

# 全國景觀道路規劃建置計畫



全國景觀道路規劃建置計畫

規劃單位：中華民國造園學會  
委託單位：內政部營建署

民國九十三年十二月



委託單位：內政部營建署  
規劃單位：中華民國造園學會  
中華民國九十三年十二月

## 內政部營建署委託

### 全國地區景觀道路規劃建置計畫

計畫（研究）題目：全國地區景觀道路規劃建置計畫
計畫（研究）經費：新台幣肆佰伍拾萬元整
研究起時：中華民國九十二年五月十三日
研究迄時：中華民國九十三年五月十三日
研究（受託）單位：中華民國造園學會
研究目的： （一）全面調查景觀道路資源，了解景觀道路現況。 （二）提出改善重點計畫，加強管制路廊土地使用及周邊景觀。 （三）訂立景觀道路規劃設計準則、改善、維護管理機制及準則。 （四）獎勵地方政府參與與企業認養增進全民認同。
預期效益： （一）進行七十八條景觀道路調查後，藉由景觀道路評分機制指認全國地區景觀道路路線，並依據分級分類制定景觀道路設施準則，讓道路風貌呼應當地環境特色並減低設施設計對環境之衝擊。 （二）建構完善景觀道路資訊系統資料庫以利資料查詢，宣示景觀道路概念。
計畫摘要（中文）： <p>台灣地區景觀道路之劃設始於民國六十八年「台灣地區綜合開發計畫」，在此計畫中提出國家公園道路計畫，指定四段國家道路公園，民國八十五年行政院核定經建會研提「國土綜合開發計畫」，指定十條國家級景觀道路，至民國九十一年度因應觀光客倍增計畫，考量各地區遊憩系統資源、景觀特性等因素核定七十八條景觀道路，爾後在都市發展蔓延及交通運輸需求之壓力下，部分景觀道路兩側土地常有過度開發情形，破壞了原有的景觀資源。因此藉由本計畫現地調查，彙整七十八條景觀道路之景觀價值與遊憩資源，利用景觀美質評估準則，篩選國家級景觀道路，初步遴選出國家級景觀道路二十二選，利用升降級的制度砥礪相關單位重視景觀道路風貌之改善。並將調查資料彙整為景觀道路系統資料庫，作為政策與教育宣示，向管理單位與國民旅遊展示景觀道路相關資訊。</p> <p>本計畫經過舉辦產官學界座談會、訪談各工務段段長後，以台 2、台 14/14 甲、台 26、縣 193 為示範道路，進行清查並提出重點改善建議，作為日後相關類型道路改善之參考依據；期望景觀道路藉由工作圈方式，以跨部會推動小組統籌景觀道路風貌議題，編列城鄉風貌年度經費，落實景觀道路管理維護之機制。</p>

計畫摘要（英文）：

There were 78 road segment designated as scenic road since 1979 in Taiwan. The lands near by the current scenic roads are usually over-developed due to the lack of clear definition, boundary range, and management strategy. The pressure of transportation and fast development of urban area, the landscape and resource of scenic road is therefore destroyed on this account. The linear corridor is a main element to connect tourism attractions. This research investigated the problems along the scenic roads, analyzed the related regulations and laws, and then identified the classification method, the management and improvement strategies.

The scenic road score was added by landscape value and recreation value by specialist method, which classified roads according to topography and level of urbanization. There is only one grade: “national grade scenic road”, and others are “common road”. The result is which there are 22 “national grade scenic road” in Taiwan. Four roads were selected to implement and improve the design and facilities of scenic roads. An Internet Website was also established to promote the scenic roads system to the general public.

印製份數：200

工作人員：

計畫主持人：李素馨

協同主持人：汪荷清

專任助理：李思屏

兼任助理：李金娟、林文毅、莊怡凱、謝宗恒

工作人員：曾弘叡、涂卉、張淳婷、宋冠潔、林妮瑱、沉雅萍、李瑋琪、

呂珊嫻、張肇翰、李佳虹、盛平中、歐雙磐。

本署承辦人員：張景青

# 目 錄

## 第一章 緒 論

第一節	計畫主旨與目標	1-1
第二節	計畫研究範圍	1-3
第三節	工作計劃流程	1-6

## 第二章 文獻回顧與課題分析

第一節	上位計畫及相關法令	2-1
第二節	文獻回顧	2-5
第三節	課題研析	2-9

## 第三章 景觀道路調查與結果彙整

第一節	景觀道路分級分類	3-1
第二節	景觀道路調查架構與分析方法	3-5
第三節	景觀道路調查結果	3-16
第四節	示範道路選取與清查工作項目	3-50
第五節	示範道路調查結果與改善管理要點	3-56

## 第四章 景觀道路規劃設計原則

第一節	一般通則性原則	4-1
第二節	景觀道路類型原則	4-5

## 第五章 景觀道路執行與管理維護機制

第一節	景觀道路執行機制	5-1
第二節	景觀道路管理維護機制	5-8

## 第六章 景觀道路資料庫建置作業

第一節	台灣地區景觀道路資訊系統資料庫建置	6-1
第二節	資料庫查詢系統介紹	6-6

## 附 錄

附錄一	期初會議紀錄與意見修正	附錄 1-1
附錄二	期中會議紀錄與意見修正	附錄 2-1
附錄三	期末會議紀錄與意見修正	附錄 3-1
附錄四	景觀道路座談會實錄	附錄 4-1
附錄五	第一次工作會議會議紀錄	附錄 5-1
附錄六	第二次工作會議會議紀錄	附錄 6-1
附錄七	景觀道路分級檢視會議	附錄 7-1
附錄八	景觀道路評估分級	附錄 8-1

## 表目錄

表 1-2-1	78 段景觀道路分布範圍表	1-4
表 2-1-1	各項相關上位計畫	2-2
表 2-1-2	各類法令規章之層及與類別	2-4
表 2-2-1	景觀美質影響評估因子	2-8
表 2-3-1	日本高速公路國土認識	2-13
表 2-3-2	認養及租用管理機制說明	2-16
表 3-1-1	全國景觀道路分類矩陣表	3-4
表 3-2-1	景觀美質評估準則表	3-7
表 3-2-2	生態人文資源評估準則表	3-8
表 3-2-3	景觀序列體驗準則表	3-8
表 3-2-4	遊憩服務資源評分表	3-9
表 3-3-1	北部區域景觀道路調查結果彙整表	3-16
表 3-3-2	中部區域景觀道路調查結果彙整表	3-24
表 3-3-3	南部區域景觀道路調查結果彙整表	3-30
表 3-3-4	東部區域景觀道路調查結果彙整表	3-37
表 3-3-5	國家級景觀道路分佈表	3-42
表 3-3-6	景觀道路分級彙整表	3-44
表 3-3-7	具潛力景觀道路	3-47
表 3-3-8	景觀道路系統網絡表	3-48
表 3-4-1	觀光客倍增計畫—道路景觀改善計畫表	3-51
表 3-4-2	景觀道路示範道路評選結果表	3-53
表 3-4-3	調查項目與資料彙整表	3-55
表 3-5-1	台 2 景觀道路改善對策與各單位權責分配	3-63
表 3-5-2	台 14/14 甲景觀道路改善對策與各單位權責分配	3-81
表 3-5-3	台 26 景觀道路改善對策與各單位權責分配	3-96
表 3-5-4	縣 193 景觀道路改善對策與各單位權責分配	3-109
表 4-1-1	台灣景觀道路類型矩陣表	4-1
表 4-1-2	公路總局護欄設置原則	4-3
表 4-2-1	全國景觀道路分類與景觀道路規劃原則矩陣表	4-7
表 5-1-1	景觀道路管理單位分工	5-6
表 5-2-1	政府各級單位及地方社區改造路廊風貌相關工作表	5-10

