

「海岸地區特定區位審議機制探討」-重要海岸景觀區劃設座談會

壹、背景說明

海岸管理法（以下簡稱本法）業於 104.2.4 公布施行。依本法第 8 條第 1 項第 8 款規定，整體海岸管理計畫應劃設「海岸管理須特別關注之特定區位」，俾依本法第 25 條及「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」規定，辦理「從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，申請人應檢具海岸利用管理說明書，申請中央主管機關許可。」之申請及審議作業參據。

依上開管理辦法第 2 條規定，本法第 25 條第 1 項所稱特定區位，包括「近岸海域」、「海岸保護區」、「海岸防護區」、「潮間帶」、「重要海岸景觀區」、「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」及「其他經中央主管機關指定之地區」等 7 種類型。目前特定區位僅有近岸海域已併同海岸地區，於 104.8.4 公告其範圍；海岸保護區、海岸防護區應依海岸管理法規定劃設；至於潮間帶、重要海岸景觀區及最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區、及其他經中央主管機關指定之地區，則委由中華民國綠野生態保育協會透過「海岸地區特定區位審議機制探討」乙案，進行檢討。

依據 105.11.02 內政部海岸管理審議會審議「整體海岸管理計畫（草案）」第 3 次專案小組會議紀錄：「1. 重要海岸景觀區之『景觀道路』，應先確定其景觀標的，並據以適修『都市設計準則』。2. 依據景觀標的，確認景觀道路之實際路段，無保護標的者，得予刪除，…。3. 重要海岸景觀區之『景觀道路』，有明確景觀標的者，得納入本計畫一併公告；景觀標的須再確認者，由內政部會商有關機關後，另案劃定公告。2. 重要海岸景觀區之景觀道路，應兼顧保全從路看海、從海看路之景觀視野，…。」，本協會並彙整有關單位依內政部 105.11.17 內授營綜字第 1050814894 號函提供之「景觀道路」之景觀標的階段劃設建議，進行

「重要海岸景觀區」之檢討劃設。本次座談會擬針對目前劃設原則與成果，都市設計準則內容、開發審議整合機制、景觀預先評估影響流程、與景觀輔導管理跨域整合構想，邀請國內景觀界與海岸有關專家學者、相關部會以及民間團體進行座談研討，以作為「重要海岸景觀區」特定區位檢討劃設，以及整體海岸管理計畫（草案）公告之參據。

貳、會議時間：106 年 1 月 24 日（二）下午 2 時 00 分

參、會議地點：內政部營建署 601 會議室（臺北市八德路 2 段 342 號）

肆、會議議程：

- 一、 主持人開場（中國文化大學景觀學系郭瓊瑩教授，5 分鐘）
- 二、 引言報告（中華民國景觀學會張宇欽副理事長，25 分鐘）
 1. 整體海岸管理計畫與海岸特定區位劃設目的與架構
- 三、 綜合討論（中國文化大學景觀學系郭瓊瑩教授，90 分鐘）
 1. 重要海岸景觀區劃設原則與成果
 2. 重要海岸景觀區都市設計準則
 3. 重要海岸景觀區審議輔導管理機制
 4. 景觀預先評估影響構想

會議附件資料

一、引言報告：整體海岸管理計畫與特定區位劃設目的與架構

整體海岸管理計畫（草案）為海岸管理所需，除為維持生物多樣性與珍貴稀少之自然與文化資產而劃定「海岸保護區」；與減少自然人為因素引起海岸災害而劃定之「海岸防護區」外。並針對海岸地區具有生態敏感性，景觀價值性，以及環境敏感性之「重要海岸景觀區」、與「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」、「潮間帶」，進行「海岸特定區位」之分區劃設與管理（參見圖 1、表 1）。

依據整體海岸管理計畫（草案），「重要海岸景觀區」、與「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」、「潮間帶」等海岸特定區位之劃設管理目的如下：

表 1 整體海岸管理計畫（草案）海岸特定區位劃設管理原則綜整表

特定區位	劃設管理目的	劃設原則	使用限制
重要海岸景觀區	規劃保育管理維護海岸地區之景觀資源豐富地區。	1. 海岸地區之全國區域計畫文化景觀敏感區類。 2. 區域計畫指定景觀道路兩側 1 公里或至最近山稜線與海岸地區濱海陸地的交集範圍。	1. 自然地景、地標、歷史文化資產與珍貴樹木應原地保存，且建築設施應與周圍環境融合。 2. 景觀道路向海側應確保重要公共視覺通廊；向陸側應確保自然天際線不受遮蔽。 3. 景觀道路兩側應退縮並留設連貫綠帶供公眾通行，並規範管制廣告設施。
最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區	確保人為使用與海岸線保持一定安全距離，以因應氣候變遷，作為海平面上升之緩衝；維持道路與海岸線地區縱、橫向之穿透性，確保公共通行與公共使用之權益。	與海岸線平行之第一條可供汽車或鐵路通行之濱海道路，其與平均高潮線所圍成之帶狀陸域範圍。	1. 保留海岸線向陸域移動之適當緩衝範圍。 2. 環境資源保護與海岸防護優先。 3. 合宜之土地使用與強度，避免環境惡化。 4. 海岸工程與景觀的平衡與協調。 5. 減少人為設施設置。
潮間帶	確保每日潮汐漲退海陸交界潮間帶地區之自然環境與生物多樣性。	最高潮位（HAT）至最低潮位（LAT）間之範圍	1. 保護自然狀態 2. 開發利用衝擊最小 3. 禁止妨礙公共通行

資料來源：參考整體海岸管理計畫（草案），本計畫整理

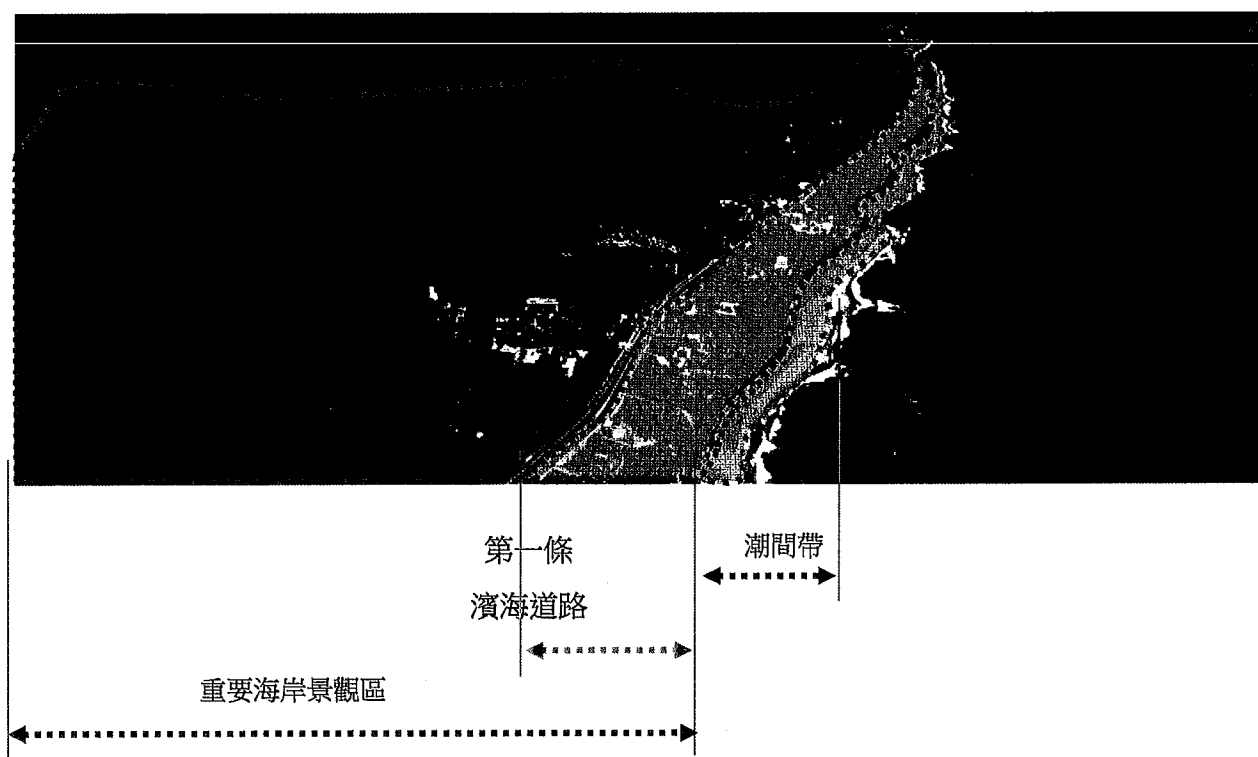
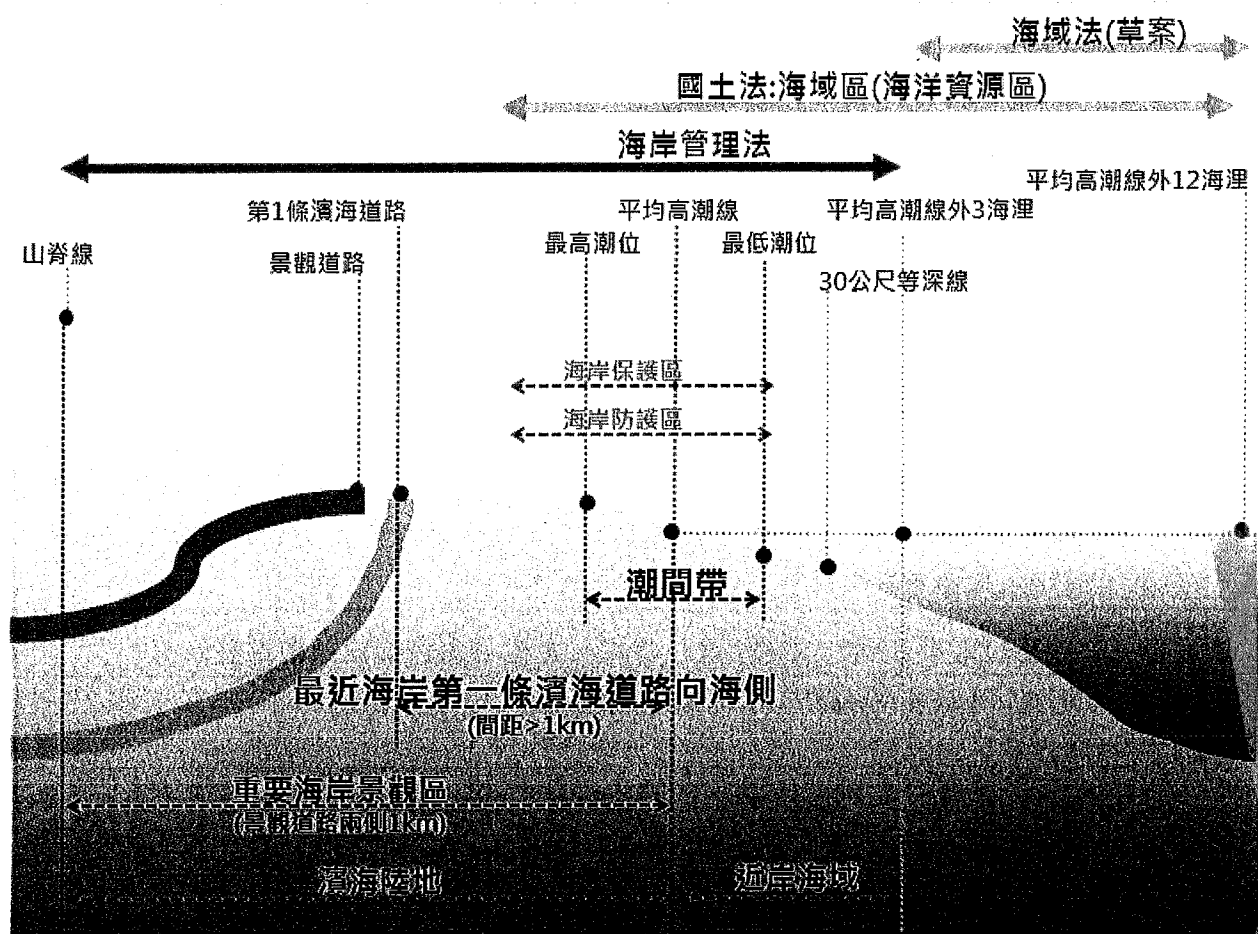


