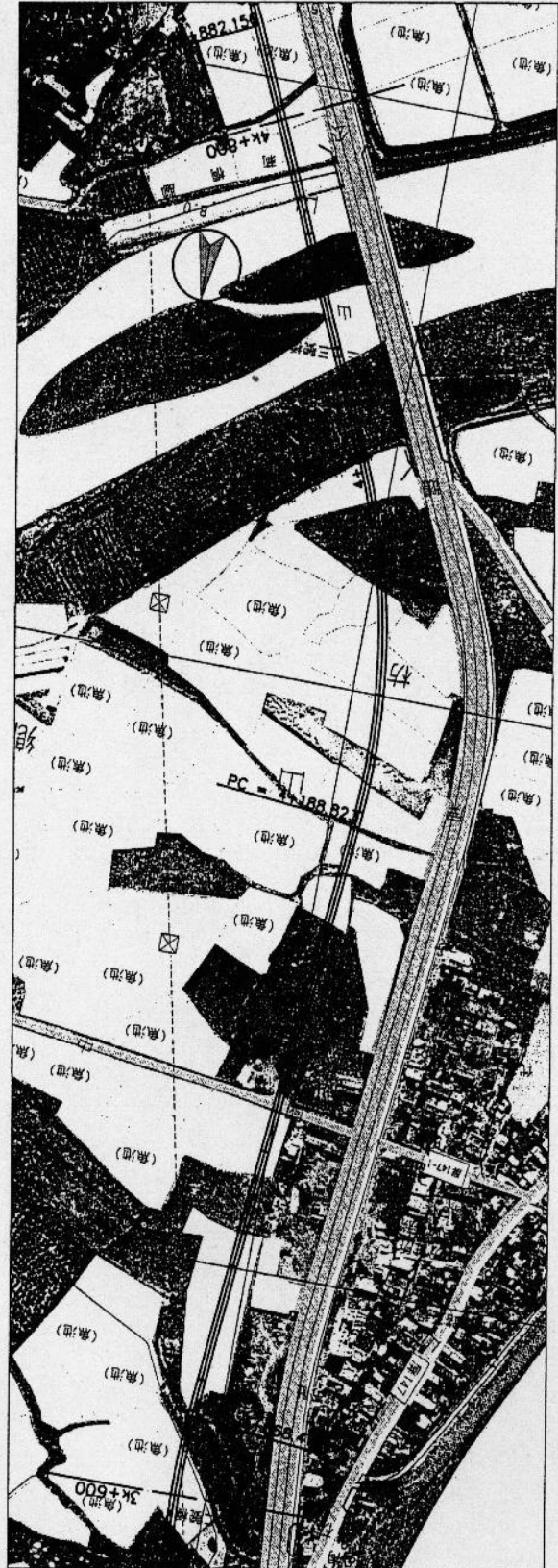
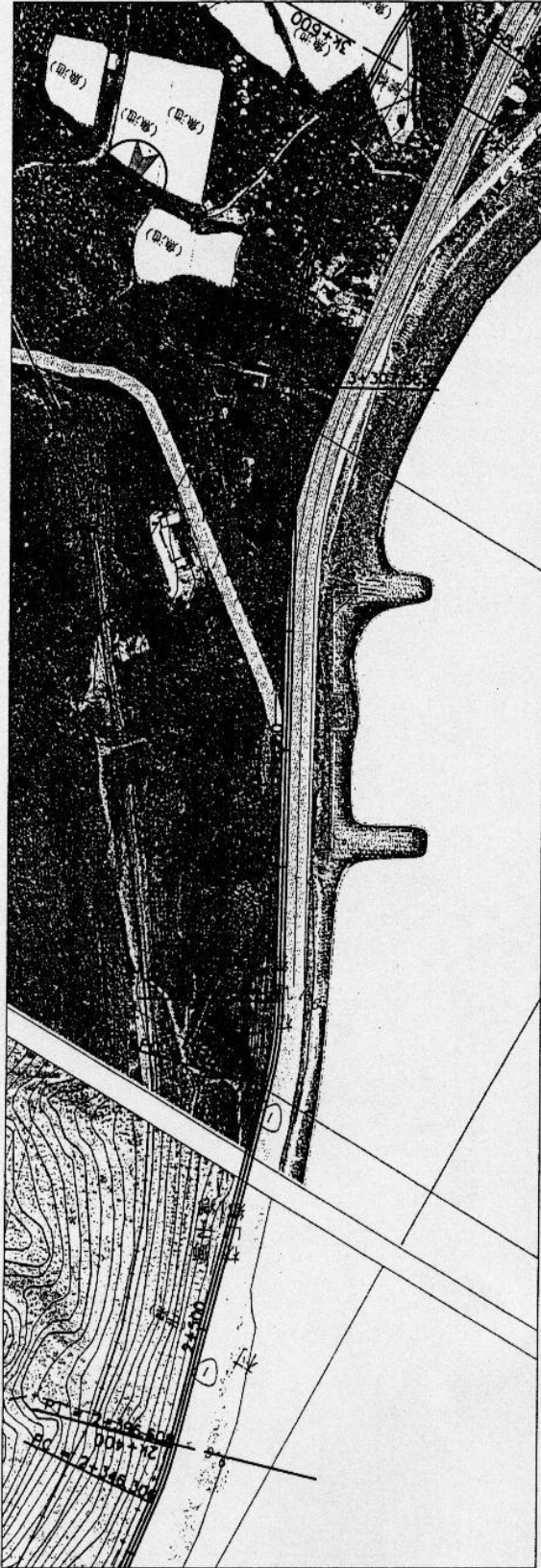
此外，考量該路口車流變化具有明顯之方向性，建議屏東縣政府交通大隊能詳細調查該路口一般日、星期六、星期日之車流狀況，研擬多套之時制計畫，避免因交通量變化而影響路口之服務績效，未來亦可詳細評估半動態或全動態號誌化路口之可行性，如此更能將即時交通資訊反應至路口號誌計畫上，對於路口服務水準之提昇，將有更明顯之助益。

附錄三

規劃路線平面圖說

[illegible]

附 3-1

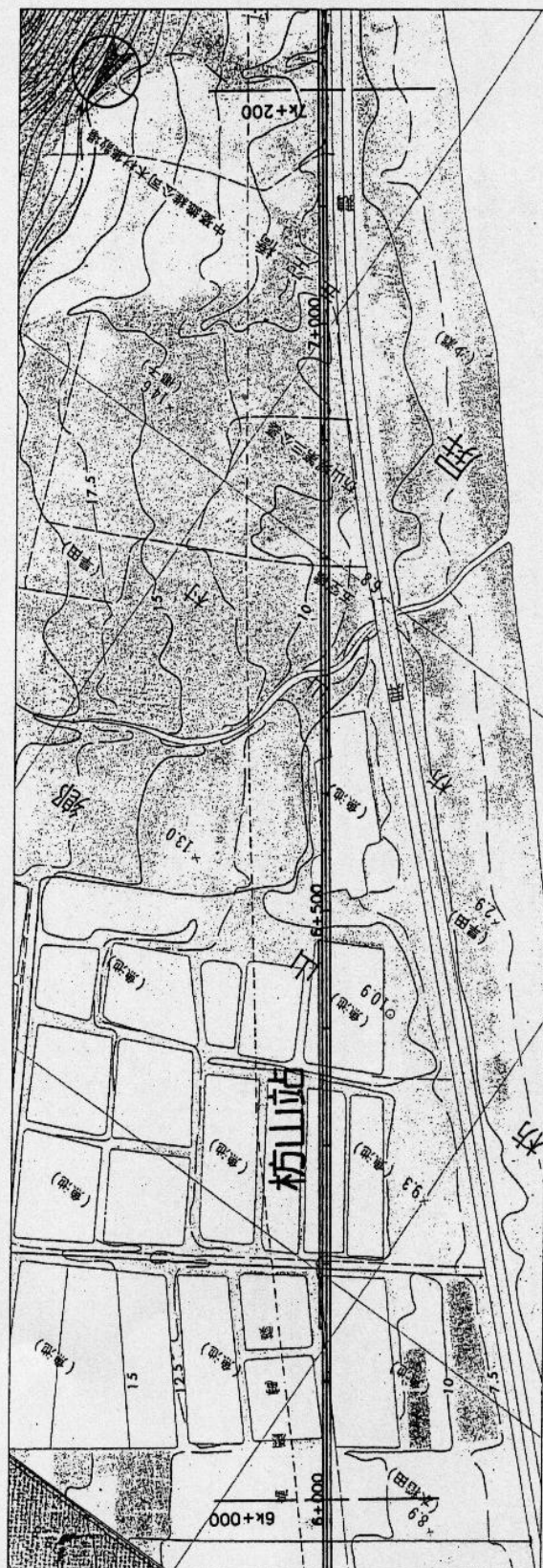
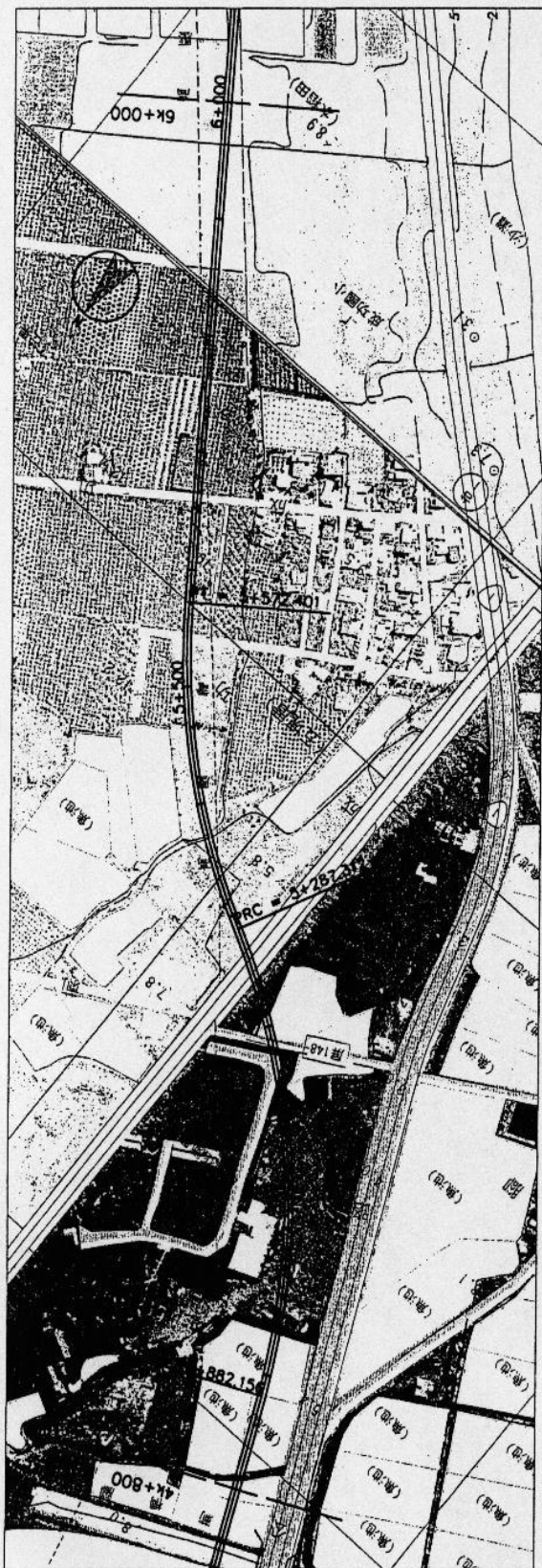