## 圖目錄

圖 1-2-1	全國景觀道路 78 條分布與相鄰的觀光點範圍圖	1-5
圖 1-3-1	工作計畫流程圖	1-9
圖 2-3-1	日本觀光道路環境資訊	2-12
圖 3-1-1	景觀道路分級分類架構	3-3
圖 3-3-1	景觀道路分區調查圖	3-12
圖 3-3-2	北部區域景觀道路等級分布圖(一)	3-22
圖 3-3-3	北部區域景觀道路等級分布圖(二)	3-23
圖 3-3-4	中部區域景觀道路等級分布圖(一)	3-28
圖 3-3-5	中部區域景觀道路等級分布圖(二)	3-29
圖 3-3-6	南部區域景觀道路等級分布圖(一)	3-35
圖 3-3-7	南部區域景觀道路等級分布圖(二)	3-36
圖 3-3-8	東部區域景觀道路等級分布圖	3-41
圖 3-3-9	全國景觀道路等級分布圖	3-46
圖 3-3-10	全國景觀道路系統建構圖	3-49
圖 3-5-1	台 2 清查調查重點區域	3-57
圖 3-5-2	台 2 景觀道路改善課題現況(一)	3-67
圖 3-5-3	台 2 景觀道路改善課題現況(二)	3-68
圖 3-5-4	台 2 景觀道路改善課題現況(三)	3-69
圖 3-5-5	台 2 景觀道路改善課題現況(四)	3-70
圖 3-5-6	台 2 景觀道路改善課題現況(五)	3-71
圖 3-5-7	台 2 景觀道路改善課題現況(六)	3-72
圖 3-5-8	台 14/台 14 甲清查調查重點區域	3-74
圖 3-5-9	台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(一)	3-85
圖 3-5-10	台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(二)	3-86
圖 3-5-11	台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(三)	3-87
圖 3-5-12	台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(四)	3-88
圖 3-5-13	台 26 清查調查重點區域	3-90
圖 3-5-14	台 26 景觀道路改善課題現況(一)	3-99
圖 3-5-15	台 26 景觀道路改善課題現況(二)	3-100
圖 3-5-16	台 26 景觀道路改善課題現況(三)	3-101
圖 3-5-17	台 26 景觀道路改善課題現況(四)	3-102
圖 3-5-18	縣 193 清查調查重點區域	3-104
圖 3-5-19	縣 193 景觀道路改善課題現況(一)	3-113
圖 3-5-20	縣 193 景觀道路改善課題現況(二)	3-114
圖 3-5-21	縣 193 景觀道路改善課題現況(三)	3-115
圖 3-5-22	縣 193 景觀道路改善課題現況(四)	3-116

圖 5-1-1	景觀道路申請、評估、規劃及管理程序	5-3
圖 5-1-2	景觀道路委員會主要工作項目及配合單位	5-4
圖 5-1-3	景觀道路系統規劃架構	5-7
圖 5-2-1	景觀道路認養或租用流程	5-13
圖 6-1-1	景觀道路資訊系統架構圖	6-2
圖 6-1-2	景觀道路路網概念連結	6-3
圖 6-1-3	全國景觀道路與周邊資源套圖 GIS 圖面資料	6-4
圖 6-1-4	圖層 1-景觀道路路線分布圖與數值資料	6-5
圖 6-1-5	圖層 2-活動中心分布圖與數值資料	6-5
圖 6-1-6	圖層 3-交通設施分布圖與數值資料	6-5
圖 6-1-7	圖層 5-公共設施分布與數值資料	6-5
圖 6-1-8	圖層 5-觀光休閒據點分布與數值資料	6-5

# 照片目錄

照片 3-3-2	台 20 南橫公路景觀意象	3-12
照片 3-3-3	台 8 中橫公路高山地區的視野(上)(下)	3-12
照片 3-3-4	台 9 丙道路景觀意象	3-13
照片 3-3-5	台 11 海岸景觀	3-13
照片-3-6	台 9 蘇花公路段海岸線景觀意象	3-13
照片 3-3-7	縣 193 原住民社區利用圖騰的花紋裝飾路燈與擋土牆	3-13
照片 3-3-8	縣 193 太巴塢阿美族部落的指標	3-13
照片 3-3-9	台 16 裝飾在道路邊的的原住民雕像	3-13
照片 3-3-10	台 9 丙樟樹綠色隧道	3-13
照片 3-3-11	台 17 西濱公路道路景觀景象(上)	3-14
照片 3-3-12	台 17 西濱公路道路景觀景象(下)	3-14
照片 3-3-13	縣 149 路口的飯店招牌看板意象	3-14
照片 3-3-14	竹 43 道路景觀景象	3-14
照片 3-3-15	縣 129 大坑地區山坡地景觀意象	3-15

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫主旨與目標

### 壹、計畫主旨

台灣景觀道路之劃設始於民國六十八年「台灣地區綜合開發計畫」，在此計畫中提出國家道路公園之計畫，指定四段國家道路公園。民國八十五年行政院核定經建會研提「國土綜合開發計畫」，指定十條國家級景觀道路，分別為北海岸公路、蘇花公路、東部海岸公路、花東縱谷公路、台三號縱貫公路、西濱公路及北部、中部、南部橫貫公路主支線。其後台灣四個區域計畫依綜合開發計畫之指導，並考量各地區遊憩系統資源、景觀特性等因素，陸續指定六十八條景觀道路，惟缺乏後續相關景觀道路、休閒景點整體規劃、設計之執行方案；加上台灣地區地狹人稠，在都市發展蔓延及交通運輸需求之壓力下，部分景觀道路兩側土地常有過度開發情形，破壞了原有的景觀資源。目前政府推動六年國家發展重點計畫，因台灣地理環境特殊，擁有豐富而多樣的人文自然資源，發展觀光具有雄厚潛力，因此提出「觀光客倍增計畫」，並將「國內推動旅遊方案」中各項子計畫納入推動，連結景觀道路之規劃，整備套裝旅遊路線及開發新興套裝路線，振興台灣觀光產業達成六年觀光客倍增計畫。



本計畫依據九十一年度行政院核定的「全國景觀道路建設計畫」中七十八條景觀道路路線，現地勘查道路廊道之景觀資源特性、廊道土地使用情形、沿線設施、鄰近遊憩據點等資料，重新檢討景觀道路系統，建立景觀路網系統與觀光資源資料庫，以提供主管機關管理與方便民眾旅遊查詢，其中管理維護分為道路路權內土地利用管制，與路權權限外視覺管理模式兩方面，俾政府建立景觀道路設施與景觀維護資料庫；計畫成果為方便民眾旅遊查詢，內容包括觀光據點、服務設施分布、交通路線、替代道路訊息，以引導便利的旅遊路線及提供國人認識景觀道路資源價值之機會。並在計畫過程中邀集政府相關單位、學者參與座談，集思廣益提出更具完備的道路規劃與景觀評估方式，及地方政府與民間參與建設的機制建議。

## 貳、計畫目標

景觀道路是旅遊中體驗的一部份，廊道的串聯讓旅遊更加四通八達，目前台灣已有七十八條的景觀道路，提昇國民旅遊之體驗效益以及增強旅遊的便利性是景觀道路計畫的主要目標說明如下：

### 一、全面調查景觀道路資源，了解景觀道路現況

現地調查「全國景觀道路建設計畫」之 78 段景觀道路資料，全面普查各路段之景觀價值、道路附屬設施、鄰近遊憩據點以及廊道土地使用現況，以作為道路管理、查詢、開發與路線淘汰之依據。並配合國內旅遊方案、道路類型等因素選擇示範道路，清查其景觀特性、遊憩賞景資源、附屬服務設施水準與廊道土地使用現況等資料，重新檢討近年來景觀道路建設之現況成果。

### 二、提出改善重點計畫，加強管制路廊土地使用及周邊景觀

針對示範景觀道路之資源調查結果，分析各道路環境所呈現的樣貌是否符合景觀道路之定義，紀錄缺失地點，建議景觀道路及沿線休憩設施規劃及改善重點。

### 三、訂立景觀道路規劃設計準則、改善、維護管理機制及準則

依景觀道路類型、等級訂定規劃設計準則與廊道土地管制要點，以提昇景觀道路廊道品質。

### 四、建構完善景觀道路資訊系統資料庫以利資料查詢

建立景觀道路管理查詢與國民旅遊查詢二大資訊系統，以利主管單位管理機制隨時掌控道路狀況，並追蹤監測訊息，提供國人即時旅遊交通訊息，及沿線旅遊體驗的資料。另外民眾亦可藉由土地開發相關法令資料庫取得政府相關景觀道路最新政策以及景觀道路兩旁相關法令與管制要點訊息，以免沿線不當使用開發，破壞景觀道路品質。



## 五、獎勵地方政府參與與企業認養增進全民參與認同

鼓勵地方政府與當地居民參與之機制，利用在地人力管理上之效力與直接性，創新景觀道路沿線觀光據點風貌，藉著道路推廣行銷地方特色產品，帶動經濟發展。

### 第二節 計畫研究範圍

民國九十年政府推動「國內旅遊發展方案」，內政部與交通部共同研擬「全國景觀道路建設計畫」，針對國內社會發展情況及旅遊需求，依據原有的道路系統，評選人口集中地區通往觀光遊憩區或據點之間聯絡道路作景觀道路路線，初步檢討景觀道路增加至七十八段，並依據各觀光據點管理機關需求，篩選重要景觀道路景觀作為建設重點，完善台灣重要觀光地區之設施系統增強旅遊體驗。七十八段景觀道路分布範圍如表 1-2-1、圖 1-2-1：本研究範圍包括七十八段景觀道路之視域廊道範圍，而廊道以道路兩側一公里範圍內至最近山稜線之範圍內(擷取其中範圍最小者)。