圖 1 海岸地區特定區位劃設範圍示

(一)重要海岸景觀區之定位

「重要海岸景觀區」為整體海岸管理計畫中「特定區位」的一種，其與海岸保護區、海岸防護區以及其他特定區位間，需有效的分工與整合，來促進臺灣海岸的永續利用。因此，本計畫定位其在保護「重要海岸景觀資源」之視域景觀與可視性，與其整體海岸景觀特質之完整與融合，參見圖 2 所示。因此，為確保並維持重要海岸景觀資源所在之整體海岸景觀特質，參考比照區域計畫非都市土地開發審議作業規範第 44 條：「開發區位於…區域計畫景觀道路行經範圍內，應做視覺景觀分析。…（二）以區域計畫景觀道路（如附表七）兩側一公里範圍內或至最近山稜線之範圍內，並擇取其中範圍較小者。」，擬透過台灣海岸重要景觀資源，以及重要景觀資源周圍 1 公里近中景之可視範圍之劃設，進行未來範圍內開發申請案都市設計之管理，以確保開發申請案件能與整體海岸景觀特質融合，且不造成重要海岸景觀資源可視性與視域景觀之影響。同時考量範圍內城鄉集居聚落既有發展與景觀維護管理之特殊必要性，另行指認劃設城鄉集居區景觀優化類之範圍，以利海岸管理基金復育補助獎勵，與政府有關政策資源之跨域整合與引入。

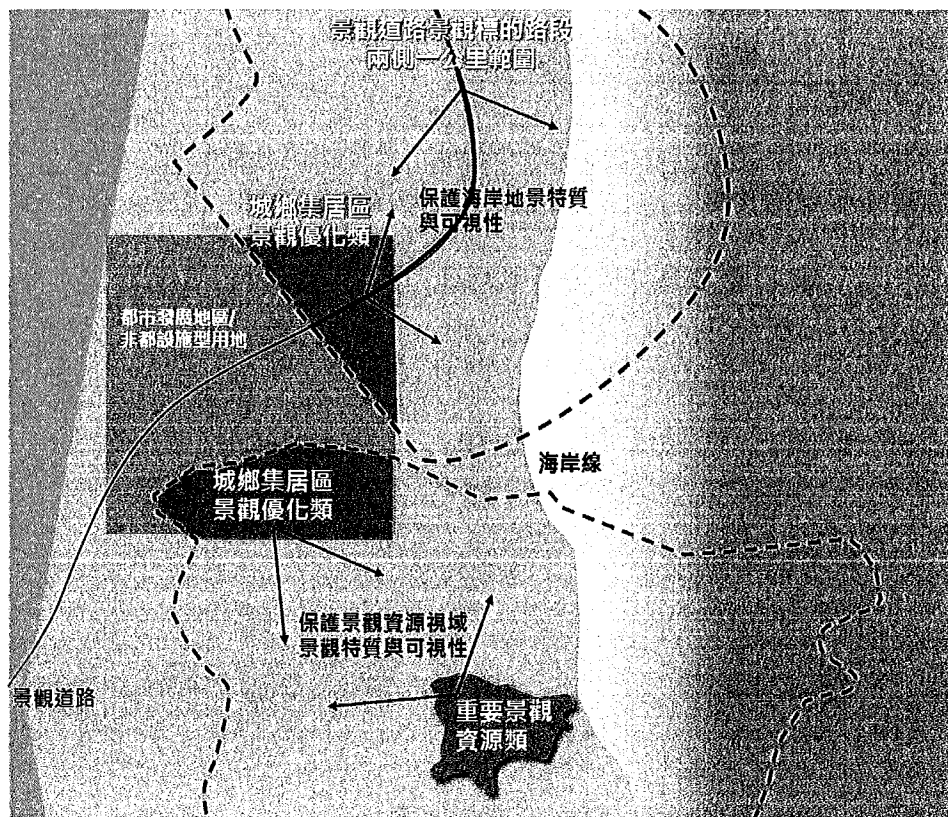


圖 2 重要海岸景觀區劃設範圍示意

(二)重要海岸景觀區之功能

因目前整體海岸管理計畫(草案)中海岸保護區之劃設(第一階段)先以具有法源基礎之法定保護區為主,其他研究調查與成果(第二階段)將在後續整體海岸管理計畫通盤檢討時逐步納入。在此背景條件下,本計畫中針對重要海岸景觀區之功能分為兩種,參見圖3所示,第一種功能,主要為保護「重要海岸景觀資源」之整體海岸景觀特質與其可視性,因此,以「重要景觀資源」之可視性「視域範圍」為主;第二種,將整體海岸管理計畫(草案)中第二階段海岸保護區,具有景觀資源條件者納入「重要海岸景觀區」,暫以特定區位的方式保護海岸資源,並於後續通盤檢討確定納入保護區後,解編其重要海岸景觀區之性質,回歸保護區進行管理。

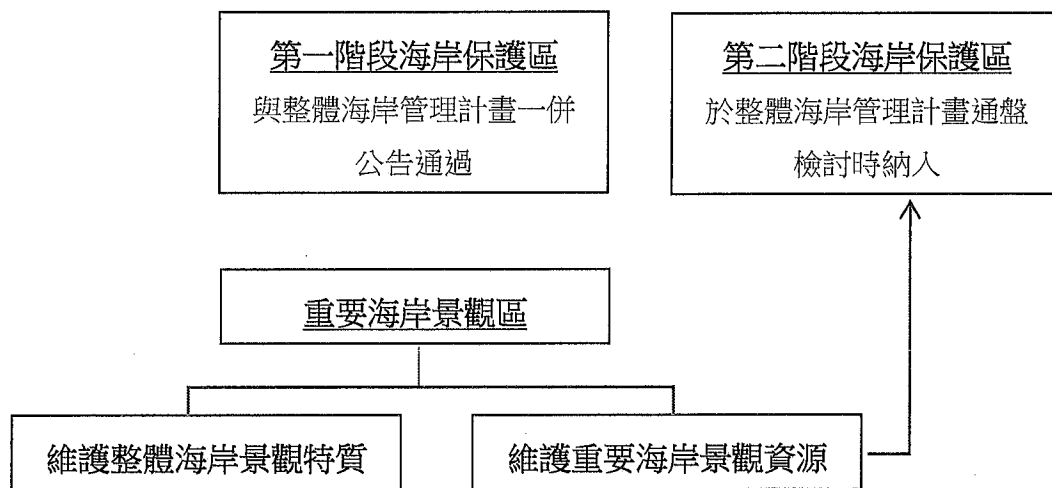


圖3 重要海岸景觀區之功能

二、綜合討論

議題一、重要海岸景觀區劃設原則與成果

說明：

1. 劃設概念

考量海岸景觀管理與維護之分類必要，重要海岸景觀區之劃設將包含：

(1) 重要景觀資源：

(A) 為景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義，需特別加以規劃、保育、管理及維護者；

(B) 區域計畫指定之景觀道路可看見海岸或大海之海陸交界地景，或相鄰海岸環境，具有自然、美學、文化或歷史重要意義之路段，應特別維護其景觀通廊不受遮蔽，以及整體視域景觀特質完整者。

(2) 重要景觀資源之景觀視域：指眺望海岸景觀資源之景觀視域範圍。

(3) 城鄉集居聚落景觀：鄰近重要景觀資源或景觀道路沿線之既有城鄉聚落，因屬於既有已開發之城鎮聚落發展區，其利用管理應朝向優化既有城鎮景觀，使與整體海岸地區景觀融合，或營造其優美城鎮聚落景觀。

2. 劃設原則

「重要海岸景觀區」原則修正建議	整體海岸管理計畫草案劃設原則
未修正	(一)中央主管機關劃設重要海岸景觀區範圍時，應考量生態、美學、景觀、資源保護，維持生態系統、重要景觀及其視域之延續性及完整性。
(二)重要景觀資源類：景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義，需特別加以規劃、保育、管理及維護者，包括： 1. 依據各項法律劃定，以自然、美學、文化或歷史重要意義等景觀資源保護管理為目的者，共有以下 20 種項目：國家公園法生態保護區、特別景觀區、史蹟保存區，森林法保安林、林業試驗林地、國有林事業區，地質法地質敏感區（地質遺跡），野生動物保育法野生動	(二)文化景觀敏感區類：指全國區域計畫中文化景觀敏感類之環境敏感區。包括：古蹟保存區、遺址、聚落保存區、重要聚落保存區、歷史建築、文化景觀保存區、地質敏感區（地質遺跡）、國家公園內之史蹟保存區、一般管制區及遊憩區等九種敏感區範圍。現階段暫不訂定劃設原則，其範圍（含數量），以依各目的事業法公告、劃設或指定者為準。