交通部運輸研究所

THE 廣漢鐵路工程顧問股份有限公司
THI CONSULTANTS
中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION

附圖二
路線平面圖
2+400 ~ 4+800

附圖二
路線平面圖
2+400 ~ 4+800



交通部運輸研究所

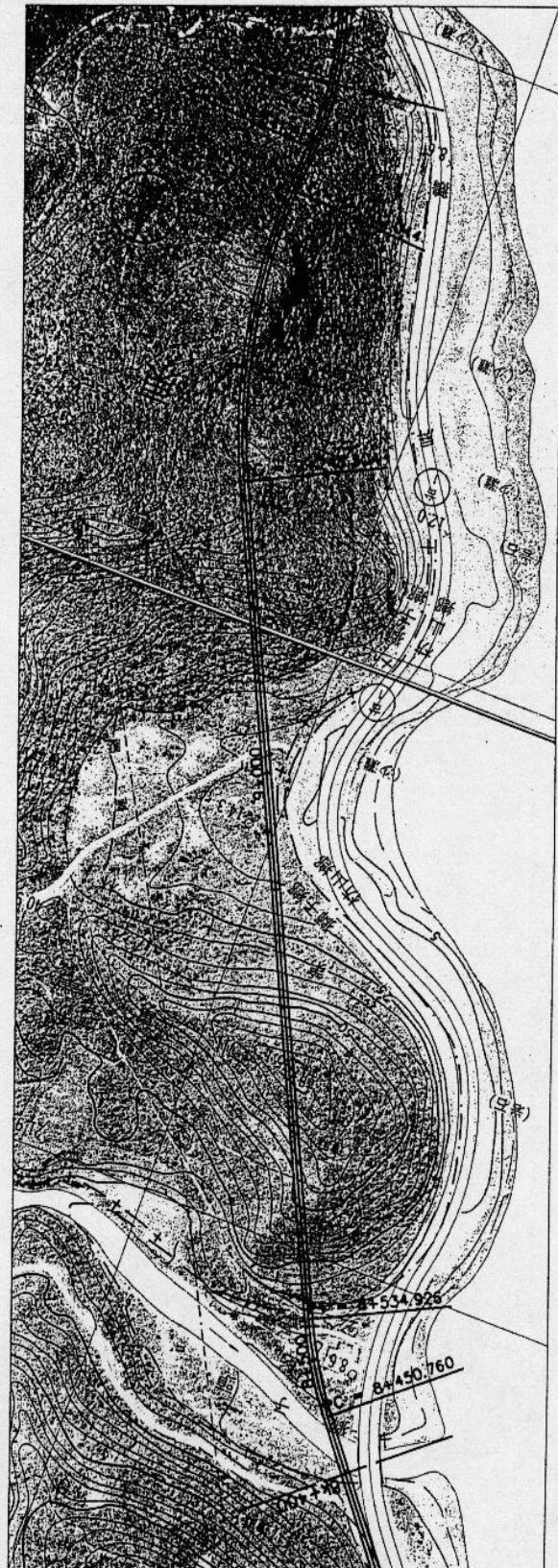
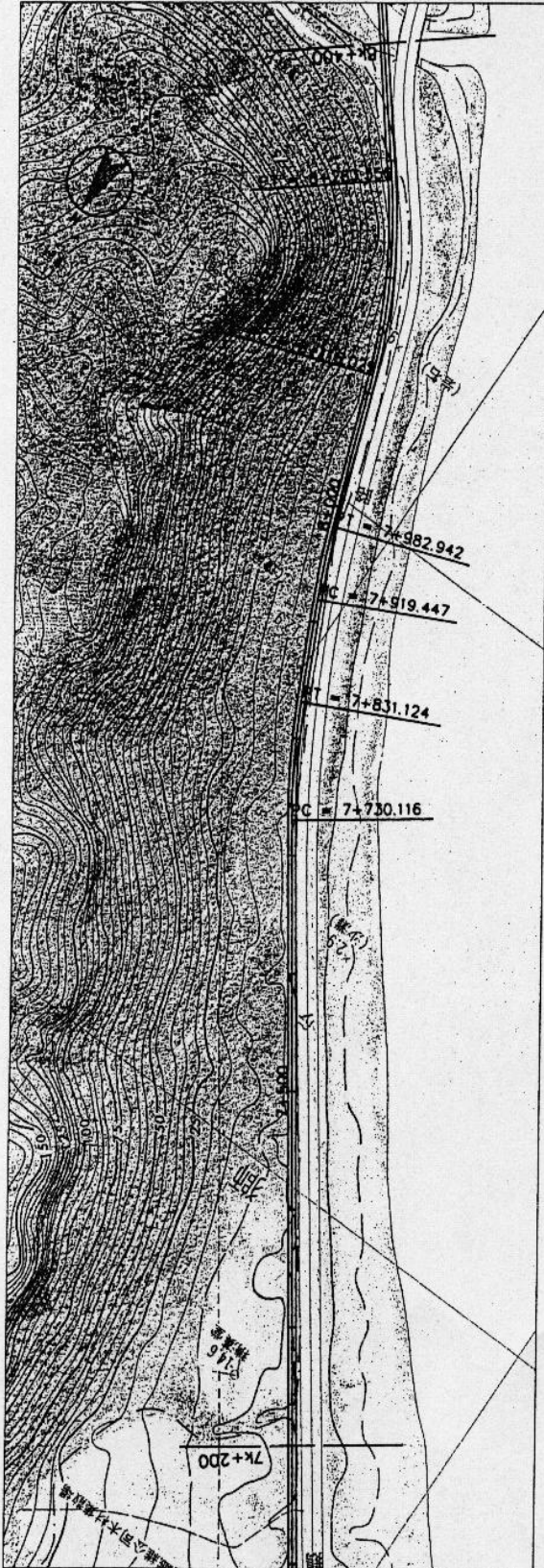
計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE 遠東國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTEL CORPORATION

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE 遠東國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTEL CORPORATION

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE 遠東國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTEL CORPORATION

附圖三
路線平面圖
4+800 ~ 7+200

附圖三
路線平面圖
4+800 ~ 7+200



交通部運輸研究所

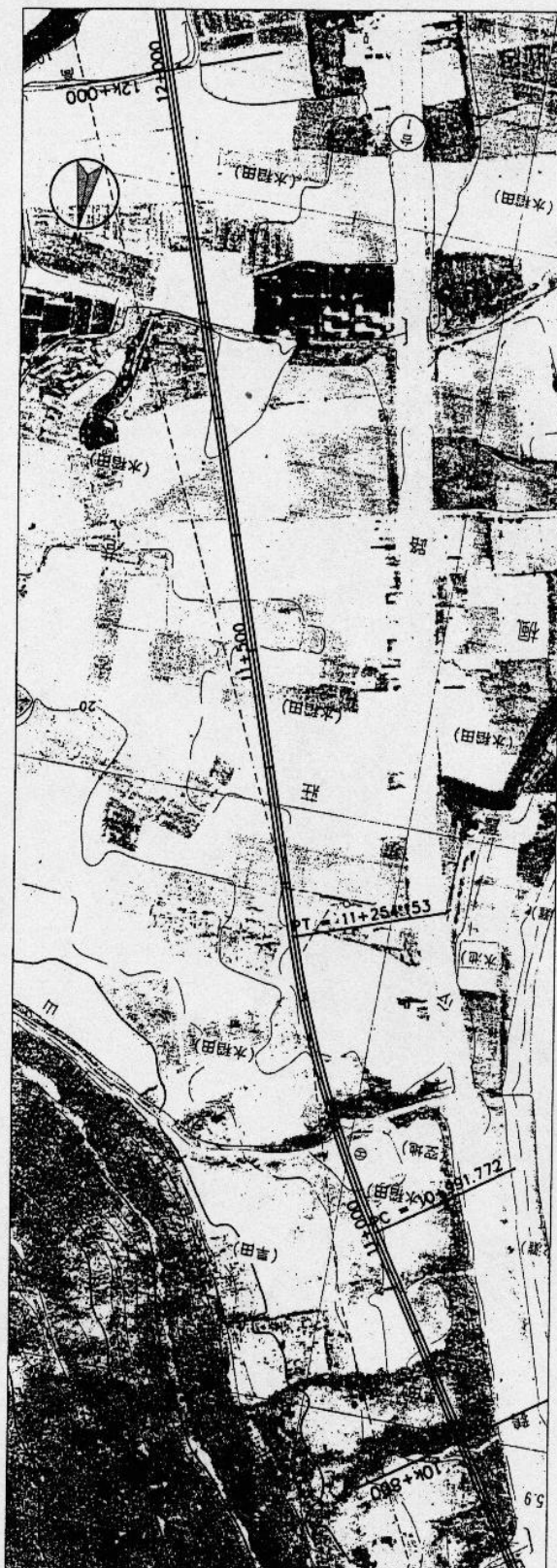
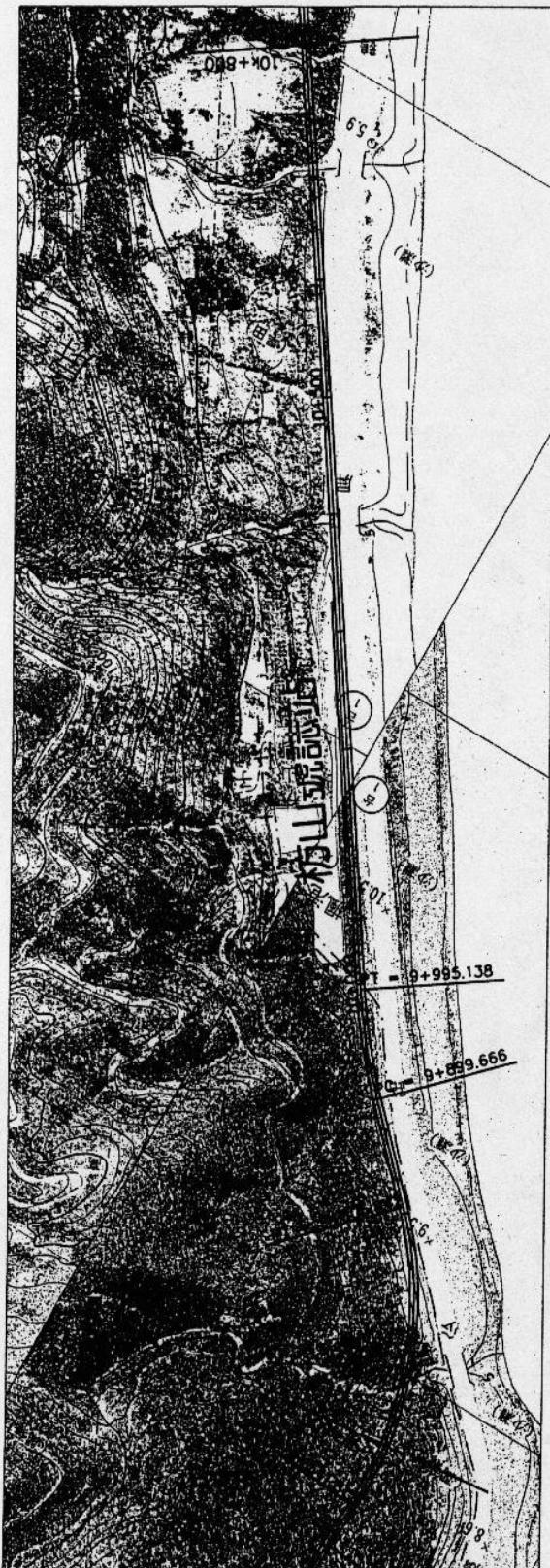
計畫名稱	計畫編號	計畫日期
委託單位	委託編號	委託日期
設計單位	設計編號	設計日期
監理單位	監理編號	監理日期