表 1-2-1 78 段景觀道路分布範圍表

編號	區域	路段	編號	區域	路段
1	北部	台 9	40	中部	縣 131
2	北部	台 7 甲 (北橫至思源啞口)	41	中部	縣 126
3	北部	縣 191	42	南部	台 18 (嘉義至自忠)
4	北部	台 2 甲	43	南部	縣 162 甲 (梅山至掘尺嶺)
5	北部	台 2 (東北角海岸)	44	南部	台 3 (梅山至玉井至旗山)
6	北部	台 2 (北海岸沿線)	45	南部	縣 172 (白河至澧水)
7	北部	國 2 (機場聯絡道)	46	南部	縣 174 (六甲至照興)
8	北部	台 9 甲	47	南部	台 21 (三民至旗山)
9	北部	台 7 (北橫公路)	48	南部	台 24 (霧台至三地門至長興)
10	北部	台 3 (桃園、新竹生活圈)	49	南部	台 20(南橫公路及其支線, 玉井至關山)
11	北部	北 107 (烏來至信賢)	50	南部	縣 176 (新山子寮至七股)
12	北部	竹 43 (新竹至峨眉湖、獅頭山)	51	南部	縣 184 及 184 甲(六龜至美濃)
13	北部	縣 122 南清公路	52	南部	台 27 (荖濃至高樹)
14	北部	縣 118 羅馬公路	53	南部	台 17 (東石至七股)
15	北部	縣 101 甲 (巴拉卡公路)	54	南部	縣 199 及縣 199 甲 (西重溪至牡丹至旭海)
16	北部	宜 53	55	南部	台 1(枋寮至楓港)
17	北部	北 34	56	南部	台 26 (楓港至恆春佳樂水)
18	北部	台 4	57	南部	澎湖縣 203 (馬公至白沙屯至外垵)
19	北部	縣 102 (瑞芳至九份)	58	南部	台 9 (楓港至壽卡)
20	北部	縣 103	59	南部	縣 200
21	北部	竹 41	60	南部	澎湖縣 201
22	北部	竹 37	61	南部	台 17 (林園至枋寮)
23	中部	台 3 (獅頭山至東勢)	62	東部	澎縣 202
24	中部	苗 62 (法雲寺至泰安溫泉)	63	東部	台 9 (蘇花公路, 和平至壽卡)
25	中部	台 7 甲 (思源啞口至梨山)	64	東部	台 11
26	中部	台 8 (東勢至大禹嶺)	65	東部	台 8 (大禹嶺跟太魯閣)
27	中部	縣 129 (大坑至東勢)	66	東部	縣 193 (三棧至花蓮)
28	中部	縣 139 及縣 139 乙(八卦山至民間)	67	東部	台 9 丙 (花蓮吉安至壽豐)
29	中部	縣 124 (三灣至南庄至獅潭)	68	東部	台 11 甲(光復至豐濱)
30	中部	台 14 及台 14 甲 (草屯至合歡山)	69	東部	縣 193 (花蓮至瑞穗)
31	中部	縣 133 及投 80(九九峰至惠蓀林場)	70	東部	縣 193 (瑞穗至樂合)
32	中部	台 21 (新中橫水玉段, 天冷至日月潭至玉山)	71	東部	花 64(穗至大港口)
33	中部	台 16 (民間至雙龍瀑布)	72	東部	台 23 (東富公路, 東河至富里)
34	中部	縣 151(竹山至安定灣)	73	東部	台 20(池上至關山啞口)
35	中部	縣 149 (竹山至草嶺)	74	東部	縣 197 (富源至池上)
36	中部	台 18 (新中橫嘉玉段, 阿里山至玉山)	75	東部	台 20 甲 (海端至初來)
37	中部	台 13	76	東部	東 34 及東 36 (鹿野至紅葉溫泉)
38	中部	台 17	77	東部	綠島環島公路
39	中部	縣 130	78	東部	蘭嶼環島公路

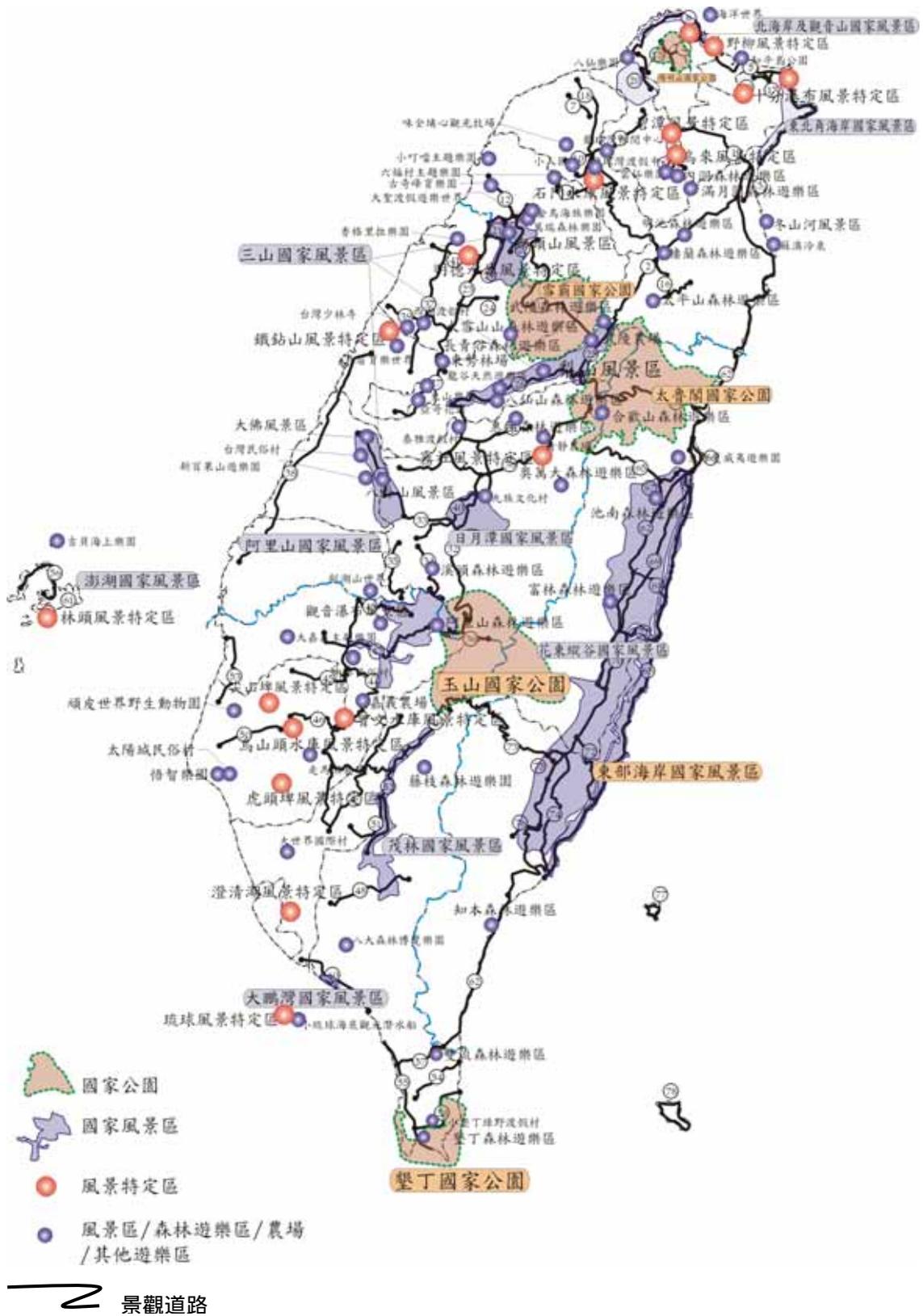


圖 1-2-1 全國景觀道路 78 條分布與相鄰的觀光點範圍圖

### 第三節 工作計劃流程

本計畫之內容與工作流程包含了計畫定位、景觀道路類型與等級分類、景觀道路資源的調查分析、示範景觀道路規劃及改善重點建議、訂立獎勵地方政府參與措施及民間或企業認養機制、舉辦座談會以及資料建檔提供資料庫資訊系統。

#### 壹、 相關計畫及案例文獻回顧評析

以台灣地區公路系統為範圍，針對「國土綜合發展計畫」、「北、中、南、東部區域計畫」、「觀光客倍增計畫」、「全國景觀道路建設計畫」及「國內旅遊方案」等計畫及相關案例回顧，評析國內景觀道路實質規劃及管理機制之課題與對策。