物保護區、野生動物重要棲息環境，濕地保育法國際級及國家級之重要濕地，文化資產保存法自然保留區、古蹟保存區、指定遺址、重要聚落保存區、文化景觀保存區、歷史建築、聚落保存區、列冊遺址，水下文化資產保存法水下文化資產保護區，發展觀光條例 自然人文生態景觀區，縣市政府景觀自治條例重要景觀區。 2. 都市計畫區內，因景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義而被劃定為景觀區、保護區、保存區、公園用地等之非都市發展用地者。 3. 經海審小組、相關部會或縣市政府、海岸主管機關指認提報，具有自然、美學、文化或歷史重要意義應與維護管理之景觀。													
(三) 重要景觀資源視域範圍類： 1. 自重要景觀資源外圍 1 公里範圍內，或海岸地區影響視域範圍之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍內，並擇取其中範圍較小者。 2. 指區域計畫指定之景觀道路，可看見海岸或大海之海陸交界地景，或相鄰海岸環境，具有自然、美學、文化或歷史重要意義之景觀路段，應特別維護其景觀通廊不受遮蔽，以及確保整體景觀特質完整者。自景觀路段邊界(不含路權範圍)兩側 1 公里範圍內，或海岸地區影響視域範圍之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍內，並擇取其中範圍較小者。 <table border="1" data-bbox="231 1724 885 2022"> <tr> <th>景觀道路</th><th>地景路段</th></tr> <tr> <td>台二（東北角海岸）</td><td>基隆-澳底 貢寮-竹安</td></tr> <tr> <td>台二（北海岸沿線）</td><td>淡水林子-三芝古庄 石門德茂-金山海尾 金山頂社-萬里大武崙</td></tr> <tr> <td>台 2 乙(淡水河口沿岸)</td><td>全段</td></tr> <tr> <td>新北-縣 103</td><td>全段</td></tr> <tr> <td>台 1（枋寮至楓港）</td><td>全段</td></tr> </table>	景觀道路	地景路段	台二（東北角海岸）	基隆-澳底 貢寮-竹安	台二（北海岸沿線）	淡水林子-三芝古庄 石門德茂-金山海尾 金山頂社-萬里大武崙	台 2 乙(淡水河口沿岸)	全段	新北-縣 103	全段	台 1（枋寮至楓港）	全段	(三) 景觀道路類：現階段先以非都市土地開發審議作業規範附表七，區域計畫指定之景觀道路為參據。其劃設係自道路邊界（不含路權範圍）兩側 1 公里範圍內或至最近山稜線之範圍內，並擇取其中範圍較小者。 1. 重要海岸景觀區之「景觀道路」，應先確定其景觀標的，並據以適修「都市設計準則」。 2. 依據景觀標的，確認景觀道路之實際路段，無保護標的者，得予刪除，例如：已開發完成之「都市計畫區之都市發展用地」或「非都市土地之設施型使用分區」。 3. 重要海岸景觀區之「景觀道路」，有明確景觀標的者，得納入本計畫一併公告；景觀標的須再確認者，由內政部會商有關機關後，另案劃定公告。
景觀道路	地景路段												
台二（東北角海岸）	基隆-澳底 貢寮-竹安												
台二（北海岸沿線）	淡水林子-三芝古庄 石門德茂-金山海尾 金山頂社-萬里大武崙												
台 2 乙(淡水河口沿岸)	全段												
新北-縣 103	全段												
台 1（枋寮至楓港）	全段												

台 26 (楓港至恆春)	楓港-海口 獅仔頭-佳樂水	
台 9 (和平至壽卡)	和平-太魯閣 台東-大武	
台 11 (花蓮至台東)	花蓮溪口-水連隧道南口 牛山-小馬 東河-隆昌 都蘭-台東	
花蓮-縣 193(三棧至花蓮)	南三棧-花蓮溪口	
花 64 (瑞穗至大港口)	瑞港-長虹橋	
玉長公路(玉里至長濱)	長濱-玉長隧道東口	
台 23 (東河至富里)	舊東河橋-東河	
台東-縣 197(富源至池上)	富源-池上	
澎湖縣 201	全線	
澎湖縣 202	全線	
澎湖縣 203	東衛里-西嶼	
(四)城鄉集居區景觀優化類：指重要景觀資源景觀視域範圍內之既有城鄉聚落，因屬於既有已開發建築之城鎮聚落發展區，其利用管理應朝向優化既有城鎮景觀，使與整體海岸地區景觀融合，或營造優美城鎮聚落景觀為目的。故將前項景觀視域範圍內，屬於以下土地使用分區者，劃定為城鄉集居區景觀優化範圍： 1. 都市計畫區之都市發展用地， 2. 非都市土地之設施型使用分區者。		(四)其他經中央主管機關會商有關機關認定應納入之地區。