THE
THI CONSULTANTS
中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION

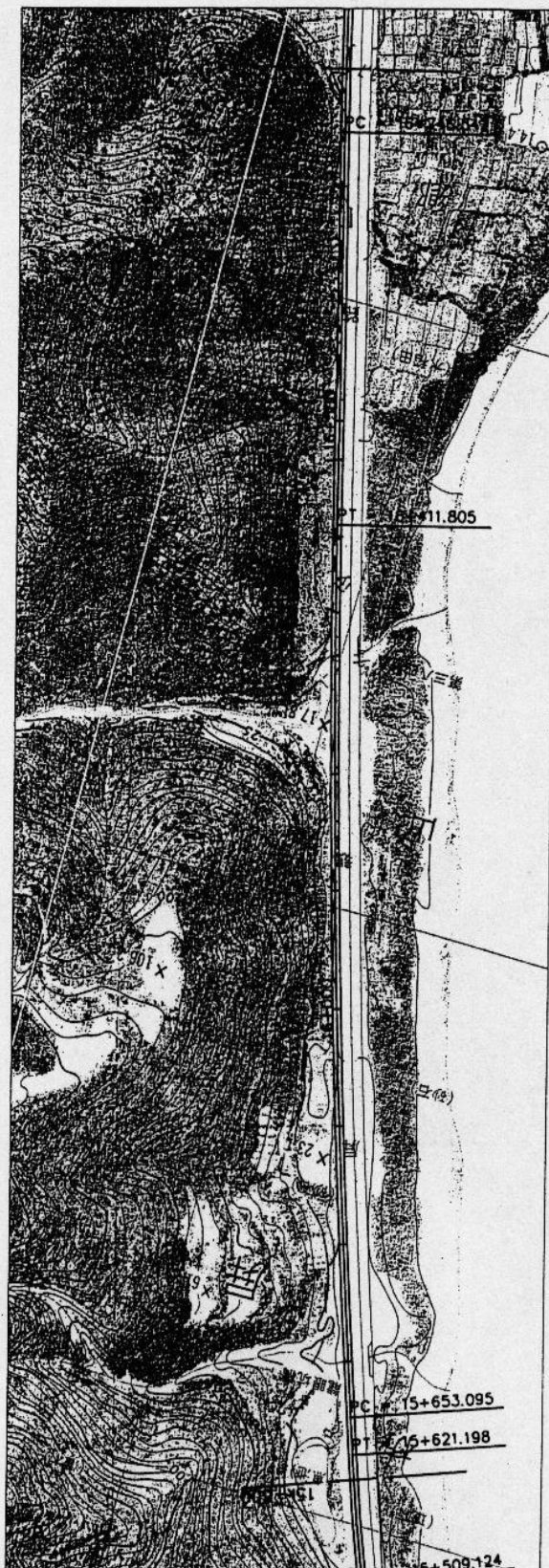
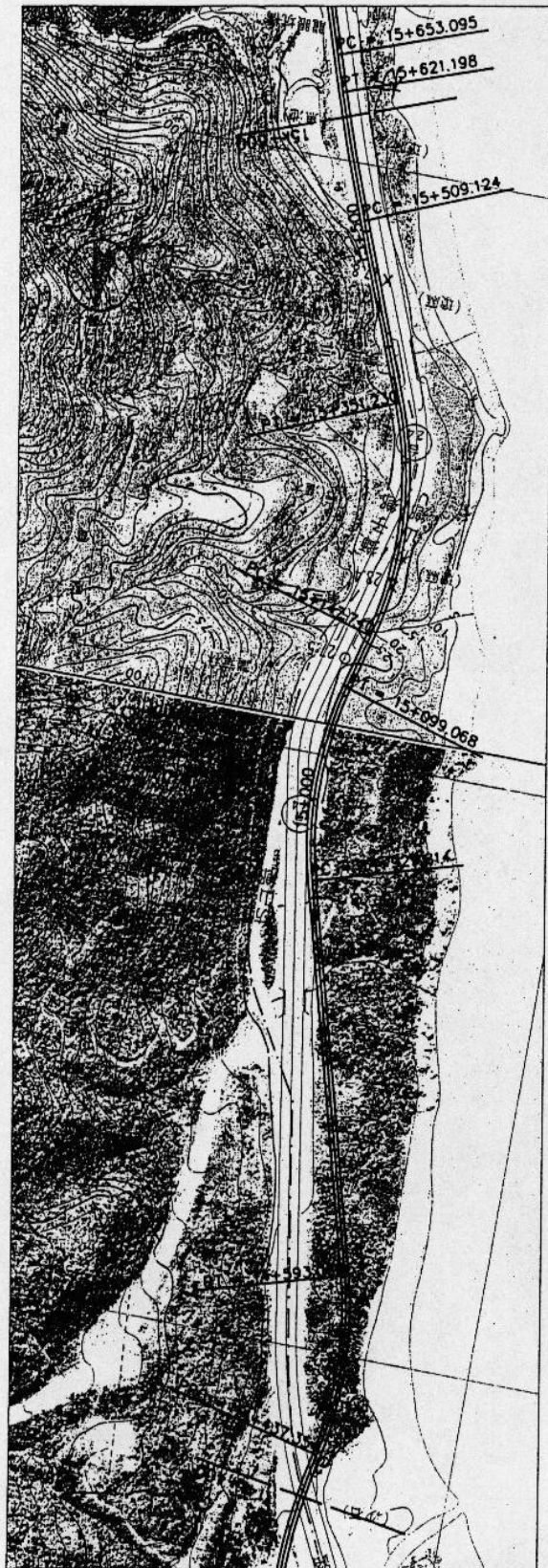
計畫名稱	計畫編號	計畫日期
委託單位	委託編號	委託日期
設計單位	設計編號	設計日期
監理單位	監理編號	監理日期

附圖四
路線平面圖
7+200 ~ 9+600

計畫名稱	計畫編號	計畫日期
委託單位	委託編號	委託日期
設計單位	設計編號	設計日期
監理單位	監理編號	監理日期

[illegible]

[illegible]



交通部運輸研究所

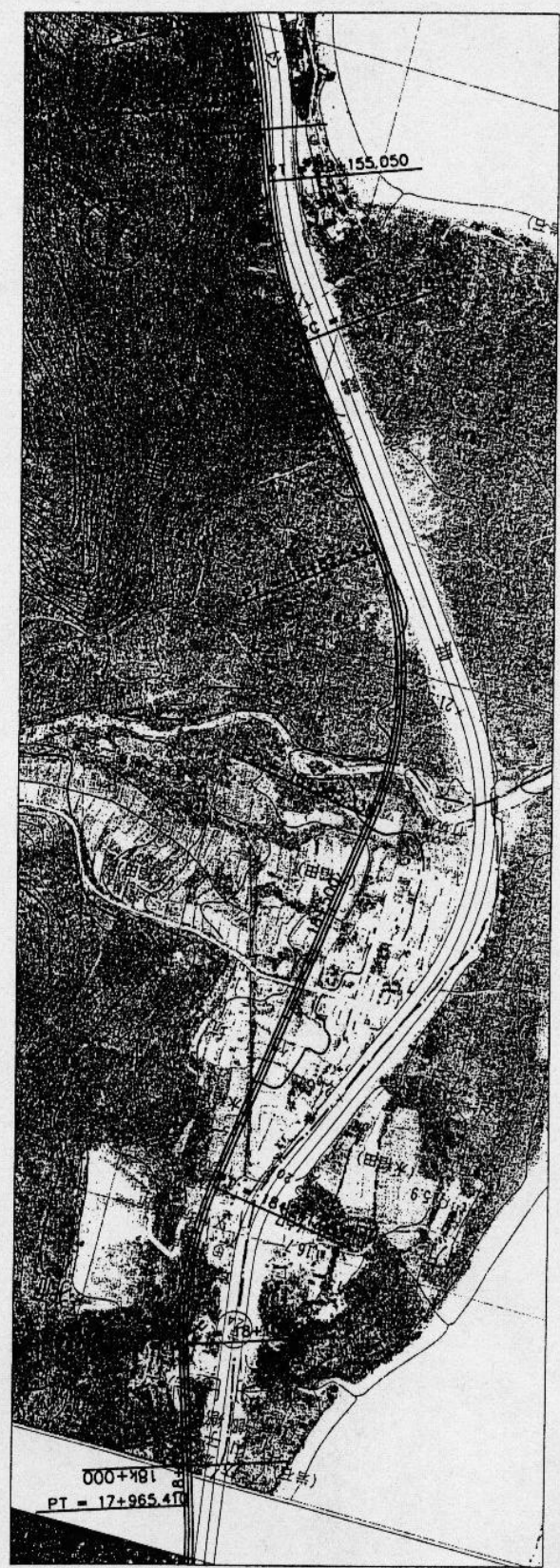
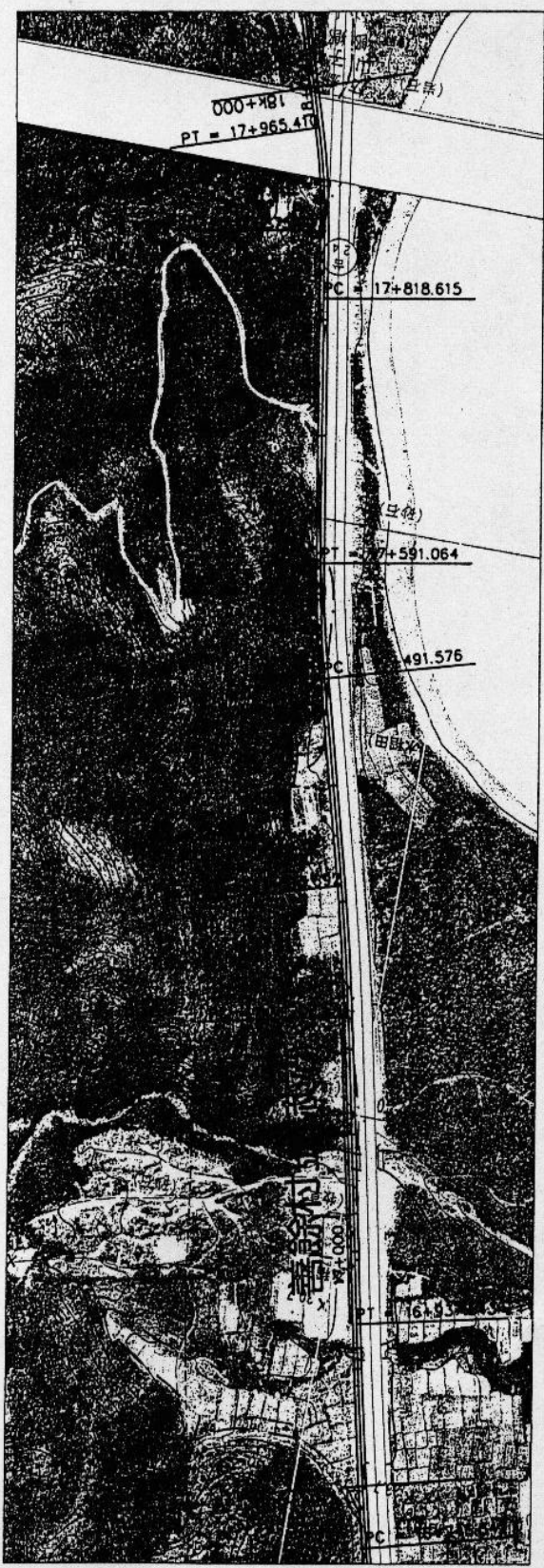
圖名	圖號	日期
圖例	圖例	圖例
圖例	圖例	圖例