#### 貳、 景觀道路分類分級

依據環境資源分類，分為三類分別為山區、海岸與鄉野，加上其景觀特性等因素發展潛力評定等級，以二級制歸納為國家級景觀道路與一般道路。

#### 參、 景觀道路普查清查作業與資料分析

確立景觀道路調查表及調查紀錄方式之後，景觀道路調查作業包含兩項步驟，一為全面性道路普查，針對 78 段景觀道路普遍性的調查與評量其序列感受與景觀價值，並紀錄廊道土地使用現況與重點改善要點，刪除道路環境景觀遭受嚴重破壞之景觀道路，再依據國內旅遊方案路線、道路類型、管理組織類型，以及一般通則性問題，選擇適當路段進行示範道路路段清查作業，此部份的調查需要詳細的紀錄評量，調查項目包括景觀特性、遊憩景觀資源、附屬服務設施水準、廊道土地使用現況等四項，作為日後改善計畫之依據。

#### 肆、 建構資訊系統資料庫

完成資料收集工作項目後，針對各道路及資源調查結果，建議各景觀道路及沿線休憩設施規劃及改善重點(含廊道土地管制使用重點)。並建構道路資訊查詢資料庫，分為行政管理者與一般民眾使用者，包括沿線設施、景觀特性、土地開發注意準則、以及民眾旅遊資訊查詢。

## 伍、景觀道路規劃設計、維護管理機制

依景觀道路類型或等級訂立景觀道路規劃、減法設計理念、改善，及維護管制機制與準則。

## 陸、獎勵地方政府與民間參與或企業認養機制

訂定獎勵地方政府參與措施及民間或企業認養機制，促進地方建設。

## 柒、景觀道路規劃座談會

邀集產、官、學界及民間團體舉辦景觀道路規劃座談會。針對主要的管理單位、行政人員、專家學者進行諮詢，以了解道路管理運作與景觀道路管理上的課題，以及土地管制之施行重點。