3. 劃設成果：

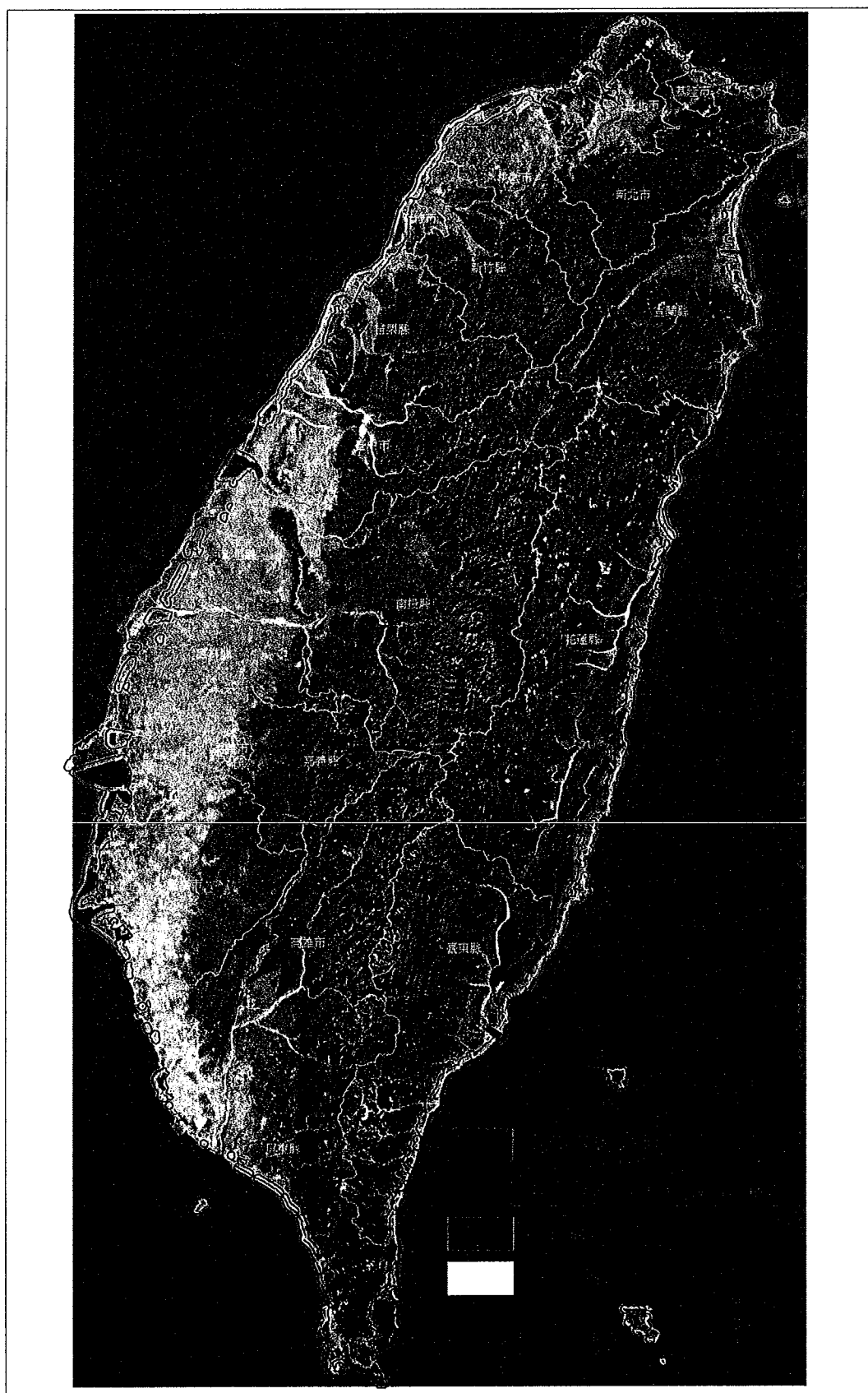


圖 4 重要景觀資源與景觀視域範圍示意圖

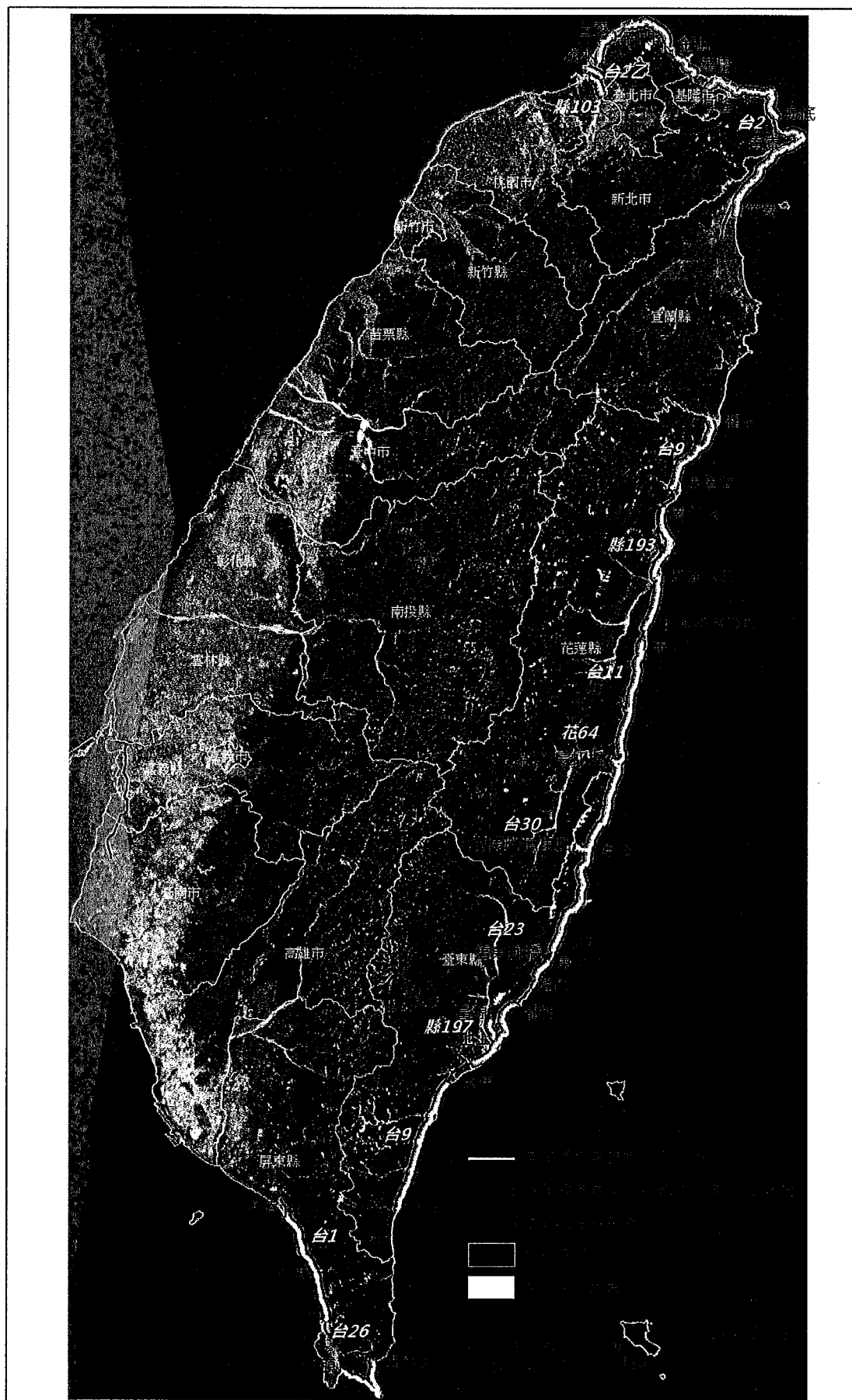


圖 5 景觀道路景觀標的路段視域範圍

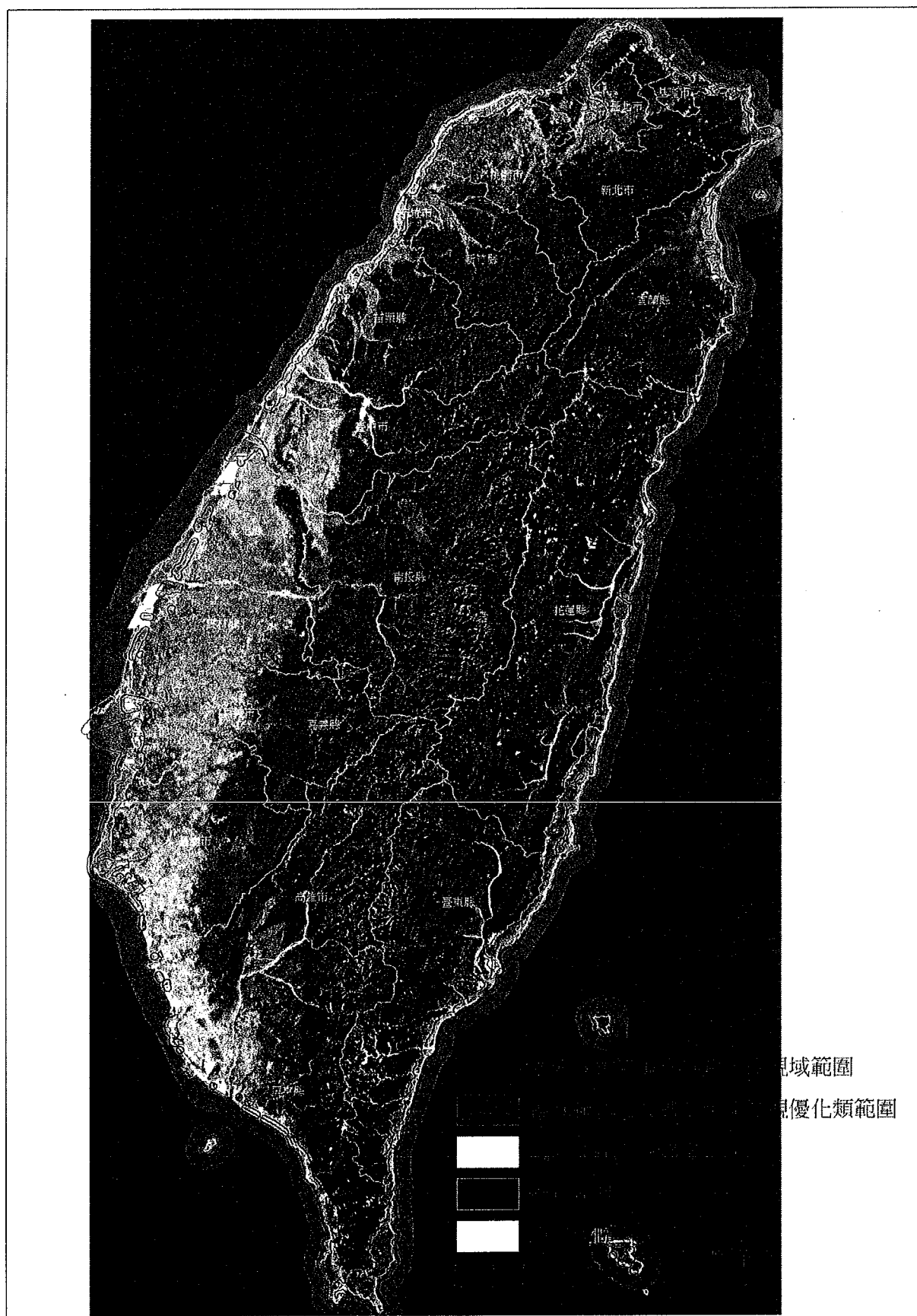


圖 6 城鄉集居區景觀優化類範圍示意圖

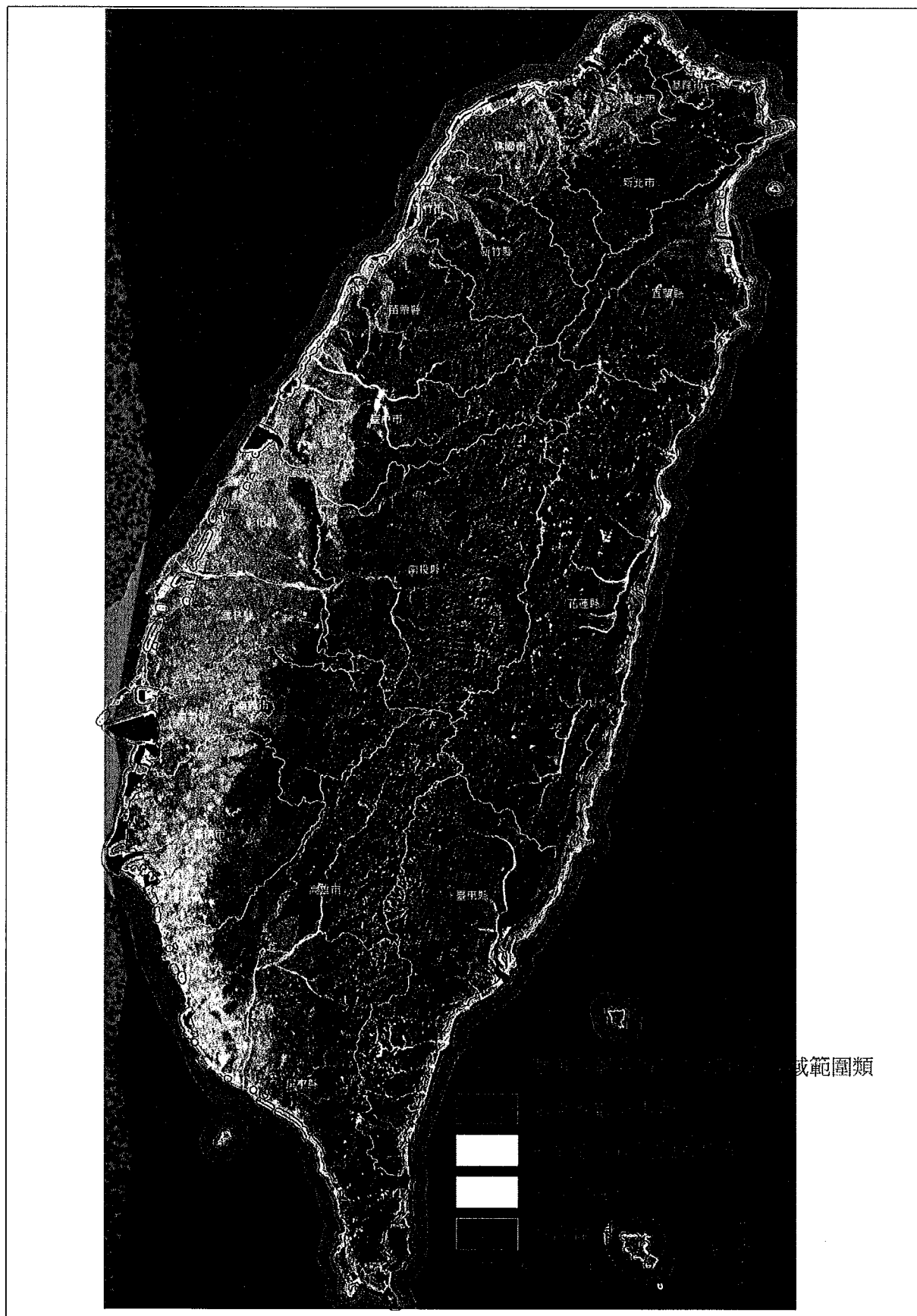


圖 7 重要海岸景觀區範圍示意圖



圖 8 整體海岸管理計畫（草案）重要海岸景觀區範圍示意圖

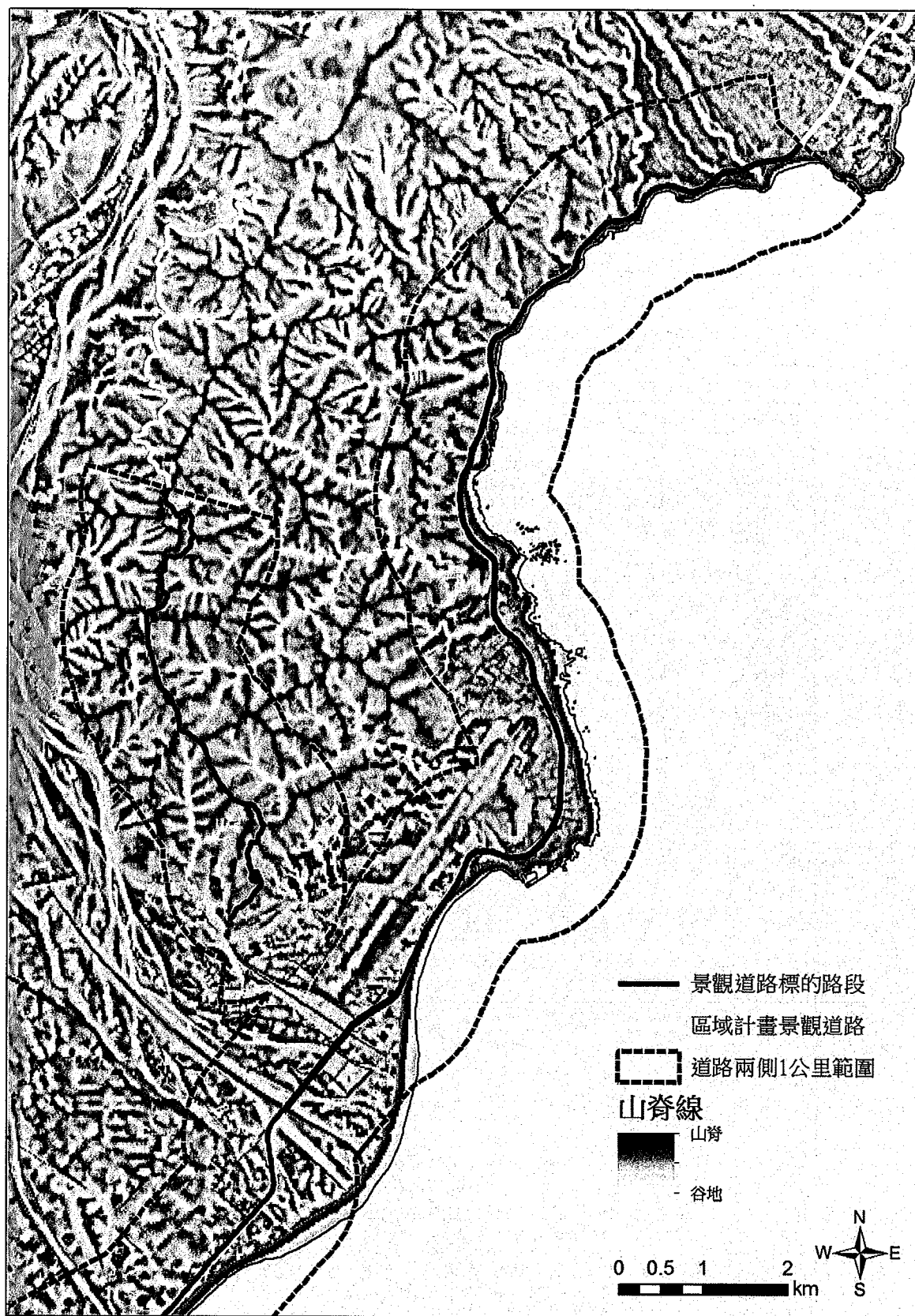


圖 9 杉原灣山脊線分佈圖

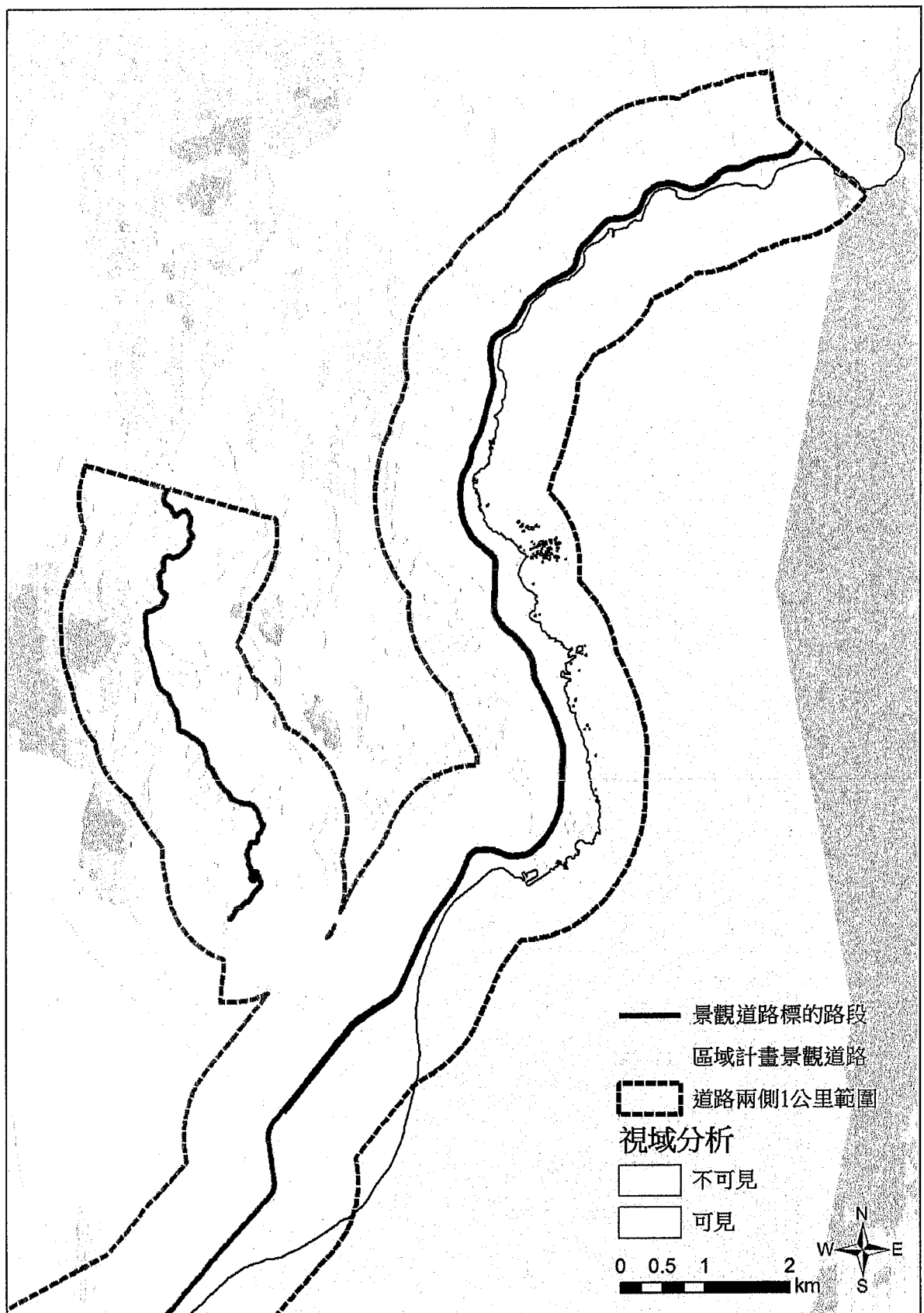


圖 10 杉原灣景觀道路視域分析圖

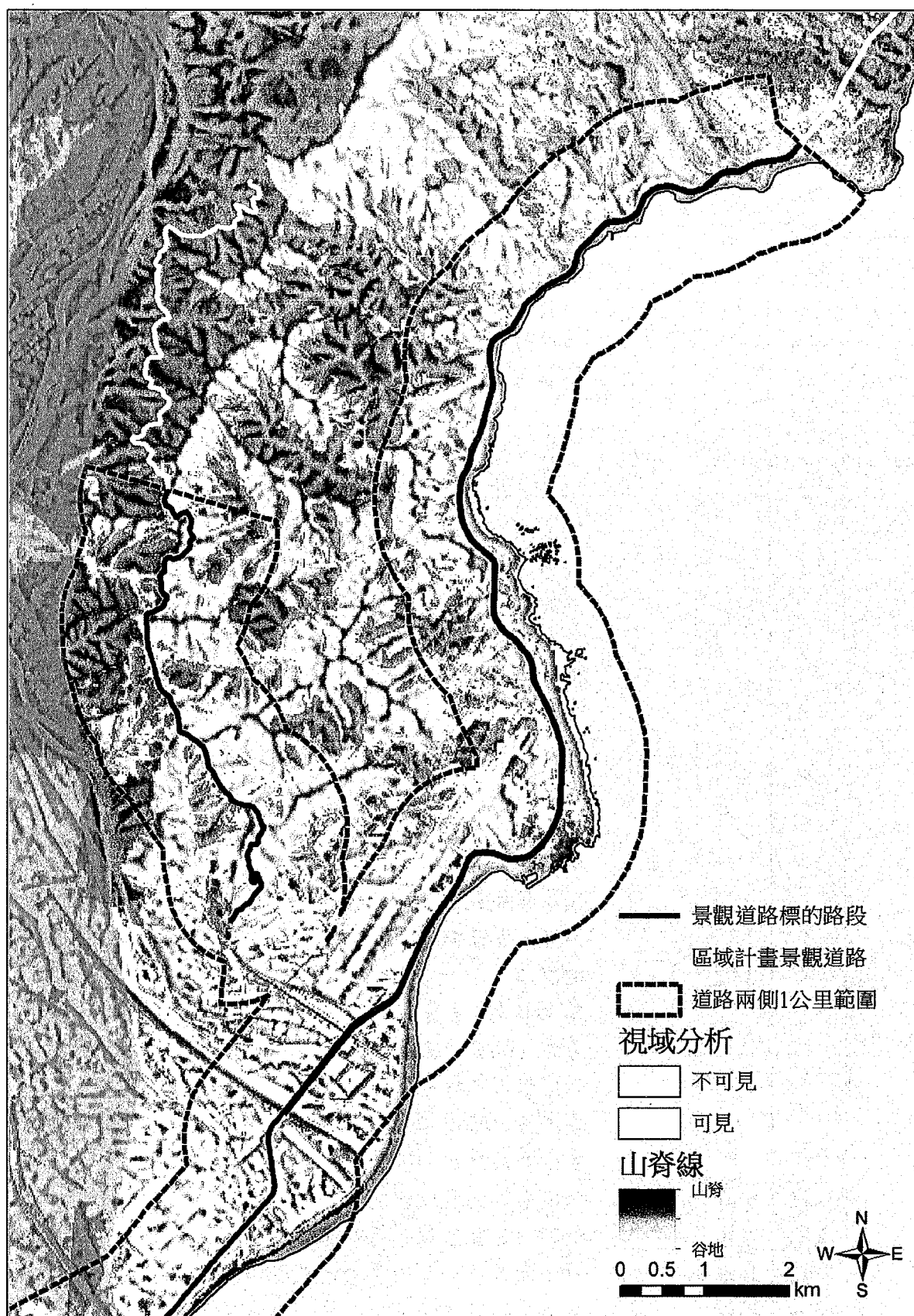


圖 11 杉原灣山脊線與景觀可視性分析疊合圖

議題二、重要海岸景觀區都市設計準則

說明：

景觀類別	設計方針	都市設計準則
重要景觀資源類	保護迴避	(一) 區域海岸景觀風貌特質保全 1. 避免改變或影響自然地形環境紋理、重要景觀資源及其重要視域景觀。 2. 開發利用應與重要景觀資源之自然、美學、文化、歷史特質融合，避免對整體環境景觀風貌、自然生態與環境安全產生負面影響。 3. 建築設施，應能反應周圍自然人文地景特質。避免造型、風格、比例、材料、用色上突然之轉變，致整體風貌不協調。 (二) 自然人文環境資源保育 1. 保護自然海岸與景觀資源；並與重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽景觀資源或其視域。 2. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，保全自然綠地範圍，串連河道綠地，提供最大保育功能，與適宜公共通行廊道。 3. 優先保留既有原生植栽，或加以復育，以維護生態與自然之景觀。 4. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸側等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 (三) 規劃配置與設計 1. 應以景觀風貌保護為優先，透過視覺影響評估分析開發使用位置、量體與外觀，不可造成重要景觀資源可視性與視域之衝擊。 2. 應以保護、強化海岸景觀與視域為目標，迴避、縮小、減輕量體、規模、尺度、材質與色彩強度，並利用樹木和植被適當遮蔽人工設施。 3. 順應並維持海岸自然地形地貌與景觀風貌，避免臨時性或長期破壞自然地形地貌。
重要景觀資源視域範圍	保護迴避減輕補償	(一) 區域海岸景觀風貌特質保全 1. 開發利用應能配合海岸景觀之自然、美學、文化、歷史特質。 2. 開發使用應配合相鄰之優良景觀，塑造整體和諧意象。 3. 建築設施應能反應或呼應海岸自然人文地景特質與建築發展。避免在建築風格、比例、材料、用色上突然之轉變。

景觀類別	設計方針	都市設計準則