設計顧問 DESIGN CONSULTANT
 THE 臺灣國際工程顧問股份有限公司
 THI CONSULTANTS
 中島工程股份有限公司
 CYEL CORPORATION

圖名	圖號	日期
圖例	圖例	圖例
圖例	圖例	圖例

附註
 附註
 附註

附圖七
 路線平面圖
 14+400 ~ 16+800



交通部運輸研究所

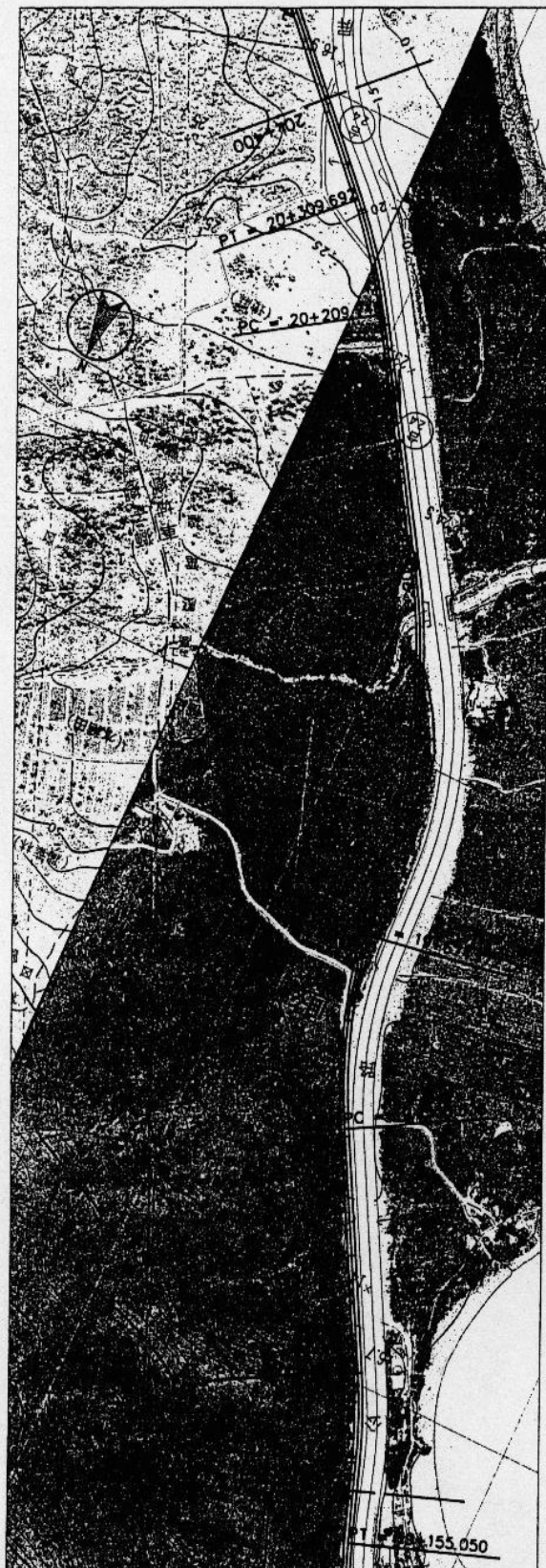
計畫名稱	計畫地點	計畫階段
計畫編號	計畫日期	計畫單位
計畫經費	計畫經費	計畫經費
計畫經費	計畫經費	計畫經費
計畫經費	計畫經費	計畫經費

THE 臺灣國際工程顧問股份有限公司
THI CONSULTANTS
中興工程股份有限公司
CICEL CORPORATION

計畫名稱	計畫地點	計畫階段
計畫編號	計畫日期	計畫單位
計畫經費	計畫經費	計畫經費
計畫經費	計畫經費	計畫經費
計畫經費	計畫經費	計畫經費

附錄表：計畫大綱圖至圖章、圖丁、圖章
後續表：可行性研究

附圖八
路線平面圖
16+800 ~ 19+200



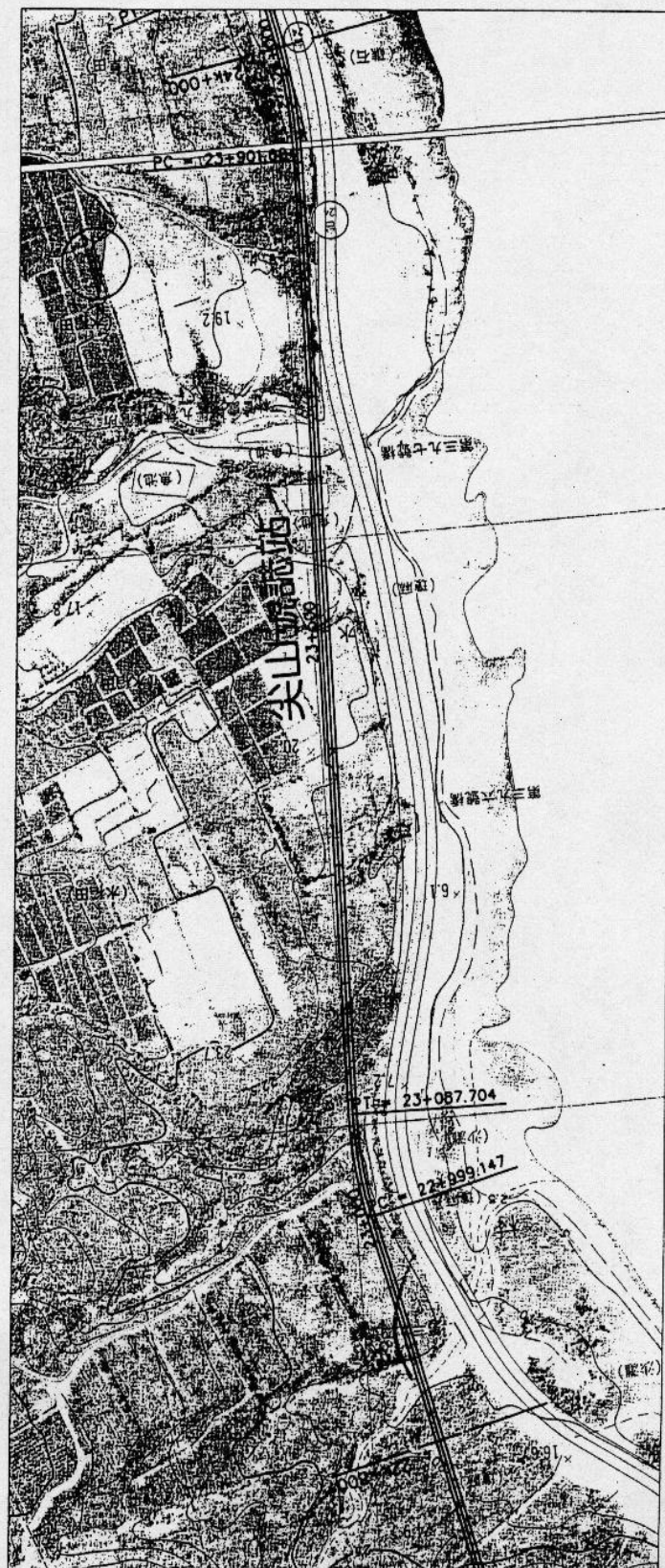
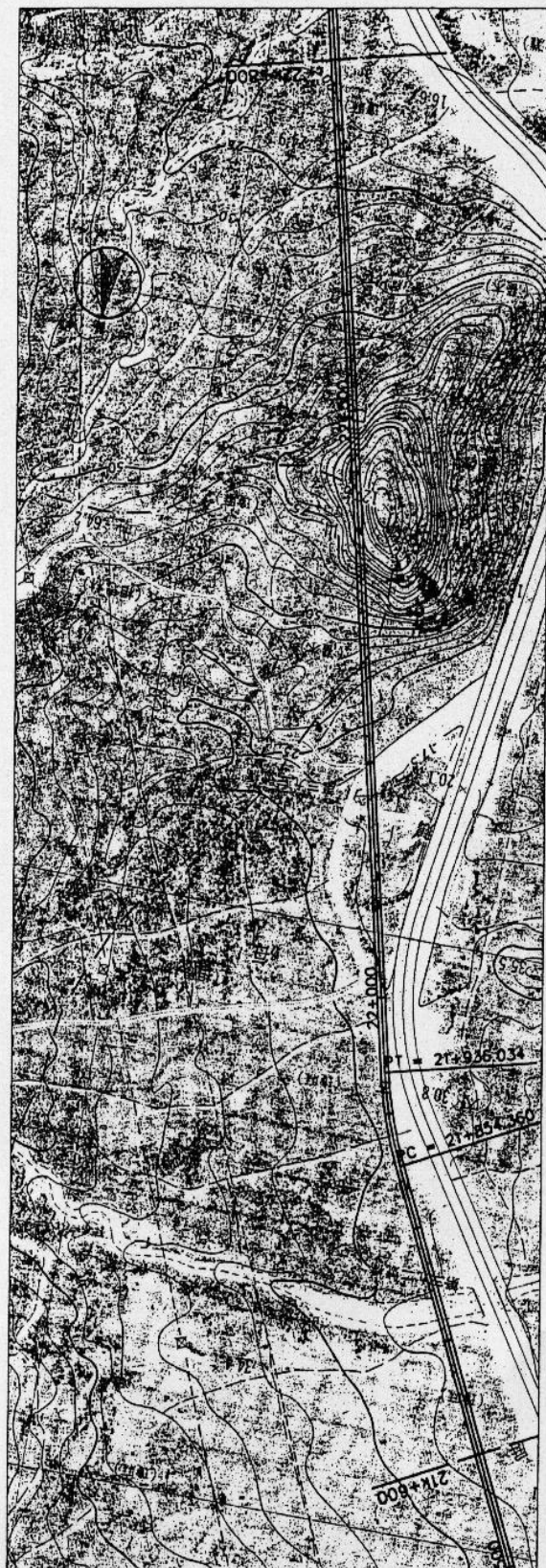
交通部運輸研究所

計畫編號	DESIGN CONSULTANT
THE 嘉法國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTCI CORPORATION