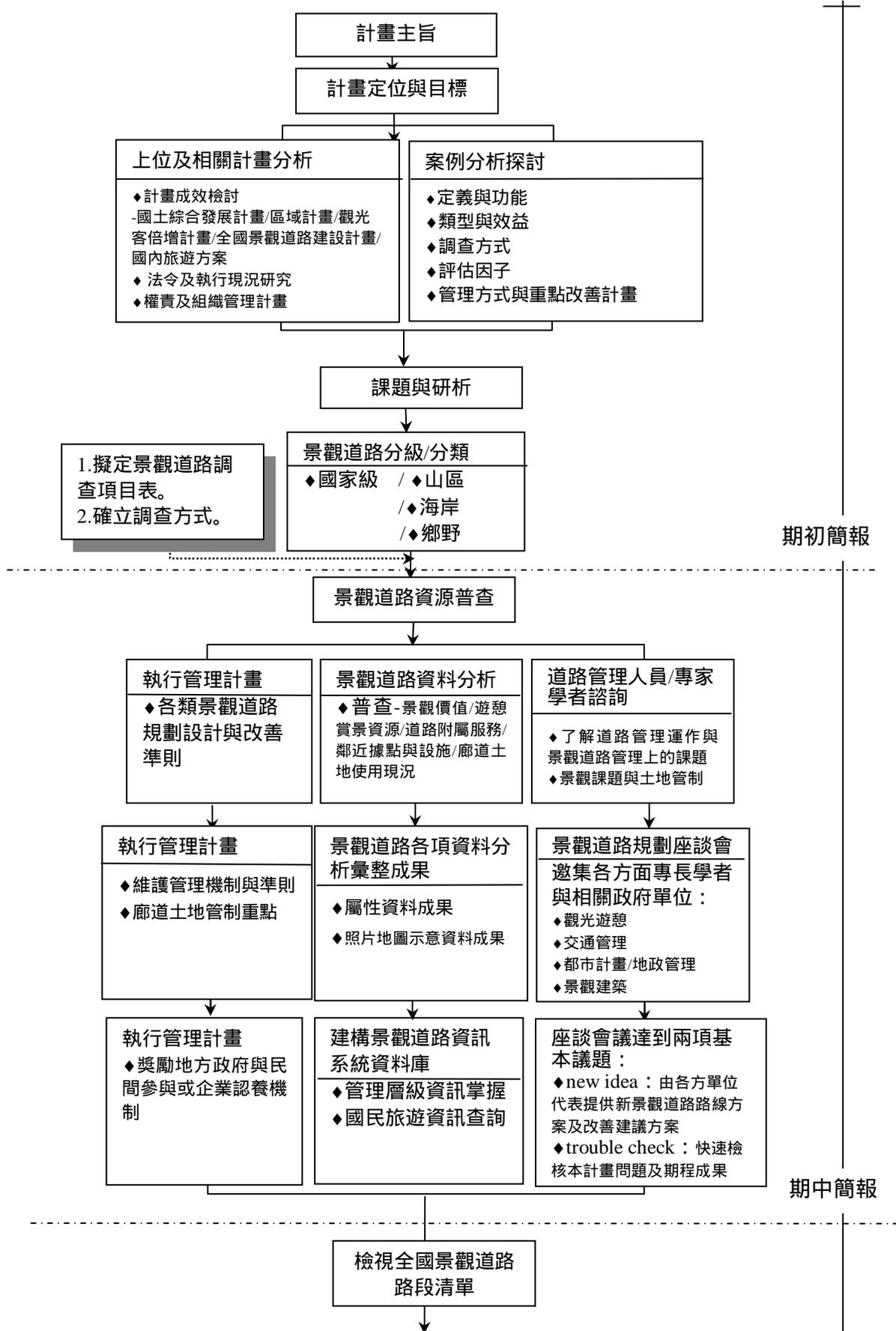
### 一、邀集對象

景觀道路規劃座談會應邀集各方面專長學者與相關政府單位：

- ◆觀光遊憩
- ◆交通管理
- ◆都市計畫/地政管理
- ◆景觀建築

### 二、討論議題

- ◆new idea：由各方單位代表提供新景觀道路路線方案。
- ◆trouble check：快速檢核本計畫期程中所遭遇之問題及了解景觀道路建置預期成果。



期初簡報

期中簡報

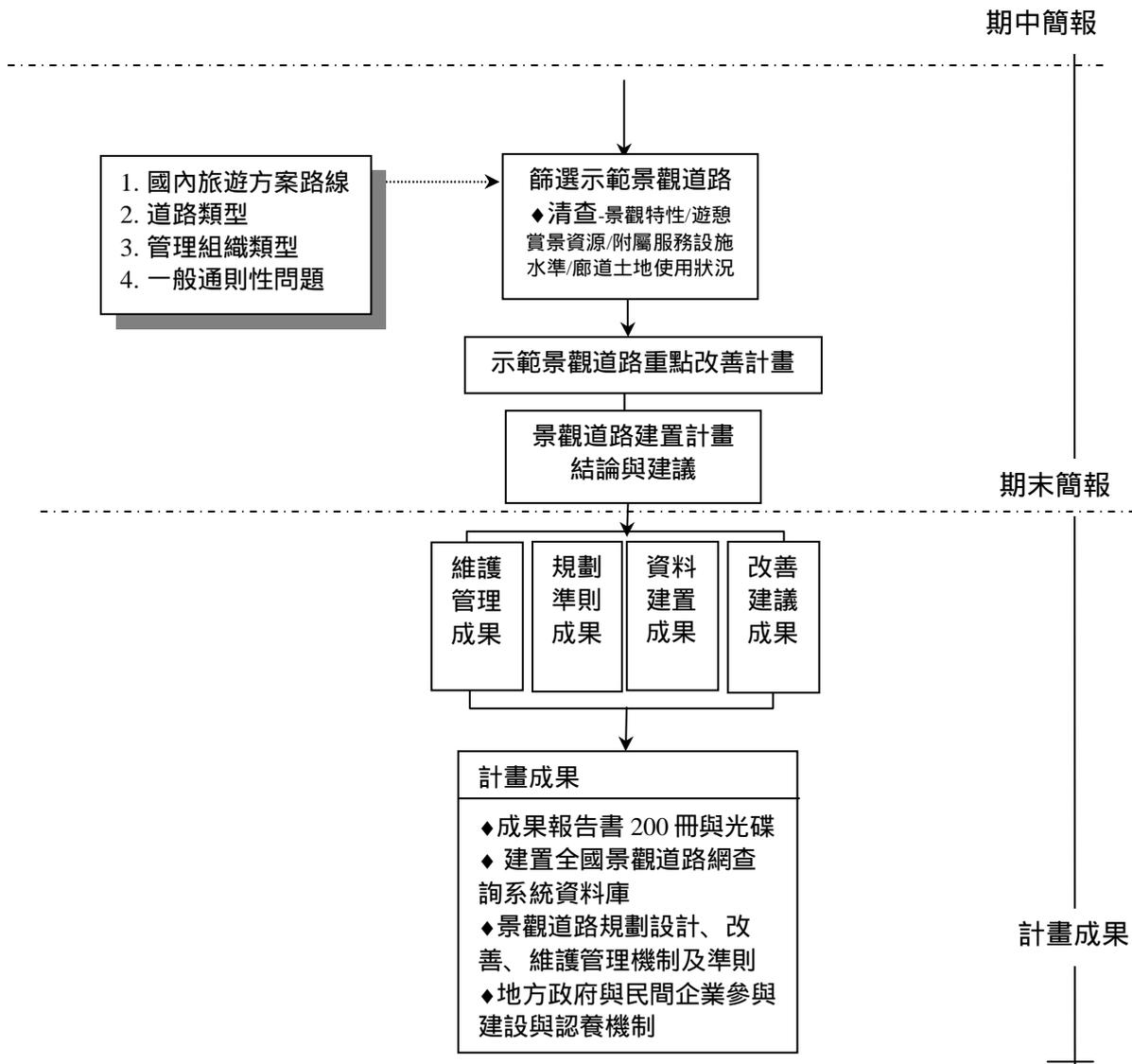


圖 1-3-1 工作計畫流程圖



## 第二章 文獻回顧與課題研析

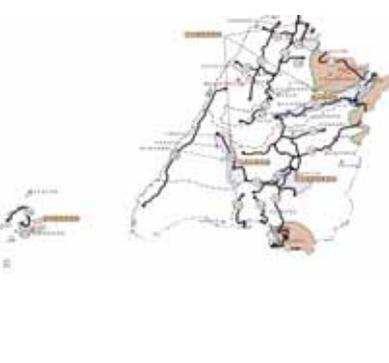
本計畫委託內容涉及龐大的景觀道路資料庫之建置，參考美、日等國家案例與官方做法，並引用視覺評估理論與方法，建立易於回饋修正之查詢應用架構；然而有鑑於景觀道路之推動迄今缺乏法制基礎，本計畫有必要延續自 1989 年以來，由交通部、內政部交棒接續完成之幾個重要研究案及研討會，有助於釐清課題，明確整合交通建設部門與土地使用管理部門，接軌深化，期能有效配合行政院「觀光客倍增計畫」中之套裝旅遊路線整備目標與時程，提供執行機制與決策評估系統，以下概述之。

### 第一節 上位計畫及相關法令

#### 壹、上位及相關計畫

相關計畫參考上位計畫台灣地區綜合開發計畫、各區域計畫、國內旅遊方案、觀光客倍增計畫等、全國景觀道路建設計畫（建設內容包括：①省台二線-北角國家風景特定區景觀道路美化工程②台 21 甲省道-日月潭環潭景觀道路建設計畫③台 18 線公路沿線-阿里山公路景觀改善工程④縣 185 號道路-茂林海神宮景觀道路美化工程⑤大鵬灣國家風景區-環灣景觀道路工程⑥台 11 線省道-東海岸景觀道路改善計畫⑦花東縱谷-花東縱谷景觀道路美化工程⑧澎湖縣-澎湖景觀道路改善工程⑨桃園縣復興鄉-大鹿林道本線整建改善工程，東眼山林道整建改善計畫，南投縣仁愛鄉-奧萬大聯外道路整建改善計畫，高雄縣桃園鄉-藤枝林道整建改善計畫，宜蘭縣大同鄉-翠峰林道整建改善計畫，台中縣和平鄉-大雪山林道整建改善計畫⑩台 8 線中橫公路-中橫景觀道路建設計畫⑪烈嶼鄉-烈嶼島環島車道景觀道路改善計畫）

表 2-1-1 各項相關上位計畫

區域範圍	計畫名稱	與本計畫相關之處
	<p>台灣地區綜合開發計畫</p>	<p>國家道路公園系統與國家公園為全國性遊憩區，以道路連結受到保護之自然人文資源。國家公園道路包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 蘇花公路(台 9)</li> <li>2. 中橫公路霧社支線</li> <li>3. 東部海岸公路(石梯坪-長虹橋-八仙洞-三仙台-台東)</li> <li>4. 東北部海岸公路(基隆山-鼻頭角-福隆)</li> </ol>
	<p>北部區域計畫</p>	<p>針對宜蘭、基隆、台北、桃園和新竹五個生活圈各別劃設景觀道路。</p>
	<p>中部區域計畫</p>	<p>中部區域計畫中景觀道路之定義為兩個觀光地區連結道路，若有優美景色，則其兩側應加以適當美化或保護以加強觀光機能為之。包含台 3、台 21 與台 14 為主。</p>
	<p>南部區域計畫</p>	<p>延續遊憩感受之道路，選擇景色優美為景觀道路，使鄉村田園景色得以保存，共包含 14 個路段。</p>

續表 2-1-1 各項相關上位計畫

區域範圍	計畫名稱	與本計畫相關之處
	東部區域計畫	若有優美觀光遊憩設施之道路或以觀賞兩旁自然景觀為主之觀光性質道路，應加強道路兩旁之景觀保護。本區域之景觀道路多位於太魯閣國家公園與玉山國家公園，並聯繫東海岸國家風景區與若干風景區域。
	觀光客倍增計畫-道路景觀改善計畫	計畫分為現有套裝旅遊路線改善，包含北部海岸、日月潭、阿里山、恆春半島、花東旅遊線改善，以及新興套裝旅遊線及景點之開發，包含蘭陽北橫、新竹苗栗、雲嘉南濱海、高屏山麓、脊梁山脈、澎湖離島、馬祖金門離島旅遊線。
詳圖見 1-2-1	國內旅遊方案畫-全國景觀道路建設	評估景觀道路共 78 條。

## 貳、現行法令規章

景觀道路之推動法令涉及相當廣泛，其中包含景觀資源保育、景觀遊憩發展、土地使用和交通管理等多性功能，本計畫分析現行各類法令規章中與本計畫相關者，包括：

表 2-1-2 各類法令規章之層及與類別

類別	法規	類別	層級	類別	法規	類別	層級
土地及建築管制	一、區域計畫 *區域計畫法 *非區域計畫法	地用	中央 政府	環境保育	七、水土保持法 *水土保持法及施行細則 *山坡地保育利用條例及施行細則	水土保持	中央
	二、都市地區 *都市計畫法 *台北市施行細則 *高雄市施行細則 *台北市土地使用分區管制規則	地用	中央/ 地方		八、資源保育 *文化資產保存法	保育	中央
	三、非都市土地 *非都市土地使用管制 *非都市土地使審議規範	地用	中央/ 地方		九、環境保護 *環境影響評估法及施行細則	環境保護	中央
	四、建築相關法規 *建築法 *實施區域計畫地區建築管理辦法 *實施都市計畫以外地區建築管理辦法要點	營建	中央		十、產業活動 *礦業法 *土石採取規則	工礦 漁	中央
交通建設	五、公路法規 *公路法 *公路用地使用規則 *公路兩側公私有建築物與廣告禁限建辦法	營建	中央	產業發展 與觀光遊 憩	十二、投資獎勵 *獎勵民間參與交通建設條例 *交通部觀光局所屬風景特定區管理補助區內建築物美化要點 *交通部觀光局補助風景區興建公共設施及國民旅社經費要點	經濟 賦稅	中央
					十三、觀光發展 *觀光發展條例 *風景特定區管理規則 *觀光地區廣告物攤位規劃限制實施辦法	觀光	中央
	六、道路美化 *廣告物管理辦法 *觀光地區申請設置道路交通指示審核要點	營建	中央/ 地方		十四、遊憩區管理 *森林法及施行細則 *森林遊樂區管理辦法	觀光	中央

## 第二節 文獻回顧

本計畫參考 1989 年以來，由交通部、內政部交棒接續完成之幾個重要研究案及研討會。

- 成大都計系，1989，台灣省風景區聯外道路及景觀道路系統規劃之研究，台灣省旅遊局

計畫內容摘要：由遊憩系統的規劃觀點來看，強調交通系統間的聯繫，並使得遊憩系統之可及性提高，以吸引更多的遊客使用，更加強遊憩系統間各風景區的聯繫，建立整體的遊憩帶區。