類		4. 鄰近海岸重要景觀資源者，應考量重要景觀風貌之延續性，或保持合宜距離。尺度、規模、造型、風格、材質或色彩應能相容。 (二) 自然人文環境資源保育 1. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，儘量保全自然綠地範圍，並與河道緩衝綠帶、法定綠地串連，提供最大保育功能，與適宜之公共通行廊道。 2. 保護自然海岸與景觀綠地資源；並與海岸重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽海岸景觀，保留必要之視野景觀與景觀通廊。 3. 基地內有下列情形，應維持自然狀態：(1) 林相良好之植被帶。(2) 特殊地質地形資源：指基地內特殊之林木、特殊海岸地形、山頭稜線、溪流湖泊濕地等自然地標及明顯而特殊之地形地貌。 4. 自然綠地與緩衝綠帶上應保留既有原生植栽，或加以復育，以維護生態與水文保護廊道。 (三) 基地規劃配置與設計 1. 基地之開發使用應以景觀資源之可視性與視域保護為優先。應透過視覺影響評估分析基地之位置與設施量體，檢討整體規劃配置，尊重在地之海岸景觀特質與環境生態，造成最少之視覺景觀衝擊。 2. 基地開發應順應並維持海岸自然地形地貌與景觀風貌，避免大規模整地破壞自然地形地貌，或造成長期之基地開發傷痕。並應凸顯基地之自然海岸地形結構，避免產生僵硬的人工線條。 3. 距潮間帶最高潮線之一定範圍內的陸側地區，應保留為海岸線退縮帶，除必要之海岸保（防）護設施外，不得興建建築物或人工設施，以避免干擾海岸輸砂系統運作，並留設連貫開放空間或通路，提供公眾通行使用。 4. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸測等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 5. 景觀道路兩側，自路權範圍往外退縮一定距離始得建築，並需留設為連貫的綠帶或無遮簷人行道，提供公眾通行。 6. 為確保公共視覺通廊，應規劃保留或補償設置適當之「視覺

景觀類別	設計方針	都市設計準則
		景觀通廊」；景觀道路兩側之建築基地，應規劃保留適當之「視覺景觀通透率」及「建築物棟距」，以維護後排建築物之視覺景觀權益與公共視覺景觀權益。 7. 景觀道路向陸側以山脊線為界者，應維持山脈天際線景觀，天際線一定範圍內不得受建築物(含屋頂突出物)各點遮蔽。 8. 適當利用樹木和植被遮蔽建築物和基礎設施，或維持和恢復與海域間的植被緩衝區，最大限度地保持和/或增強重要的自然地景，視野和眺望景觀。 9. 建築與設施外觀品質應符合或更優於其周圍發展與既有建築設計。鄰避性設施或管線應遮蔽或隱藏。 10. 建築物及設施之造型、外觀、色彩及材料，應與周邊環境相融合，以中低明度、中低彩度為主要基調，其頂層部（屋脊裝飾物）應避免突出或突兀設計，以形塑建築整體風貌及優美天際線；其頂層部所附之水塔、空調、機械等設施，應配合建築物整體規劃設計加以遮蔽或修飾美化。 11. 基地之綠化，應依下列規定：（1）調查現有植栽，並以圖面標示其分佈位置。基地內之大樹或具良好林相喬木樹林，或特殊稀有灌叢、地被，以原地保存為原則，融入土地利用與建築景觀設計，並應維護其良好生態環境。但確有移植之必要者，得提出基地內移植復育計畫。（2）植栽設計應依現地生態氣候條件，選擇適宜海岸之物種，並以生態性、自然型與低維護管理需求的景觀設計為原則。 12. 景觀道路兩側路權範圍外退縮一定距離始得設置廣告招牌，其他建築物附設廣告招牌面積不得超過建築物正（側）立面一定範圍，且不得突出建築物外緣一定距離。