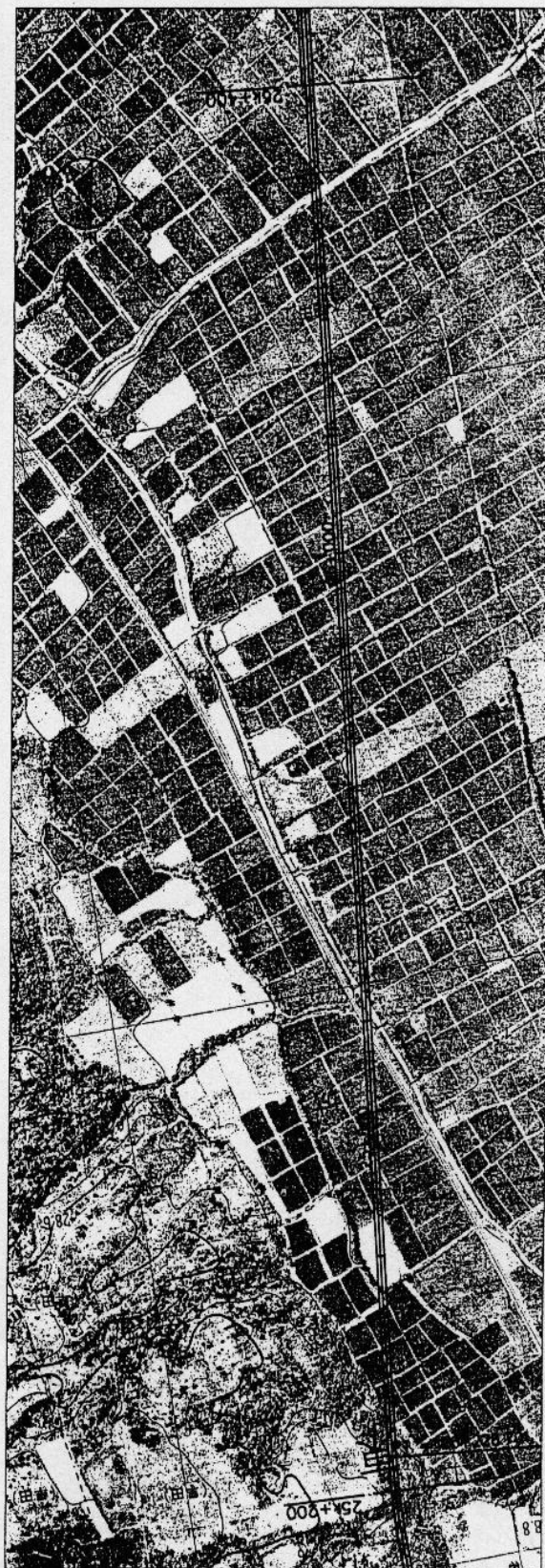
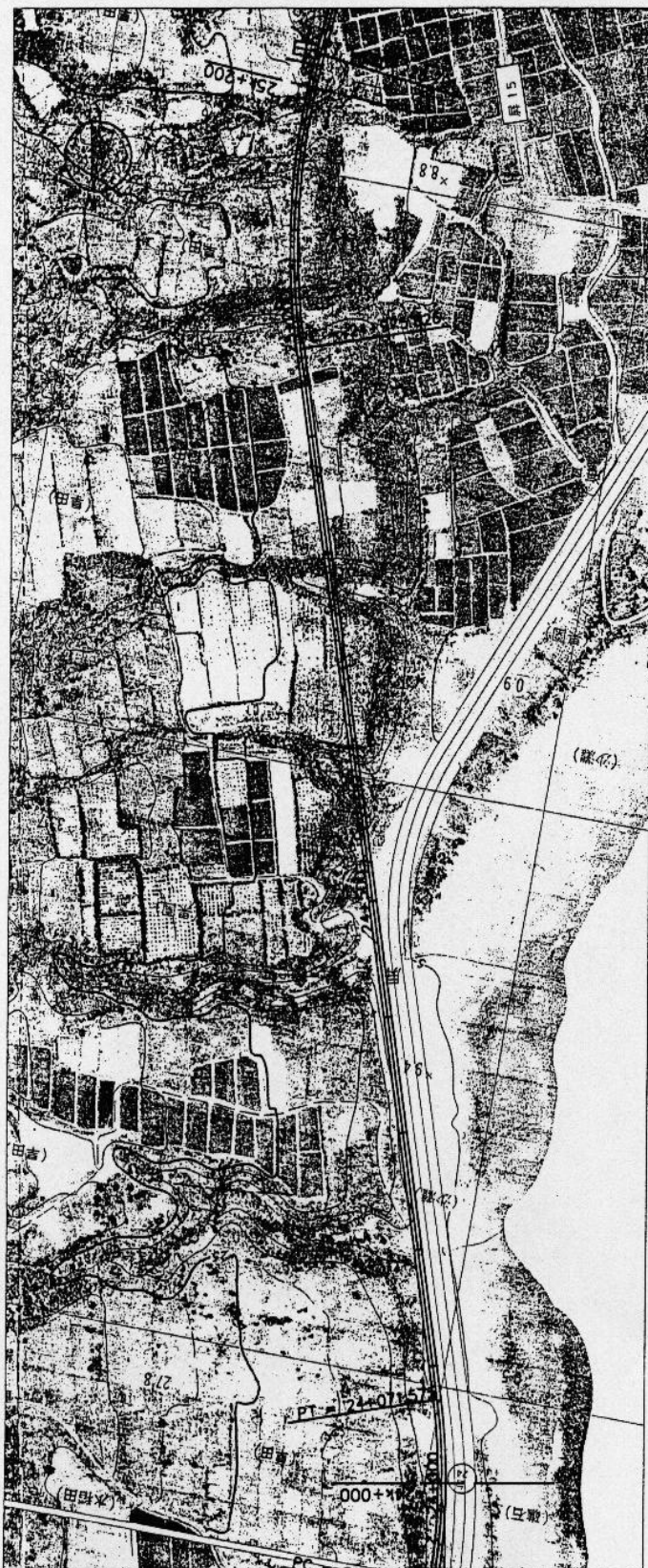
計畫編號	DESIGN CONSULTANT
THE 嘉法國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTCI CORPORATION

附圖九
路線平面圖
19+200 ~ 21+600

計畫編號	DESIGN CONSULTANT
THE 嘉法國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	CTCI CORPORATION



附圖十
路線平面圖
21+600 ~ 24+000



交通部運輸研究所

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
委託單位	THE CONSULTANTS
承辦單位	中島工程股份有限公司
設計人員	CTCI CORPORATION

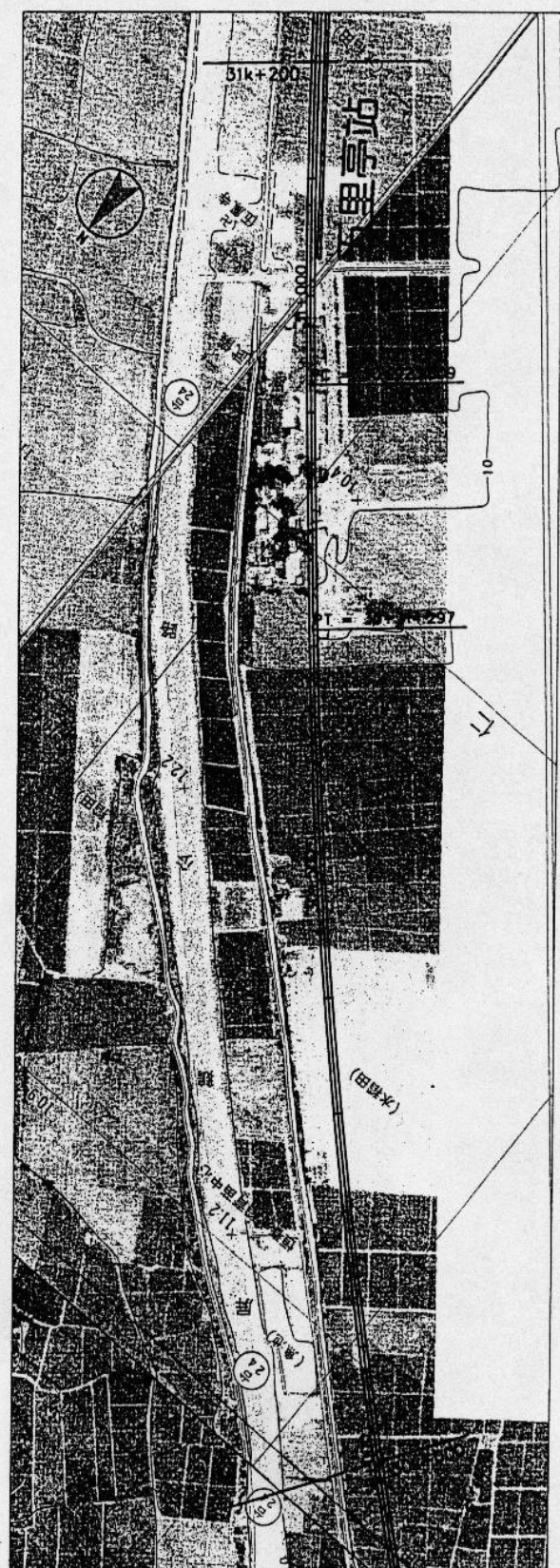
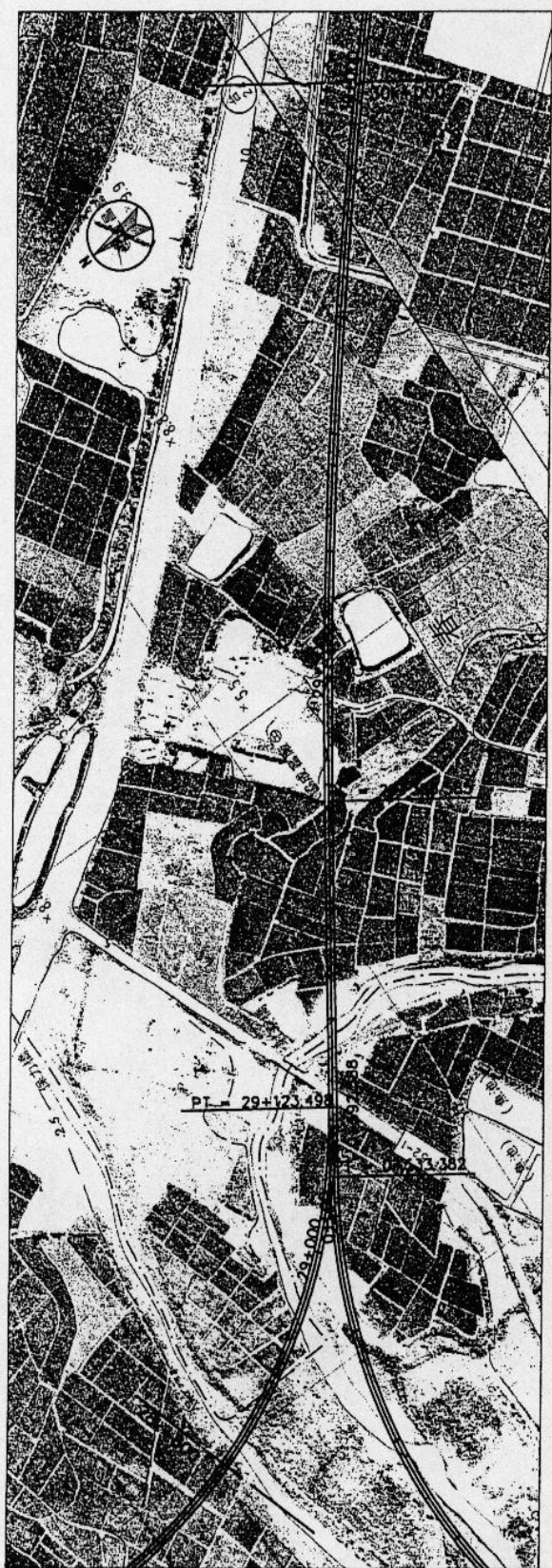
計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
委託單位	THE CONSULTANTS
承辦單位	中島工程股份有限公司
設計人員	CTCI CORPORATION

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
委託單位	THE CONSULTANTS
承辦單位	中島工程股份有限公司
設計人員	CTCI CORPORATION

附圖十一
路線平面圖
24+000 ~ 26+400

附圖十一
路線平面圖
24+000 ~ 26+400

[illegible]



交通部運輸研究所

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE 臺灣國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中島工程股份有限公司	CTCI CORPORATION

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE 臺灣國際工程顧問股份有限公司	THE CONSULTANTS
中島工程股份有限公司	CTCI CORPORATION