- 台灣地區觀光遊憩系統開發計畫，1992，交通部觀光局

計畫內容摘要：交通部觀光局根據台灣地區資源特性、地理分區、運輸系統範圍、區位功能與發展特性，規劃完成「台灣地區觀光遊憩系統開發計畫」，歸納為八大類型，並劃分為三十六個可相互串聯的遊憩系統，作為未來觀光發展與規劃基本空間結構的指導綱要。

- 皓宇工程顧問股份有限公司，1996，景觀道路系統評估與規劃之研究，交通部觀光局

計畫內容摘要：主要評析台灣現有景觀道路推行過程中，現行法令以及執行組織與程序所面臨的課題，提出因應之對策。同時也篩選五處具有優先性及代表性的景觀道路，進行評估測試與整建方案以供示範。本計畫的目的為：一、在組織協調機制與執行政序面上，提供公路及土地管理部門之整合執行建議。二、提出推廣維護景觀道路之分工機制，協助帶動地方經濟發展。三、針對相關所需依循的法令，提出加強或修正之建議，提供主管單位納入參考。四、建立一套符合台灣現況之景觀道路規劃之系統，以及評估景觀道路的方

法。五、研擬景觀道路設計準則構想，提供擬定景觀道路建設之設計規範參考。

- 皓宇工程顧問股份有限公司，1998，景觀道路規劃與管理，內政部營建署

計畫內容摘要：主要配合營建署推動景觀道路相關業務，研提景觀道路結合現行土地使用管理制度與視覺衝擊分析之方法，以作為景觀道路規劃與管理之輔導工具。預期達到之目的有(一)建立推廣景觀道路之觀念。(二)建立台灣地區景觀道路評選準則、規劃管理的機制。(三)建立景觀道路整合執行協商機制。(四)研擬景觀道路沿線土地使用管制策略，並建立模式作為開發審議的依據。

- 財團法人台灣工業技術研究發展基金會、台灣科技大學建築計畫與都市設計研究室，1999，景觀道路毗鄰土地使用管制制度之個案研究，內政部營建署

計畫內容摘要：探討景觀道路環境美質，進而檢討景觀廊道內的土地使用規範及管制策略；並經由示範道路景觀美質的分析、標定及景觀廊道範圍的界定，針對各環境美質敏感地區，研擬相關之土地使用管制項目與措施。藉由個案研究計畫，建立土地開發建設之衝擊評估模式，並提出景觀廊道內土地開發審議之可行方法與執行機制。

- 逢甲大學建築及都市計畫研究所，1999，道路相關設施景觀設計準則之研究，交通部台灣區國道高速公路局

計畫內容摘要：透過基本視覺理論、人體工學的探討，輔助所蒐集資料的適用性判斷，盡量使設計的準則能量化並易於應用；針對不同等級道路，建立參考性之道路相關設施景觀設計準則，以維持道路景觀品質，使不同的道路系統有各自的景觀特色；檢討道路設施並提出現況改善建議，使應用者更能明瞭本景觀準則的應用方式。

- 中華民國景觀學會，2003年，全國景觀道路建設計畫—道路景觀相關設施設計及施工參考手冊研訂，交通部國道高速公路局

計畫內容摘要：從國內外景觀道路現況案例，檢視分析其相關設施元素，並分析景觀道路路線型態，建立標準化的路型景觀改善配套方式，並以十種不同設施類型為基礎，包括植栽、排水設施、觀景台、人行道、自行車道、隔音牆、邊坡、隧道口、橋樑及護欄，分別提出目的、形式、基本要求、設計原則、現況檢討、設計施工參考圖及造價參考等建議，並強調相關設施應融入道路所荊棘所聯繫之環境特性，提供具選擇性改善建議方案。

計畫最後以台 21 及台 27 為例，探討現況特性及風貌，提出設計檢核及改善模擬，作為相關道路觀改善之參考。

- 皓宇工程顧問股份有限公司，2003，國家步道系統設計規範，行政院農委會林務局

計畫內容摘要：從旅遊串聯的觀點，完整的國家步道系統應該包含產品本身、訊息及服務之傳播據點、聯絡管道。經由設施建設及經營管理相互整合，可發揮很大的附加效益，包括旅遊系統之整合、山村社區發展之帶動、旅遊服務品質及遊客旅遊水準之提昇等。

- 綜合整理各計畫景觀美質影響評估之因子，如表 2-2-1。

表 2-2-1 景觀美質影響評估因子

景觀美質評估方法	景觀型態/影響景觀要素
Litton R.B.Jr. (1968) Forest Landscape Description and Inventory	1.形貌：主要是指地形而且突出地表具三度空間的成分，是屬於凸型景觀。 2.空間界定：主要由地面範圍、牆面範圍與天界範圍構成，是屬於凹型空間，如景緻是由地形、植被組成的空間。 3.光線：分為前光、側光與背光，其中以側光觀賞狀況最佳。 4.距離：分為近、中、遠景。 (1)0 至 400~600 公尺在此景緻區中景物的細部看的最清楚，如樹木表面質感 (2)400~600 公尺至 5~8 公里，此距離景緻最重要可看見群山起伏與植栽型態 (3)5~8 公里至無窮遠，此距離的景緻是單純的，一切複雜景緻都被簡化，而形成簡單的形狀，任何表面之質感或細部感受已被消除。 5.觀賞者位置：因為觀賞視線所及與景觀之相對位置，分為觀察者上位(observer superior)、觀察者常位(observer normal)、觀察者下位(observer inferior)。
Lintton D.L.(1968)The Assessment of Scenery as a Natural Resource	1.地形景觀 (1)低地：高度在 500 公尺以下之地區，評值為 0。 (2)丘陵地區：小島 600~800 公尺和內陸高地之 1600~1800 公尺，但相對差均小於 1000 公尺，評值為 5。 (3)險峻的丘陵：一般相對高差超過 1200 公尺，但尚未形成山地之特質者，評值為 6。 (4)山地：相對高差達 2000 公尺，與周圍環境具隔離性，坡度陡峭、險峻、並有斷崖、山洞之山地特質，評值為 8。 (5)高原台地：但台地內部平坦，除非至更高處，否則無法望見台地之景觀，評值為 3。 (6)低的台地：高於低 1000 公尺的台地，無明顯的相對高差，但不能歸於低地者，評值為 2。 2.土地使用景觀 (1)都市化或工業化景觀，評值為-5 (2)連續的森林地，評值為 2 (3)無樹木的農地，評值為 1 (4)荒野地，評值為 3 (5)森林及荒野地並存的景觀，評值為 4 (6)富有變化的農作景觀，評值為 5 (7)原有景觀：平均坡度過陡，地表起伏，以致不能有任何人工改造者，評值為 6
美國內政部土地管理局(USDI, Bureau of Land Management, 1976)之視覺資源管理(Visual Resource Management, 簡稱 VRM)	1.地形：地形變化度 2.植被：在造型、質感及植群形式變化 3.水體：水體出現與否 4.色彩：顏色之組合豐富性或趣味性之對比 5.附近景觀：對本區視覺品質提昇程度 6.稀有性：區域內景觀之獨特性 7.人為改變：人為設施對景觀之影響
Jones and Jones-Scenic and Recreation Highway Study	1.生動性(Vividness)，指單元中景觀元素的明晰性、多樣性與對比性。 2.自然度(Intactness)，指對自然開發美化的程度和對自然破壞劣變程度。 3.統一性(Unity)，指人造物與自然之間的統一性和整體景觀的統一性。

### 第三節 課題研析

#### 壹、政策及法制面課題研析

##### ■課題一：本計畫必須明確掌握「挑戰 2008 國家發展重點計畫」政策中的定位和功能

說明：

- 1.台灣地區地理環境特殊，擁有豐富而多樣化人文自然資源，「觀光客倍增計畫」重點推廣國家風景區、國家公園以及其他具國際觀光吸引力的公民營景點及旅遊設施，並以套裝旅遊路線為廣義產品；其中，景觀道路之建設，景觀改善及資源維護不彰最為遊客所詬病。
- 2.「城鄉景觀風貌改造」計畫由內政部自八十五年推動以來，責成各地方政府及相關單位推行據點無數，其中新建工程（加法）居多，各執行案五花八門，創意新象有餘而較缺地域山水呼應之協調性，尤其顯現在外來遊客於旅遊路線上之連續視覺體驗上；另經濟部「商圈更新再造計畫」與地方政府風貌建設計畫亦較偏重裝修主題性之表達，也難免千篇一律。