城鄉集居區景觀優化類	優化改造補償	（一）區域海岸景觀風貌特質保全 1. 為維護海岸地區整體景觀，建築及設施等開發利用行為，應避免改變或影響整體海岸景觀特質、重要景觀通廊，與既有之城鄉發展，規劃合宜之空間配置與發展範圍。 2. 應配合整體海岸景觀之自然、美學、文化、歷史特質，避免過度或不良之開發行為，對整體環境景觀風貌、自然生態與環境安全產生負面影響。 3. 為維護整體海岸景觀風貌及視野景觀品質，申請開發之基地，應配合相鄰基地優良之景觀，塑造和諧的整體意象。 4. 新建或增修改建之建築設施，應能反應或呼應周圍既有之海岸自然人文地景特質與建築發展，避免突兀之建築風格、比

景觀類別	設計方針	都市設計準則
		例、材料、與色彩。並利用地形、植栽、與材質色彩與環境融合。 5. 鄰近海岸重要景觀資源者，應考量重要景觀風貌之延續性，與之保持合宜間距，尺度、規模、造型、風格、語彙與材質色彩相容為原則，鄰避性設施或管線應予遮蔽、偽裝、隱藏或地下化。 6. 建築與設施外觀品質應符合或更優於其周圍發展與既有設計規範標準。 (二) 自然人文環境資源保育 1. 保護自然海岸與景觀綠地資源；並與海岸重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽海岸景觀，保留必要之視野景觀與景觀通廊。 2. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，盡量保全自然綠地，串連開放空間與區域綠地系統，營造適宜之景觀通廊與公共通行廊道。 3. 維持或復育海岸原生植被緩衝區，適當利用樹木和植被遮蔽建築物 and 基礎設施，最大限度地保持和/或增強重要海岸景觀資源、視野和眺望景觀。 (三) 基地規劃配置與設計 1. 應以優化、改善城鄉聚落風貌為目標，與整體海岸景觀自然、美學、文化、歷史特質協調，採用適宜海岸環境並呼應在地景觀特質之空間配置、造型設計、尺度高度與材質色彩，不減損既有海岸景觀品質，或優化提升整體品質。 2. 應透過視覺影響評估分析，檢討整體規劃配置設計，避免對重要景觀資源可視性與視域景觀之衝擊。 3. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸測等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 4. 距潮間帶最高潮線之一定範圍內的陸側地區，應保留為海岸線退縮帶，除必要之海岸保（防）護設施外，不得興建建築物或人工設施，以避免干擾海岸輸砂系統運作，並留設為連貫的開放空間或通路，提供公眾通行使用。 5. 必要時，應規劃保留重要景觀資源之「視覺景觀通廊」，以維護公共視覺景觀權益。 6. 景觀道路兩側，自路權範圍往外退縮一定距離始得建築，並需留設連貫綠帶或無遮簷人行道，提供公眾通行使用。

景觀 類別	設計 方針	都市設計準則
		7. 景觀道路向陸側以山脊線為界者，應維持山脈天際線景觀，天際線一定範圍內不得受建築物(含屋頂突出物)各點遮蔽。 8. 建築物及設施之造型、外觀、色彩及材料，應與周邊環境相融合，以中低明度、中低彩度為主要基調，其頂層部(屋脊裝飾物)應避免突出或突兀設計，以形塑建築整體風貌及優美天際線；其頂層部所附之水塔、空調、機械等設施，應配合建築物整體規劃設計加以遮蔽或修飾美化。 9. 景觀道路兩側路權範圍外退縮一定距離始得設置廣告招牌，其他建築物附設廣告招牌面積不得超過建築物正(側)立面一定範圍，且不得突出建築物外緣一定距離。