附圖十三
路線平面圖
28+800 ~ 31+200

附圖十三
路線平面圖
28+800 ~ 31+200



交通部運輸研究所

計畫名稱	THI CONSULTANTS
委託單位	THI CONSULTANTS
委託日期	中華民國八十四年
委託地點	THI CONSULTANTS
委託金額	THI CONSULTANTS
委託人	THI CONSULTANTS
委託人地址	THI CONSULTANTS
委託人電話	THI CONSULTANTS
委託人傳真	THI CONSULTANTS
委託人電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡方式	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡人	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電話	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡傳真	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡其他	THI CONSULTANTS

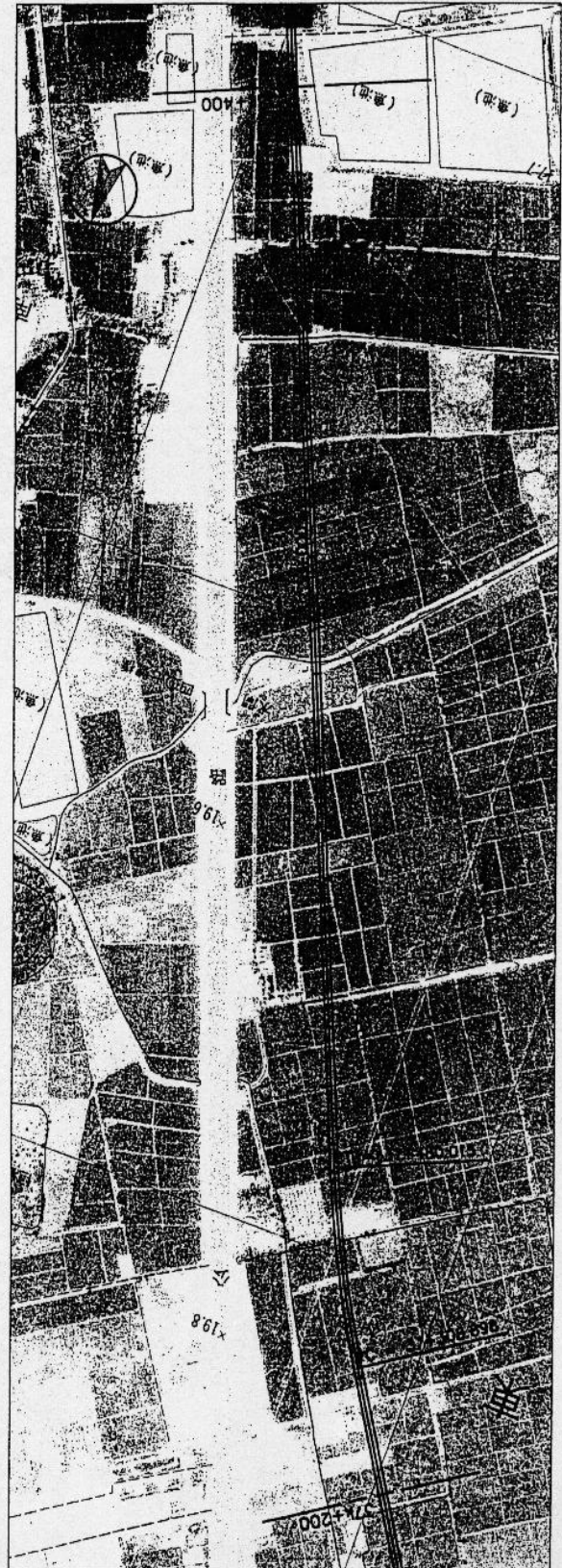
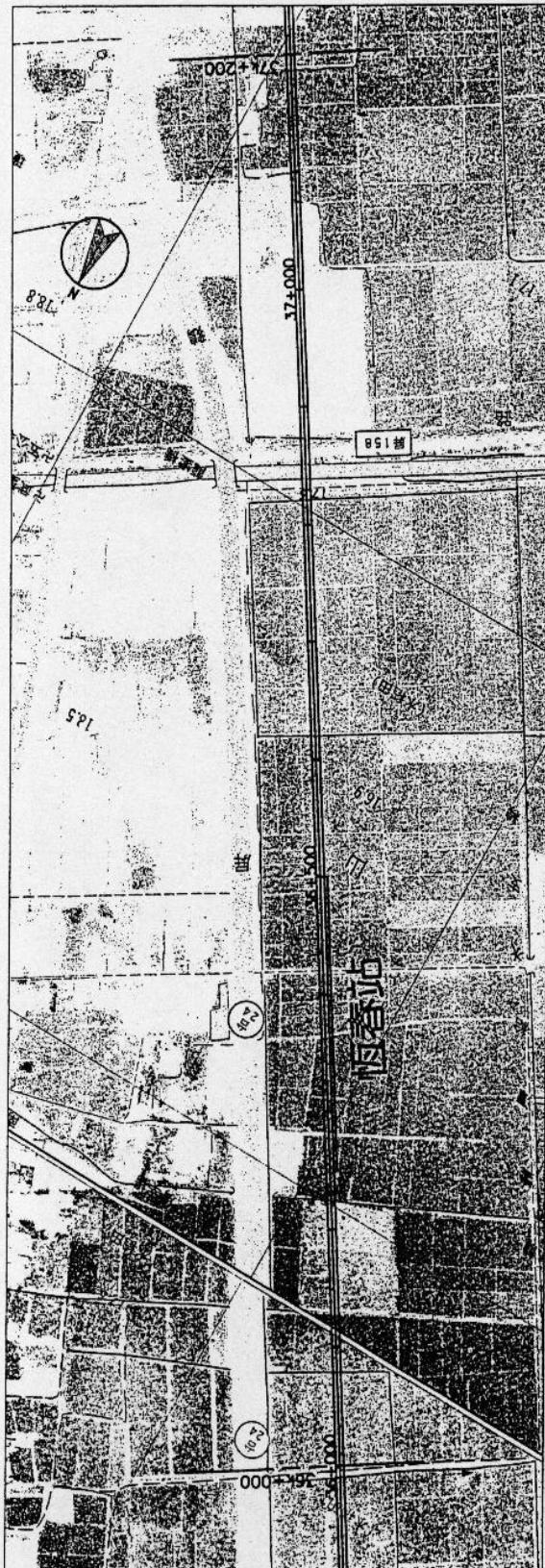
計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
委託單位	THI CONSULTANTS
委託日期	中華民國八十四年
委託地點	THI CONSULTANTS
委託金額	THI CONSULTANTS
委託人	THI CONSULTANTS
委託人地址	THI CONSULTANTS
委託人電話	THI CONSULTANTS
委託人傳真	THI CONSULTANTS
委託人電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡方式	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡人	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電話	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡傳真	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡其他	THI CONSULTANTS

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
委託單位	THI CONSULTANTS
委託日期	中華民國八十四年
委託地點	THI CONSULTANTS
委託金額	THI CONSULTANTS
委託人	THI CONSULTANTS
委託人地址	THI CONSULTANTS
委託人電話	THI CONSULTANTS
委託人傳真	THI CONSULTANTS
委託人電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡方式	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡人	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電話	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡傳真	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡電子郵件	THI CONSULTANTS
委託人其他聯絡其他	THI CONSULTANTS

附圖十四
路線平面圖
31+200 ~ 33+600



日期 Date	星期 Day	時間 Time	地點 Place	事項 Remarks
1954年10月10日	星期日	下午二時	廣州	廣州港務局
1954年10月11日	星期一	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月12日	星期二	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月13日	星期三	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月14日	星期四	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月15日	星期五	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月16日	星期六	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月17日	星期日	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月18日	星期一	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月19日	星期二	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月20日	星期三	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月21日	星期四	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月22日	星期五	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月23日	星期六	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月24日	星期日	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月25日	星期一	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月26日	星期二	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月27日	星期三	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月28日	星期四	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月29日	星期五	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月30日	星期六	上午九時	廣州	廣州港務局
1954年10月31日	星期日	上午九時	廣州	廣州港務局



交通部運輸研究所

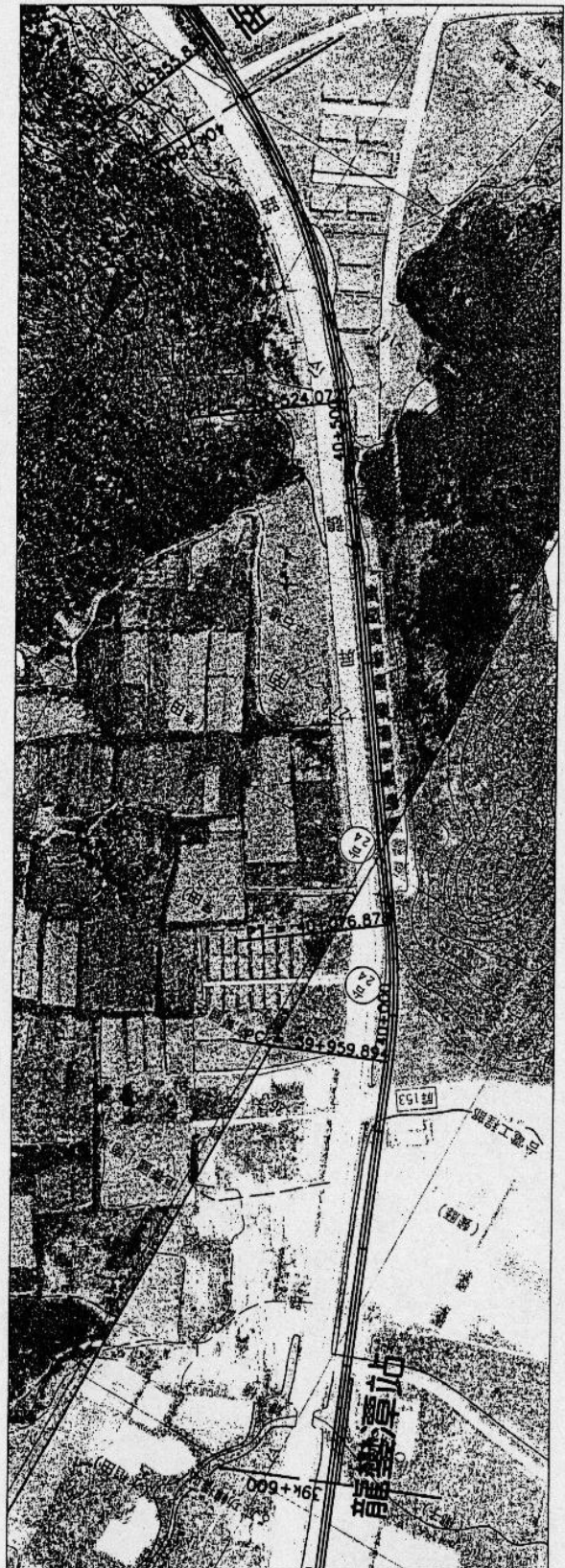
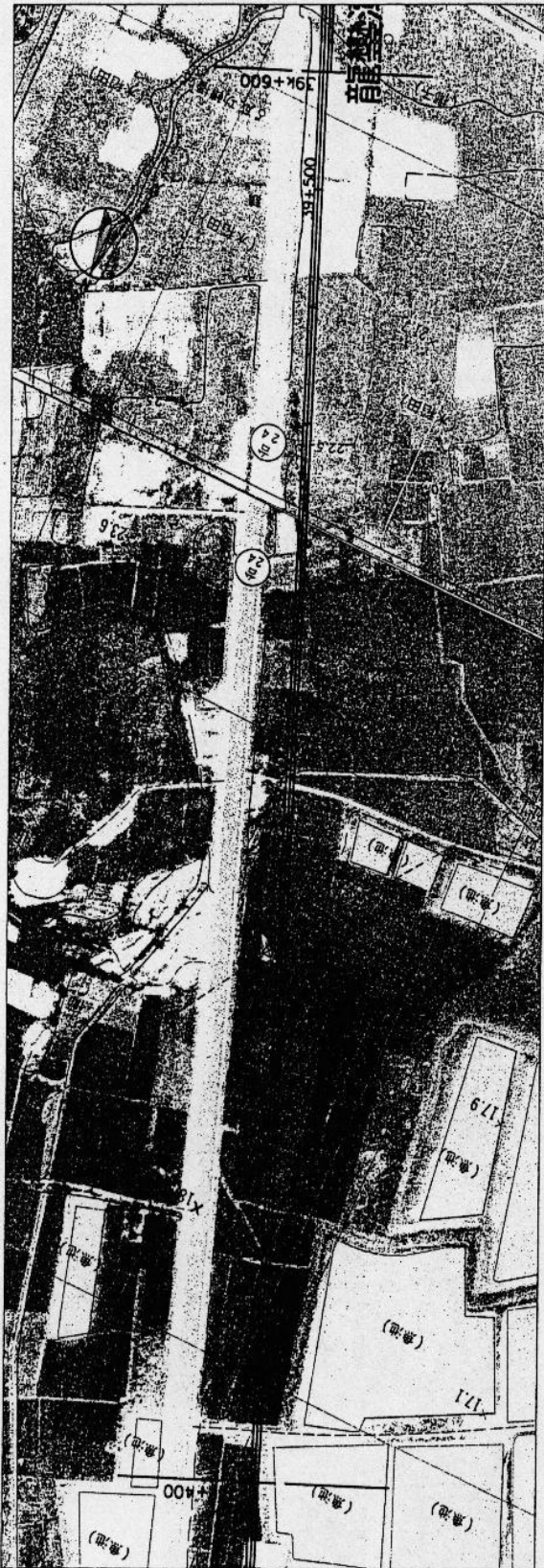
計畫名稱	計畫編號	計畫日期
委託單位	委託編號	委託日期
執行單位	執行編號	執行日期
審核單位	審核編號	審核日期
備註		