##### ■對策初擬

- 1.交通部積極推動旅遊線「道路景觀改善」及「沿線違建清除」之行動計畫，經濟部及地方政府在景觀道路推動上則著重地方產業振興和商圈形象改造上；有必要由內政部於國土計畫主管部門角色，建立整合性資料庫，並從國土資源維護及土地使用管理觀點，支援旅遊線整建、維護施政之輔助決策工具及檢核回饋機制。
- 2.現行政策要求旅遊線景觀改善著重「減法」與「生態考量」，與傳統觀光建設思維不同，資料庫建置過程中實有宣導地方政府互動與企業共襄盛舉之配套計畫，俾能兼備推廣之功能。

##### ■課題二：景觀道路路廊遊程體驗作為重點觀光產品，在現行政府分工制度中如何達到分工合擊之經營效益

說明：

- 1.七十八條景觀道路路段分屬不同層級道路分類（國、省、縣、鄉道），其發開、規劃、管理權責又有分割，且在交通部門主政下，多依交通運輸機能與交通相關法規規劃設計，在國人日

益注重生態與景觀價值的發展歷程中衝撞連連，舉凡南橫公路新建計畫、北橫拓寬工程、東部海岸公路（台 11 線）拓寬工程等，引發多起保育界甚至地方社群抗爭事件。

2. 迄今台灣地區景觀道路僅為規劃名詞，並未在制度上有法定地位，亦缺乏單一窗口主政單位，「景觀道路」之多元意涵往往被簡約為「路權內道路設施美化」與「兩側公有土地或舊路線綠美化」的加法政策，所聯絡旅遊景點生意卻越糟，聯外景觀道路必然因為風貌雜亂失序，中央與地方管理單位少能逆轉劣勢。
3. 各單位已完成或進行之「景觀道路規劃設計」相關規範無數，例如高公局委託完成之「道路相關設施景觀設計準則之研究」及「道路景觀相關設施設計及施工參考手冊研訂」等計畫若僅為研究性示範性手冊，將形成公務承辦人及專業顧問莫衷一是，僅供參考之結果，「依法行事」的道路新建、拓寬計畫仍在台灣各區域全面推動中。

#### ■對策初擬：

1. 就公共投資改善經營景觀道路的制度面考量，七十八條景觀道路必需經過資料庫建置與評估分級或分類作業，俾能合理建構分年分段投資改造與後續永續經營計畫。
2. 依據內政部委託「景觀道路規劃與管理」計畫研擬，未來推動機制之落實已有明確藍圖，現行七十八條景觀道路及路段主要歸區域計畫法管理，應可由內政部完成計畫建置後，賦予「景觀道路」於國土計畫、區域計畫及縣綜合發展計畫中之明確定位，並確認其以管制為優先之執行原則，建立各級政府永續經營維護的施政基礎。
3. 營建署於民國八十八年委託完成「景觀道路毗鄰土地使用管制制度之個案研究」案，建議透過都市設計審議或非都市土地開發審議等方式，審查委員可於開發計畫中建議某些條件或附帶條件，請申請單位配合，資料庫建置中可提供優良或失敗範例，並舉述各相關參考規範，使兼具推廣輔導機能。
4. 內政部研擬「景觀法」現正進行審議中，其中有關授權或責成地方政府執行景觀道路公權力部分條文，直接有助於提昇中長期景觀道路常態推動依據。

**■課題三：景觀道路規劃與管理多年以來缺乏專門法規，包括相關推動、執行、經營管理等法律條文仍嫌不足，「景觀道路」一詞定義不明，觀光主管部門協調無據，公權力不彰**

說明：

- 1.觀光局委託「景觀道路系統評估與規劃」案中探討「專區管理」模式，然與現行區域計畫法、都市計畫法重疊，涉及事權分工不易，現行國家風景區，如東北角、東部海岸國家風景區之管轄範圍原即接近視域範圍，其廊道型旅遊線亦為國家級景觀道路，然而「觀光發展條例」雖有授權國家風景區管理處主動審查區內道路建設，亦因位階等問題而協調不易。
- 2.事業單位不同對同一條景觀道路之預期亦不同，現有體制缺乏統一的意見溝通平台，常因事前協調溝通不足，造成事後之相互抱怨，民眾更因此對政府相關施政失去信心。
- 3.美國、日本等國對於道路分類系統，依據「行政系統及功能」、「設計、安全和操作標準」以及「遊憩使用」等分類而建立各種景觀道路系統，均建立於合理的法源基礎保障下，因此在相關執行、推動及經營管理上均可依法執行，但目前台灣景觀道路卻仍缺乏相關法令定，以致對於主管機關而言有推動上的盲點，民間則有配合上的困難

**■對策初擬：**

- 1.應儘速釐清景觀道路之範疇及其定義，確認主管機關與協辦單位之權責與溝通協調機制，並建立事業主觀機關之垂直（中央與地方）、水平（觀光、土地利用管理與交通建設）溝通機制。
- 2.藉由公開而合理之程序建置作業流程及架構，明確規定「景觀道路」一詞之認證過程，並提供道路特性指認之方法及管道，促使相關單位達成共識。
- 3.從政府行政程序著手，由行政院訂定「執行方案、作業要點或條例」之行政命令推動方式，函請各級政府遵照辦理景觀道路相關推動作業，以確保執行及溝通管道之暢通。
- 4.土地管理部分應配合都市計畫及區域計畫通盤檢討，由景觀道路事業機關，針對各條景觀道路欲達成之目標，建立對應的景觀道路毗臨土地開發審議機制及管理機制，建立法源依據

### ■課題四：目前仍未建立明確之景觀道路推動評估架構，造成政府推動與民間配合之困難相對增加

說明：

一直以來景觀道路政策推動落實所面臨之若干問題均源自單位間缺乏共識，缺乏共同語言的定義，例如：

- 1.在北、中、南區域計畫中雖已明定發展景觀道路系統，但其下之各層級計畫中（縣綜合發展計畫，生活圈道路系統計畫，公路單位的施政計畫等），卻未明確反應於計畫內容。
- 2.事業單位不同對同一條景觀道路之預期亦不同，現有體制缺乏統一的意見溝通平台，常因事前協調溝通不足，造成事後之相互抱怨，民眾更因此對政府相關施政失去信心。

### ■對策初擬

- 1.引借日本景觀道路推動機制作為機制建立對策範例，藉由完整的評估架構，建立民間與政府間的國土認同，在政策推動上更能藉由明確的架構，讓行政人員及民眾依循、遵守與配合相關政策。

- 2.日本景觀道路調查規劃架構與評估方式

參考日本高速公路優良八十八景選拔中，評估的因素分為土地結構以及高速公路沿線視野景觀，其評鑑因素如下表 2-3-1 說明；另外在觀光交通中以標示據點之方式來加以詳細介紹道路特性與周邊資源(圖 2-3-1)。



圖 2-3-1 日本觀光道路環境資訊

表 2-3-1 日本高速公路國土認識

	高速公路沿線視域景觀
<p>①地形構造</p> <p>a. 海岸線：海濱、海灣、海崖、內海、多島海、島嶼、岩礁。</p> <p>b. 山稜線：高大山嶽(單峰、山巒)、小山、山摺。</p> <p>c. 其他：地形組合。</p> <p>②地被、人為設施</p> <p>a. 植生：原生林帶、人工林(防風林、用材林等)、牧野、沙丘。</p> <p>b. 都市：近代都市、歷史都市、大都市、城鎮</p> <p>c. 生產型土地利用組合：田園、農村、山村</p> <p>d. 其他：花田景象。</p> <p>③主要的結構量體</p> <p>a. 建築物：寺廟神社、五重塔、城郭、高層建築、特殊型態建築。</p> <p>b. 建造物：鐵塔、煙囪。</p> <p>c. (高速)道路本身結構：路面(線形景象)、橋樑、高架道路、植栽、施工物體。</p> <p>d. 其他土木結構物：機場、港灣、鐵路、鄉間道路等。</p>	<p>①行走移動時的特徵</p> <p>a. 時間凝縮：接近、逐漸隱沒效果、景觀結構變化、視點高低變化。</p> <p>b. 地形凝縮：</p> <p>c. 構造物等量體通過視域：長形、連環圍繞、突出物、橋樑、高架道路(海上、湖上、河川、都市、田園)、休憩設施。</p> <p>②停車時的視野特徵</p> <p>a. 一般固定點視野：小空間結構視野欣賞，擁有良好的結構比例。</p> <p>b. 廣視角，俯瞰的開放景觀：由狹視變成開闊視野。</p> <p>③道路建設而產生的新景點</p> <p>a. 名勝古蹟與風景區資源鑑賞。</p> <p>b. 新的風景區域開發。</p> <p>④高速道路本身產生的景觀</p> <p>高速公路在開關的路線中產生的優美風景。</p>