議題三、重要海岸景觀區審議輔導管理機制

說明：

1. 審議機制整合

配合並尊重既有都市設計與建築管理機制，已實施都市計畫或國家公園計畫地區，如已將「重要海岸景觀區」都市設計準則依海岸管理法第 19 條規定，配合納入開發計畫、事業計畫、都市計畫、國家公園計畫或區域計畫之變更與通盤檢討，並依 27 條規定，徵詢主管機關之意見者，於依本法第 25 條規定申請中央主管機關許可時，中央主管機關得免考量「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」第七條第二款之「重要海岸景觀區」都市設計準則。

2. 管理輔導資源整合

特定區位之劃定，關鍵在於確保海岸地區之永續利用。「重要海岸景觀區」之劃設重點，除了自然景觀風貌之保護，更重要之關鍵，亦在於整體景觀風貌之引導改善與營造發展，以型塑整體海岸地區之優美之景觀風貌。其中，尤以「重要海岸景觀區」之「城鄉集居區景觀優化類」，應納入為政府有關政策資源與經費，優先跨域整合投入之地區。有關政府政策資源項目舉例如下：

- (1) 海岸管理基金：有關海岸環境清理與維護、保育及復育之補助獎勵。
- (2) 內政部營建署：城鄉風貌型塑整體計畫、生活圈道路系統建設計畫
- (3) 行政院環保署：低碳城市/低碳社區計畫
- (4) 交通部觀光局：競爭型國際觀光魅力據點示範計畫。
- (5) 中華民國客委會：客家文化生活環境營造計畫、推動特色文化加值產業發展計畫。
- (6) 行政院原委會：經濟產業發展四年計畫、原住民族部落特色道路改善計畫
- (7) 行政院農委會：農村再生計畫。
- (8) 各機關單位與縣市政府有關興辦事業計畫。

議題四、景觀預先評估影響構想

說明：

臺灣地形變化複雜，少數「重要海岸景觀區」，因位於山間谷地或平緩台地上，從景觀道路或觀測點，實際可能無法被看見，或不具遮蔽性。故建議可透過一景觀預先評估影響程序，確認開發申請案對於重要景觀資源之影響程度，來決定是否需進行「重要海岸景觀區」特定區位之實質審查。

如經預先評估影響程序，確認開發申請案位於前揭因地形條件，而不會被看見之「重要海岸景觀區」範圍且不具遮蔽性，不符合特定區位劃設管理目的，且未涉其他特定區位，則該開發案即可採用較為簡易之「重要海岸景觀區」特定區位審查程序。

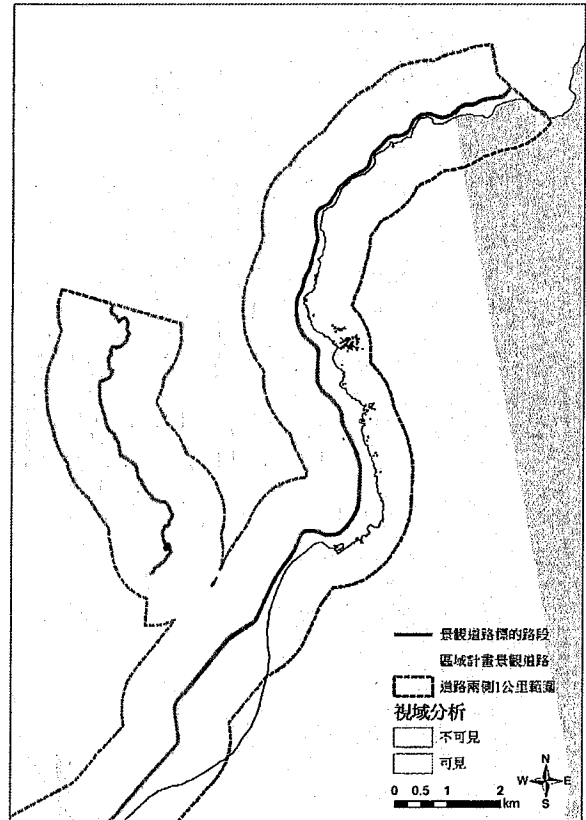


圖 12 景觀道路景觀可視性分析圖

1. 景觀預先評估影響機制建議

現行都市設計、建築或景觀之有關之簡易審議程序，或是預先審查機制大概可分為以下三類：(1) 授權作業單位，(2) 委任專業認證機構 (3) 簽證制度。

(1) 授權作業單位：以新北市為例，採一定規模以下或部分地區之開發申請案，授權作業單位依原則審查通過後同意備查，得免經一般程序之專案小組及大會審查¹。

(2) 委任專業認證機構：如我國綠建築標章之評估與認證，或其他有關新材

¹ 參見新北市「一定規模以下授權作業單位辦理都審簡化原則」。

料技術工法等之認證，係由各級主管機關或委任、委託經認可之相關機關（構）、法人或團體辦理。中央主管機關得就前項受委任、委託之相關機關（構）、法人或團體，辦理認證；必要時，其認證工作，得委任、委託相關機關（構）、法人或團體辦理²。

- (3) 簽證制度：如建築法第 34 條有關建築許可之規定，「直轄市、縣（市）（局）主管建築機關審查或鑑定建築物工程圖樣及說明書，應就規定項目為之，其餘項目由建築師或建築師及專業工業技師依本法規定簽證負責。」將主管機關審查內容限縮在「特定項目」，其餘項目由建築師就其專業技能方面負完全責任，主管機關則負責監督管理，以明確劃分權責，並解決主管機關人力與專業不足之問題³。

建議未來「重要海岸景觀區」之海岸利用管理之簡化程序，可採以下幾種途徑：

- (1) 授權作業單位：參考地質法「地質敏感區查詢系統」，由主管機關建置「重要海岸景觀區」景觀預先評估影響查詢系統，透過線上之視域分析功能，協助開發單位初步判別開發申請案是否未具遮蔽性且無涉原本「重要海岸景觀區」劃設管理目的，以及行政單位檢視開發案是否適用簡化「重要海岸景觀區」特定區位審查程序之參準。
- (2) 委任專業認證機構：另可參考現行委任財團法人台灣建築中心辦理綠建築標章評估與認證之模式，委任景觀專業之有關學會、團體或學校，協助辦理景觀預先評估影響之認證。
- (3) 簽證制度：由景觀評估專業者進行景觀預先評估影響之分析與簽證，作為行政單位檢視開發案是否適用簡化「重要海岸景觀區」特定區位審查程序之參準。考量我國景觀法尚未通過，目前並無景觀技師專業可協助進行簽證。建議可由具有相關空間資訊分析處理專業認證或景觀專業認

² 詳參內政部，綠建築標章申請審核認可及使用作業要點。

³ 詳參郭高明，2005，建造執照審查程序之研究；立法院公報第 72 卷第 101 期，行政院函請審議建築法部分條文修正案，民國 72 年 12 月 17 日出版。

證之專業者進行簽證。

2. 景觀預先評估影響之分析程序

重要海岸景觀區之景觀評估程序大致說明如下：以能見度分析法挑選出可見開發申請案範圍內重要景觀資源與重要觀測點，收集 GIS 圖資，模擬建置開發申請案所在之數值地型模型，並建立海岸範圍內重要景觀資源與重要觀測點之 GIS 資料。利用可視條件之情境設定，進行開發申請案之景觀預先評估影響分析。

表 2 重要觀測點列表

目的	依據	項目
保障公共、遊憩使用時，重要景觀資源之可視性	國土利用調查	公共使用之政府機關、學校、醫療保健、社會福利
		遊憩使用之文化設施、休閒設施
	全國景觀道路規劃建置計畫	國家級景觀道路(共 22 條)(道路重要結點、觀景平台等)
	全國自行車道	海線
	全國步道系統之建置與發展	國家步道系統(中央山脈脊樑國家步道系統、陽明山國家步道系統、淡蘭 - 東北角海岸國家步道系統、插天山國家步道系統、霞喀羅 - 鹿場連嶺國家步道系統、蘇花 - 比亞毫國家步道系統、雪山群峰國家步道系統、合歡 - 能高越嶺國家步道系統、關門國家步道系統、海岸山脈國家步道系統、阿里山國家步道系統、玉山橫斷國家步道系統、關山 - 內本鹿越嶺國家步道系統、南台灣國家步道系統等 14 條)(道路重要結點、觀景平台等)