THE
THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION

圖名	圖號	圖例
比例尺	比例尺	比例尺
繪圖人	繪圖人	繪圖人
校對人	校對人	校對人
審核人	審核人	審核人

附圖十六
路線平面圖
36+000 ~ 38+400

附圖十六
路線平面圖
36+000 ~ 38+400



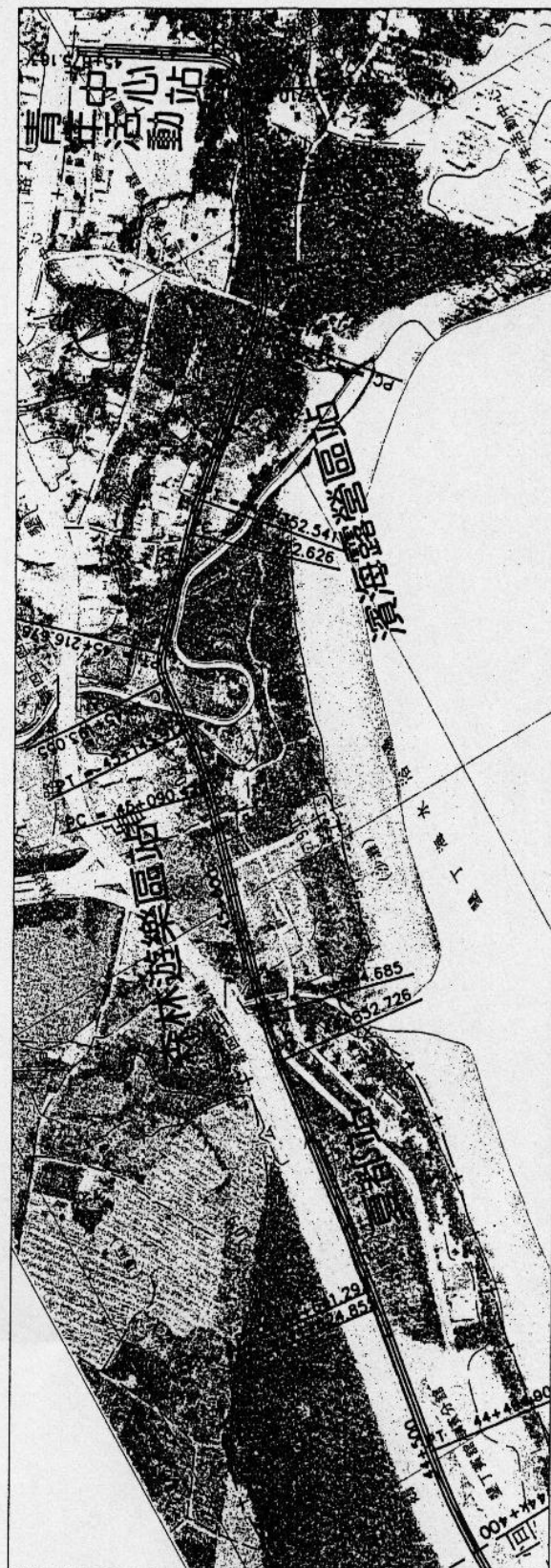
交通部運輸研究所

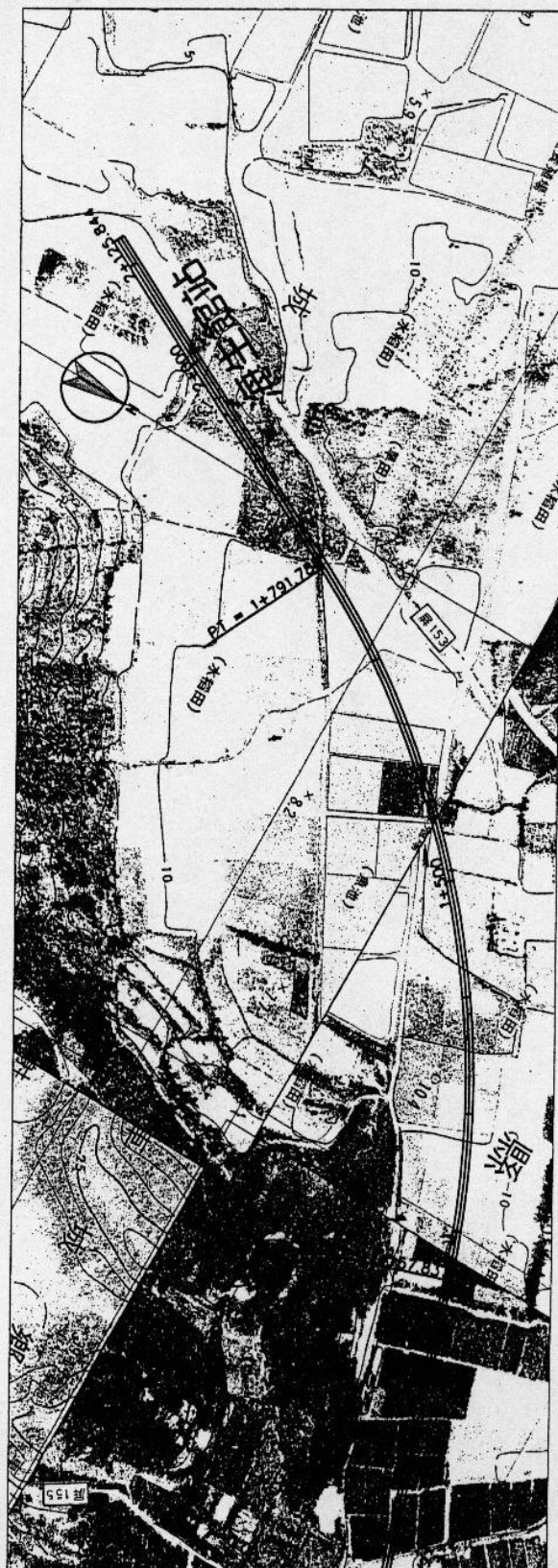
計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE CONSULTANTS	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION	CTCI CORPORATION

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE CONSULTANTS	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION	CTCI CORPORATION

附圖十七
路線平面圖
38+400 ~ 40+800

計畫名稱	DESIGN CONSULTANT
THE CONSULTANTS	THE CONSULTANTS
中興工程股份有限公司	中興工程股份有限公司
CTCI CORPORATION	CTCI CORPORATION

[illegible]



姓名 Name	日期 Date	內 容 Description	延 遲 Delayed

交通部運輸研究所

項目 Item	金額 Amount	日付 Date
振込 Deposit		
振込 Deposit		

同濟顧問 設計顧問
DESIGN CONSULTANT

THE 惠漢國際工程顧問股份有限公司
THE CONSULTANTS

THE CHINESE UNIVERSITY OF PETROLEUM



中鼎工程股份有限公司
CTCI CORPORATION

[illegible]

興建與營運東大鵬湖至恆春、望丁地區

軌道系統可行性研究

十二圖附

路線平面圖

 $0+000 \sim 2+125.844$

(海生館支線)

附錄四

民意反映調查問卷

親愛的女士、先生：您好！

目前恆春半島之公路基礎建設大致已完成，海上藍色公路及恆春五里亭機場等海、空運建設亦正積極進行中，惟缺乏能夠提供高容量旅運服務且安全舒適之軌道建設。由於現階段觀光客僅能循公路系統進入恆春半島，因此假日期間所湧進之大量車潮，往往造成屏鵝公路交通壅塞及停車空間嚴重不足的現象，不但降低恆春半島之觀光品質，也對地方居民的日常生活產生干擾。

有鑑於此，本所委託鼎漢國際工程顧問公司進行「興建與營運屏東大鵬灣至恆春、墾丁地區軌道系統可行性研究」，計畫將鐵路由枋山延伸至恆春地區，並於枋山、楓港、車城、海生館、五里亭機場、恆春等地設站，期能達成改善交通、促進觀光之目標。為了進一步瞭解民眾對於本規劃之看法與期待，特別進行本次問卷調查，廣徵民眾及輿論之意見，以作為後續規劃之參考。所有調查內容絕對僅供本研究分析使用，本所保證絕不洩露您的寶貴意見，敬請協助配合完成問卷。謝謝您!!!

敬祝 身心健康!!!