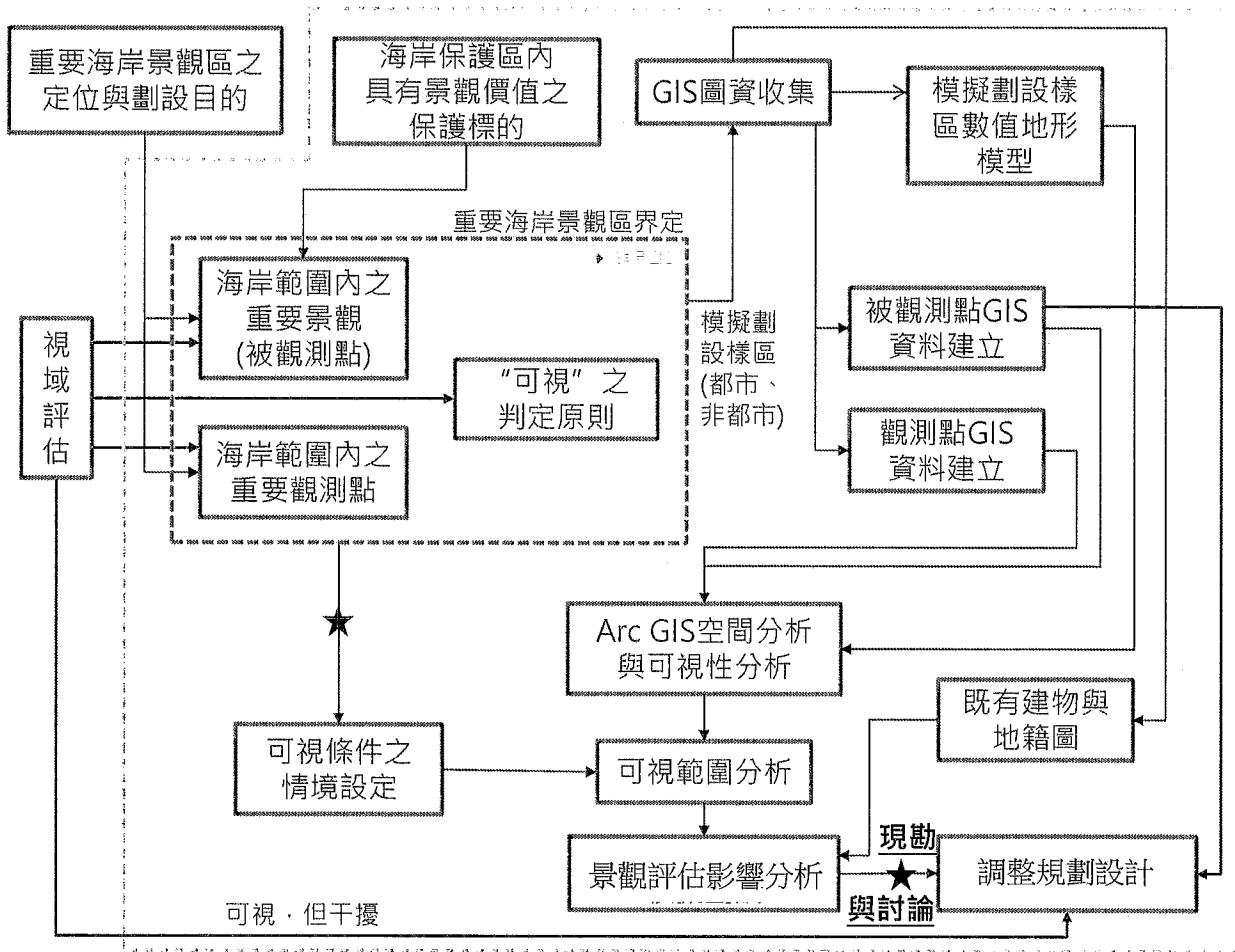


圖 13 重要海岸景觀區景觀評估影響分析程序圖

依海岸管理法劃設「重要海岸景觀區」中「景觀道路」之景觀標的建議表

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
1	台 2(東北角海岸)	基隆市	中正區、信義區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	—	暫無回應	除可看見海岸之海陸交界路段(基隆-澳底)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
		新北市	瑞芳區、貢寮區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	因本市東北角沿岸景觀資源豐富，故宜全區納入，並排除現非都市土地之設施型使用分區或既有密集建物之範圍	—	—	—	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段(基隆-澳底、貢寮-三貂角)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
		宜蘭縣	頭城鎮、礁溪鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	因全線皆已納入交通部觀光局東北角暨宜蘭海岸國家風景區範圍，並有專責管理單位，海岸景觀珍貴且豐富，建議列為第一階段	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段(貢寮-竹安)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
2	台 2(北海岸沿線)	新北市	淡水區、三芝區、	尚無意見	建議列為第二階段，確	尚無意見	因本市東北角沿岸	—	—	—	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段(淡水林子-三芝古庄、石門德茂-金山海尾、金山頂社-萬里大

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
			石門區、金山區、萬里區		認景觀標的後再行劃設。		景觀資源豐富，故宜全區納入，並排除現非都市土地之設施型使用分區或既有密集建物之範圍									武崙)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
			基隆市 安樂區、中山區	尚無意見	建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	—	暫無回應	除可看見海岸之海陸交界路段外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
3	台2乙(淡水河口沿岸)	新北市	淡水區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	位屬都市計畫區範圍內，已有相關都市設計準則據以執行，建議應予以排除	—	—	—	—	—	—	—	—	因屬海陸交界景觀路段，故建議予以納入。
4	新北-縣103(與台15共線)	新北市	八里區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	位屬都市計畫區範圍內，已有相關都市設計準則據以執行，建議應予以排除	—	—	—	—	—	—	—	—	因屬海陸交界景觀路段，故建議予以納入。
5	宜蘭-縣191	宜蘭縣	頭城鎮、礁溪鄉、	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	尚無重要景觀保護	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見											委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))	
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府		基隆市政府
			壯園鄉、宜蘭市										標的，建議無須列入景觀道路範疇			
6	台 17(北門至東石)	嘉義縣	東石鄉、布袋鎮	尚無意見	尚無意見	尚無意見		1. 有關台 17 號道路經本縣東石鄉與布袋鎮路段，沿途經東石鄉鰲鼓村、副瀨村、龍港村、三家村、永屯村、溫仔村、網寮村、掌潭村與布袋鎮過溝里、西安里、中安里、新厝里、龍江里、興中里、布袋都市計畫區、新岑里、新塭里…等聚落，其為建築物密集，且無特殊景觀標的，建議予以排除景觀	—	—	—	—	—	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故未納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見											委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))	
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府		基隆市政府
								道路範圍。2. 本縣台17號道路沿線為養殖魚塭、閒置土地、既有聚落與都市計畫，無明確之景觀標的，建議第一階段予以排除。								
		台南市	北門區	尚無意見	尚無意見	尚無意見		1. 經查內政部劃設範圍涉及本市「南鯤鯓特定區計畫」、「新訂北門都市計畫」及非都市設施型使用分區（北門、溪底寮既有聚落、北門國中、新營醫院北門分院等），建議予以剔除景觀道		—	—	—	—	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故未納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
									路景觀標的。 2. 北門區於第二階段劃入。							
7	台 1(枋寮至楓港)	屏東縣	枋寮鄉、枋山鄉、獅子鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	—	—	因全線具有可看見海岸之海陸交界景觀，故建議納入。
8	台 26(楓港至恆春)	屏東縣	枋山鄉、獅子鄉、車城鄉、恆春鎮、滿州鄉	尚無意見	尚無意見	大尖山及鵝鑾鼻燈塔、貓鼻頭岬角、船帆石、青蛙石，建議列為第一階段	—	—	—	1. 乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2. 暫不劃設第一階段之重要海岸景觀	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段(楓港-海口、獅子頭-佳樂水)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										區(景觀道路)。						
9	台 9(南迴公路)	屏東縣	枋山鄉、獅子鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	1. 乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實相符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2. 暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區(景觀道路)。	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。
10	屏東－縣 200	屏東縣	恆春鎮、滿州鄉	尚無意見	尚無意見	需再確認。	—	—	—	1. 乃為當地居民出入之主要或唯一交	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區(景觀道路)。						
11	屏東-縣199甲(牡丹至旭海)	屏東縣	牡丹鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	1. 乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2. 暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區（景觀道路）。						
12	台9(蘇花公路，和平至壽卡)	臺東縣	大武鄉、太麻里鄉、臺東市	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將台東-大武路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											規劃單位進行研參委託案進行研參。 2. 建議列入第2階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
		花蓮縣	花蓮市、新城鄉、秀林鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將和平-太魯閣路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
13	台 11(海岸公路，花蓮至臺東)	臺東縣	臺東市、卑南鄉、東河鄉、成功鎮、長濱鄉	尚無意見	東海岸聚落多沿台11線(海岸公路)兩側發展，建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將牛山-小馬、小馬-東河、東河-隆昌、都蘭-台東等路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											2. 建議列入第 2 階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
		花蓮縣	豐濱鄉、壽豐鄉、吉安鄉	尚無意見	東海岸聚落多沿台 11 線(海岸公路)兩側發展，建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將花蓮溪口-水連隧道南口、牛山-小馬等路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
14	花蓮-縣 193(三棧至花蓮)	花蓮縣	花蓮市、新城鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	全線具有完整之海岸防風林、與海陸交界地景，故建議全線予以納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理。
15	台 11 甲(光復公路，光復至豐濱)	花蓮縣	豐濱鄉	尚無意見	台 11 甲線(光復公路)屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局 國家公園組	內政部營建署	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
					必要。											
16	花 64(瑞港公路，瑞穗至大港口)	花蓮縣	豐濱鄉	尚無意見	花 64 線(瑞港公路)屬東海岸沿秀姑巒溪穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	花 64 線連接台 11 線之出口路段(瑞港-大港口)，可看見海岸海陸交界地景景觀，故建議納入。
17	玉長公路(台 30)	臺東縣	長濱鄉	尚無意見	台 30 線(玉長公路)屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線為沿山道路，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位	—	—	—	—	台 30 線玉長隧道以東至連接台 11 線之路段(玉長隧道東口-長濱)，沿線可看見優美之海陸交界景觀，故建議納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											進行研參委託案進行研參。 2. 建議列入第2階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
18	台23(東富公路，東河至富里)	臺東縣	成功鎮、東河鄉	尚無意見	台23線屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。 2. 建議列入第2階段景觀標的須再確認後，再行劃定公	—	—	—	—	台23線連接台11線之出口路段(舊東河橋-東河)，可看見海岸之海陸交界地景，故建議納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
19	臺東-縣 197(富源至池上)	臺東縣	臺東市、卑南鄉、東河鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	告。 1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。 2. 建議列入第2階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將富源-池上路段納入。
20	澎湖-縣 201	澎湖縣	馬公市	尚無意見	澎湖縣 201道路，沿途景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，暫列第2階段	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將全線納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應 (詳會議附件資料(二))
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署 國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
					建議納入第2階段確認。											
21	澎湖－縣202	澎湖縣	馬公市、湖西鄉	尚無意見	澎湖縣 202 道路，沿途景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，建議納入第2階段確認	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，暫列第2階段	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將全線納入
22	澎湖－縣203(馬公至白沙至外垵)	澎湖縣	馬公市、湖西鄉、白沙鄉、西嶼鄉	尚無意見	澎湖縣 203 道路，沿途景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，建議納入第2階段確認	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，暫列第2階段	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將可看見海岸海陸交界地景之東衛里-西嶼路段納入。

註：依本部 105 年 9 月 20 日召開「整體海岸管理計畫(草案)專家學者諮詢第 2 次會議」決議略以「第 1 階段：有明確景觀標的者，原則納入本次整體海岸管理計畫，併同於 106 年 2 月 4 日前公告實施。第 2 階段：指景觀標的須再確認者，由本部營建署於委辦計畫中調查評估後，會商有關機關劃定公告。」