交通部運輸研究所 敬啟

一、您認為將鐵路系統延伸至恆春、墾丁地區對於促進恆春半島觀光發展是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

二、您認為新鐵路系統對於增加沿線地方就業機會是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

三、您認為此鐵路系統對於沿線公路交通瓶頸之紓解是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

四、鐵路營運可能帶來間斷性的噪音與空氣污染；但會減少公路車輛持續性的噪音與污染，請問您能不能接受鐵路對於環境方面的影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

五、本計畫鐵路橫越主要省、縣道時多採立體交叉設計，但與社區居民出入道路交會時，有時仍有設置平交道之必要，請問您是否能接受這方面的影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

六、本計畫部份鐵路設施受限於當地地形，可能須佈設於山坡林地或採高架結構，請問您是否能接受鐵路設施對景觀所造成之影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

七、本計畫預計將於民國 99 年完工開始營運，請問您哪一年期通車最為適當？

- ☐ 應大幅提前 ☐ 應稍微提前 ☐ 沒有偏好 ☐ 應稍微延後
☐ 應大幅延後 提前 / 延後至 _____ 年

八、鐵路之興建與營運成本高，但可改善交通狀況、帶來觀光人潮；拓寬現有之公路設施雖可抒解短期的公路交通需求，長期而言，仍有交通擁擠與停車困難的問題。在政府財政預算與土地資源有限的情況下，您認為應優先投資何項建設？

- ☐ 鐵路建設 ☐ 公路建設(包括公路拓寬、闢建停車場等) ☐ 沒意見

九、綜合以上優缺點的考慮，請問您贊不贊成將鐵路延伸至恆春、墾丁地區？

- ☐ 非常贊成 ☐ 贊成 ☐ 沒有偏好 ☐ 不贊成 ☐ 非常不贊成
☐ 不知道

基本資料

(一) 性別

- ☐ 男 ☐ 女

(二) 年齡

- ☐ 20 歲以下 ☐ 21~30 歲 ☐ 31~40 歲 ☐ 41~50 歲
☐ 51~60 歲 ☐ 60 歲以上

(三) 學歷

- ☐ 國小 ☐ 國中 ☐ 高中、職 ☐ 大專 ☐ 研究所以上

(四) 職業

- ☐ 軍警公教 ☐ 加工製造業 ☐ 服務業 ☐ 農漁業 ☐ 學生
☐ 家管 ☐ 其他 _____

※ 您覺得您的職業和屏東縣的觀光產業有相關嗎？ ☐ 有 ☐ 無

(五) 工作地點

- ☐ 屏東縣 _____ 鄉 / 鎮
☐ 屏東市 ☐ 高雄縣 ☐ 高雄市 ☐ 其他縣市 _____

親愛的女士、先生：您好！

目前恆春半島之公路基礎建設大致已完成，海上藍色公路及恆春機場等海、空運建設亦正積極進行中，惟缺乏能夠提供高容量旅運服務且安全舒適之軌道建設。由於現階段觀光客僅能循公路系統進入恆春半島，因此假日期間所湧進之大量車潮，往往造成屏鵝公路交通壅塞及停車空間嚴重不足的現象，不但降低恆春半島之觀光品質，也對地方居民的日常生活產生干擾。

有鑑於此，本所委託鼎漢國際工程顧問公司進行「興建與營運屏東大鵬灣至恆春、墾丁地區軌道系統可行性研究」，計畫將鐵路由枋山延伸至恆春地區，並於枋山、楓港、車城、海生館、五里亭機場、恆春等地設站，期能達成改善交通、促進觀光之目標。為了進一步瞭解民眾對於本規劃之看法與期待，特別進行本次問卷調查，廣徵民眾及輿論之意見，以作為後續規劃之參考。所有調查內容絕對僅供本研究分析使用，本所保證絕不洩露您的寶貴意見，敬請協助配合完成問卷。謝謝您!!!

敬祝 身心健康!!!

交通部運輸研究所 敬啟

一、您認為將鐵路系統延伸至恆春、墾丁地區對於促進恆春半島觀光發展是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

二、您認為新鐵路系統對於增加沿線地方就業機會是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

三、您認為此鐵路系統對於沿線公路交通瓶頸之紓解是否有幫助？

- ☐ 非常有幫助 ☐ 還算有幫助 ☐ 完全沒幫助 ☐ 有點反效果
☐ 非常有反效果 ☐ 不知道

四、鐵路營運可能帶來間斷性的噪音與空氣污染；但會減少公路車輛持續性的噪音與污染，請問您能不能接受鐵路對於環境方面的影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

五、本計劃鐵路橫越主要省、縣道時多採立體交叉設計，但與社區居民出入道路交會時，有時仍有設置平交道之必要，請問您是否能接受這方面的影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

六、本計劃部份鐵路設施受限於當地地形，可能須佈設於山坡林地或採高架結構，請問您是否能接受鐵路設施對景觀所造成之影響？

- ☐ 非常能接受 ☐ 還可以接受 ☐ 沒有偏好 ☐ 不太能接受
☐ 完全不接受 ☐ 不知道

七、本計畫預計將於民國 99 年完工開始通車營運，請問您哪一年期通車最為適當？

- ☐ 應大幅提前 ☐ 應稍微提前 ☐ 沒有偏好 ☐ 應稍微延後
☐ 應大幅延後 提前 / 延後至 _____ 年

八、鐵路之興建與營運成本高，但可改善交通狀況、帶來觀光人潮；拓寬現有之公路設施雖可抒解短期的公路交通需求，長期而言，仍有交通擁擠與停車困難的問題。在政府財政預算與土地資源有限的情況下，您認為應優先投資何項建設？

- ☐ 鐵路建設 ☐ 公路建設(包括公路拓寬、闢建停車場等) ☐ 沒意見

九、綜合以上優缺點的考慮，請問您贊不贊成將鐵路延伸至恆春、墾丁地區？

- ☐ 非常贊成 ☐ 贊成 ☐ 沒有偏好 ☐ 不贊成 ☐ 非常不贊成
☐ 不知道

十、請問您是否贊同本計劃之設站數量？

- ☐ 贊同
☐ 不贊同，您認為應 **增加** / **刪除** _____ 處之車站？

十一、為解決恆春半島觀光旺季之交通擁塞問題，計畫配合鐵、公路大眾運輸系統，實施公路自用小客車之管制措施(當地居民除外)，您認為哪一個區段較有實施之必要？

- ☐ 枋山 (枋山車站以南) ☐ 楓港 (台九線以南) ☐ 車城 (縣 199 以南)
☐ 恆春 (恆春車站以南)

十二、對於本計畫，您是否還有其他意見？_____

附錄五

企業經營意願調查問卷

捷運系統領銜投資開發商

敬啟者：您好！

目前恆春半島之公路基礎建設大致已完成，海上藍色公路及恆春五里亭機場等海、空運建設亦正積極進行中，惟缺乏能夠提供高容量旅運服務且安全舒適之軌道建設。由於現階段觀光客僅能循公路系統進入恆春半島，因此假日期間所湧進之大量車潮，往往造成屏鵝公路交通壅塞及停車空間嚴重不足的現象，不但降低恆春半島之觀光品質，也對地方居民的日常生活產生干擾。

有鑑於此，本所委託鼎漢國際工程顧問公司進行「興建與營運屏東大鵬灣至恆春、墾丁地區軌道系統可行性研究」，計畫將鐵路由枋山延伸至恆春地區，並於枋山、楓港、車城、海生館、五里亭機場、恆春等地設站，期能達成改善交通、促進觀光之目標。為了進一步瞭解民間企業對於本規劃之看法及參與投資意願，特別進行本次問卷調查，以作為後續規劃之參考。敬請協助配合，謝謝您!!!

順頌商祺!!!

交通部運輸研究所 敬啟

一、就您目前對大鵬灣至恆春間之交通運輸的瞭解與認知，認為此間有無興建軌道系統之必要？

☐ 有，因為

- ☐ 減少小客車使用量，可紓緩假日期間已惡化之公路擁塞及停車問題
- ☐ 軌道系統可提供快捷、舒適與安全的大眾運輸服務，提昇旅遊品質
- ☐ 其他_____

☐ 無，因為

- ☐ 墾丁旅遊市場不大，現有公路系統及停車空間已可負荷交通需求
- ☐ 墾丁旅遊據點分散，鐵路無法提供面的服務
- ☐ 其他_____

二、您認為如何能夠增加民間參與投資本計畫軌道系統之誘因？

(請填入下列各項因素之重要性順序)

- ☐ 保留路線或車站之規劃彈性
- ☐ 適度提高特許公司之特許年期
- ☐ 政府合理分攤投資風險
- ☐ 政府協助排除投資障礙(如管線協調與用地取得等)
- ☐ 政府協助排除平行競爭(如假日管制小客車進入、限制觀光地區路邊停車)
- ☐ 其他_____

三、您認為下列何種民間參與方式較適合本計畫？

- ☐ 枋山至墾丁 BOT(政府補助非自償部份)
- ☐ 枋山至恆春 BTO，恆春至墾丁 BOT
- ☐ 枋山至恆春 OT，恆春至墾丁 BOT
- ☐ 枋山至恆春 BT，恆春至墾丁 BOT
- ☐ 枋山至墾丁 BLT(由民間機構取得興建及營運特許權，自行規劃興建完工後，其中軌道設施藉由收取租金之方式租予政府經營管理，至於場站開發及附屬事業則仍由民間機構經營管理，全路段之重增置設備亦由民間機構投資管理，其中政府支付租金之金額以民間機構可獲致正常利潤為限；特許期間屆滿後，所有權及營運權歸還政府。)
- ☐ 車路分離 BOT(政府完成枋山至墾丁之土建部分，民間機構投資車輛營運設備，並取得特許期間之營運權。)
- ☐ 其他_____

四、請問 貴公司曾參加之交通建設 BOT (民間參與)有哪些？

五、有無參與本計畫軌道系統興建與營運之意願？

- ☐ 可考慮，尚需評估的條件有：

- ☐ 無，請簡述原因：

六、其他意見

土地開發／附屬事業開發商

敬啟者：您好！

目前恆春半島之公路基礎建設大致已完成，海上藍色公路及恆春五里亭機場等海、空運建設亦正積極進行中，惟缺乏能夠提供高容量旅運服務且安全舒適之軌道建設。由於現階段觀光客僅能循公路系統進入恆春半島，因此假日期間所湧進之大量車潮，往往造成屏鵝公路交通壅塞及停車空間嚴重不足的現象，不但降低恆春半島之觀光品質，也對地方居民的日常生活產生干擾。

有鑑於此，本所委託鼎漢國際工程顧問公司進行「興建與營運屏東大鵬灣至恆春、墾丁地區軌道系統可行性研究」，計畫將鐵路由枋山延伸至恆春地區，並於枋山、楓港、車城、海生館、五里亭機場、恆春等地設站，期能達成改善交通、促進觀光之目標。為了進一步瞭解民間企業對於本規劃之看法及參與投資意願，特別進行本次問卷調查，以作為後續規劃之參考。敬請協助配合，謝謝您!!!

順頌商祺!!!

交通部運輸研究所 敬啟

一、就您目前對大鵬灣至恆春間之交通運輸的瞭解與認知，認為此間有無興建軌道系統之必要？

☐有，因為

- ☐ 減少小客車使用量，可舒緩假日期間已惡化之公路擁塞及停車問題
- ☐ 軌道系統可提供快捷、舒適與安全的大眾運輸服務，提昇旅遊品質
- ☐ 其他_____

☐無，因為

- ☐ 墾丁旅遊市場不大，現有公路系統及停車空間已可負荷交通需求
- ☐ 墾丁旅遊據點分散，鐵路無法提供面的服務
- ☐ 其他_____

二、若政府決定推動民間參與興建與營運大鵬灣至恆春、墾丁間軌道系統之計畫，您認為軌道沿線各場站有無經營附屬事業或進行土地開發之必要？

☐有，因為

- ☐ 可增加軌道計畫整體投資效益，提高民間參予投資興建之誘因
- ☐ 可藉由車站觀光產業活動吸引民眾搭乘鐵路，增加軌道本業收益
- ☐ 其他_____

☐無，因為

- ☐ 沿線車站都市化程度低，無實質開發效益
- ☐ 須注入額外資金，若開發失敗將影響主計畫之財務
- ☐ 其他_____

三、請問 貴公司曾參與大眾運輸場站週邊土地開發、重大公共建設 BOT、或觀光產業開發之相關經驗有那些？

四、請問 貴公司有無參與本計畫軌道系統場站周邊土地開發/聯合開發之興趣？

☐ 有，您認為最有可能參與開發的場站為何？

☐ 枋山新站 ☐ 楓港站 ☐ 車城站 ☐ 海生館站 ☐ 恆春機場站

☐ 恆春站 ☐ 龍鑾潭轉乘站 ☐ 森林遊樂區轉乘站

針對以上選擇之場站，您建議之開發內容及引入活動為何？

☐ 無，請簡述原因_____

五、其他意見