## 貳、「景觀道路」價值推廣課題研析

### ■課題一：如何確保景觀道路沿線環境景觀的品質，且釐清其景觀價值對於環境機能之提昇仍有待確認

說明：景觀道路價值認定與品質的維繫，是規劃設計及經營管理者的作業基礎。當一條道路被冠上「景觀道路」的名稱前，須有嚴格的認證步驟及程序，而當一條景觀道路要開始闢建，如何自規劃至完工乃至使用後之維護、整建、管理能維持一定之景觀品質，亦應有一清楚之程序做法。

#### ■對策初擬：

1. 設定景觀評估門檻，進行潛力分析，加以確保入選之景觀道路具有一定潛力可供發揮。
2. 建立督導制度，借重推動組織或委員會對景觀規劃之專業能力及其推動工具，使其就單一景觀道路做全程性之督導，以維持自規劃至施工過程中有一定之品質。
3. 建立接受申請指認及上級對下級之補助制度，一方面加強地方對地區景觀道路之認同感，以協助各項執行管理工作，一方面在實質上有能力進行維護整建。

**■課題二：目前對於景觀道路的設立價值仍未普遍受到大眾所認定，其相關資訊建置工作之實質應用意義與使用者間的關聯性價值有待建立**

說明：無論是一般民眾、遊客或行政人員、主管機關對於相關資訊取得的管道有限，造成景觀道路價值推廣的遲滯。

**■對策初擬：**

- 1.由專責單位統一建置景觀道路資訊查詢資料庫，其建置工作內容雖涉及大量資訊與複雜的協調機制，因此短期建置過程將造成延續性效能受阻，建議建立持久維持資料庫建置之推動策略及模式，以便於價值推廣效能之延伸。
- 2.藉由景觀道路的全面性調查，建立資料庫查詢系統，不僅能提供遊客查詢觀光旅遊相關資訊，也便於行政人員更新相關資料及佈達相關資訊之用，同時能夠協助行政人員及觀光投資業者輔助決策，對於景觀道路週邊土地利用與開發有其政策性參考價值。

**貳、公私合營可行性課題研析**

**■課題一：政府主管機關與民間單位互動不良，甚至於推動過程中，當牽涉利益衝突時，造成對立之情形發生**

說明：現行指認之七十八條景觀道路對於路廊週邊居民並無實質助益，往往還需面對相關招牌、廣告等之風貌控制，因此造成配合度不佳，公私部門間難以建立發展共識的情形。

**■對策初擬：**

- 1.因應每條景觀道路之所在區域及資源條件差異，在定位與發展重點不盡相同，因此在建立審議或準則事項時，需考量個案差異而有所調整，因此對於土地及建築物權利關係人之補助與獎勵措施方面，應研訂全區性與開發個案性的兩個向度，配合其它相關政策，如城鄉風貌改善計畫等，提供獎補助金，並利用容積獎勵、容積移轉、放寬使用限制、減免稅捐等優厚條件，鼓勵景觀道路週邊路廊範圍之土地、建物持有者保持優良風貌，控制全線景觀及遊憩品質。
- 2.藉由美國景觀道路設立執行機制說明民間與政府的互動關係是可以建立和諧的推動關係的。以亞歷桑那州為探討案例，其為因應聯邦公路美化法案(The Highway Beautification Act)以及國

家環境政策法案(National Environmental Policy Act, NEPA), 於 1982 在亞利桑那州境內的城市、郡、原住民部落區、州間聯繫道路建立林蔭道、歷史道和景觀道路三種類型, 並建立周詳的指認程序, 主要分為十二個階段程序, 依據章程與組織權責建構, 從申請、審查、同意書、方案文件、評估、批准、認可執行方案、指認道路、協定、執行、建設與維護、接受指認後之考核追蹤。任何機關、團體或個人皆可向顧問委員會提出闢建或指認某公路、區域為林蔭道、歷史道和景觀道路之申請, 經過一連串的文件申請、勘查、評估、認證及公告過程而設立景觀道路, 是一套由下而上的推動機制, 公私部門共同創造地方居民的福祉與利益, 提昇地區景觀及生活層次。

3. 國外案例之經驗啟示, 道路建設計畫著重於完整架構, 道路計畫中即加以設定整體發展目標, 考量環境資源及地域特性, 並配合永續經營方針, 同時經由當地居民的認同意願與熱烈參與, 將促使推動與執行成效更佳。

### ■課題二：缺乏推廣民間參與景觀道路建設及企業認養程序與機制，以及配套訓練、講習等課程之安排

說明：國道高速公路局及部分鄉鎮道路已提供當地企業或團體協助認養安全島、綠帶、路燈等道路相關設施, 然而卻缺乏統一的認養程序與機制, 各單位間的差異造成認養程序的複雜與困難。

#### ■對策初擬：

1. 應健全制度、提供民間參與及企業認養之利基, 包括企業形象、社區團體廣告、獎狀獎盃等相關鼓勵方式, 並藉由景觀道路價值觀推廣策略, 吸引地區企業及社區團體為地方觀光與環境發展盡一份心力。
2. 制定景觀道路認養要點的同時, 配套進行經營維護相關課程的課程訓練, 包括植栽養護、設施簡易養護等, 以便建立完整、具一致性的景觀道路維護模式。
3. 參研高公局執行之「高速公路鄰近都會區綠地多元利用之可行性評估」案(2002), 將綠地多元使用之管理機制, 依據法規, 修改認養制度, 土地使用應符合國有財產法之規定, 必須計收租金費用, 因此分為認養與租用兩大體系, 利用機制說明如表 2-3-2, 可藉由機制的建立, 達到民間參與, 同時減輕政府管理維護財政負擔的目的。

表 2-3-2 認養及租用管理機制說明

簽約方式	1 認養	2 租用	
		A	B
建設及經費	全由乙方負責。	如停車場、花市、跳蚤市場或是酌收入園費用等營利使用，由租用人自行負擔建設經費。	如做公園綠地、社區活動場所等為非營利使用，由高公局或由乙方負責建設。
後續維護	由乙方負責維護，甲方為督導審查。	由乙方負責維護，甲方為督導審查。	由乙方負責維護，甲方為督導審查。
備註	甲方為高公局，乙方為申請單位。	甲方為高公局，乙方為租用單位。租金收費參照國有出租基地之規定。	

4.無論何種民間認養單位，與景觀道路之主管機關均需以建立平行、對等的夥伴合作關係為原則，共同為道路及其路廊環境創造良好的維護與經營管理契機。

## 第三章 景觀道路調查與結果彙整

### 第一節 景觀道路分級分類



#### 壹、景觀道路定義

景觀道路定義為「當一條道路經過優美風景或獨特景觀之線狀地區，沿途可供遊客以車行或步行方式享有特殊之遊憩體驗，提供用路人或是旅行者自然的、歷史的、地質地形及土地使用產生的視覺體驗」，此道路即可稱為景觀道路(交通部觀光局，1996)。其必要特性為：

- 一、所經過線狀地區具有景觀資源。
- 二、道路設計標準可使遊客有欣賞停留的機會。
- 三、沿線附設服務及安全設施應齊全。
- 四、道路設計應可提供遊客連續性之遊憩體驗。
- 五、景觀道路管理範疇包含路權範圍與廊道範圍。

#### 貳、景觀道路視覺空間構成

道路之設置根據不同的目的其交通流量及速度限制亦不同，都是影響用路人視覺體驗的因素，而所謂的道路景觀是一種動態景觀，故道路景觀具有序列性，道路景觀空間的組成包括了道路路形、結構物、標誌、近景與遠景物體等的整體組成，而形成了用路人對旅行過程的印象好壞。道路景觀雖然包含內部景觀(使用者於道路上沿著道路移動所見之動態景觀)以及外部景觀(由道路週邊觀點看道路整體造型)，而依據本計畫之目標與對策係針對道路內部景觀，了解各路段的地形及廊道土地使用狀況等特性。

#### 參、台灣道路分類探討

台灣地區道路分為國道高速公路、省道、縣道、鄉道、產業道路若干等級，主要依運輸功能與行政系統而定，但道路功

能並未含括景觀定義，且缺乏準則，無法於道路規劃設計時考量景觀道路不同之建設方式。由上述彙整文獻回顧中，台灣地區公路系統可依(1)依行政系統劃分，可分為國道、省道、縣道、鄉道；(2)依運輸、設計安全標準劃分，依據道路可容納之車流量與速率，分為 A、B、C、D、E 五種等級的道路服務水準；(3)依環境特性劃分，可分為山岳型、平原型、海岸型、林蔭道或文化歷史道路；另根據推動景觀道路之廣義定義為景觀道路範圍除道路路權本身外，還包括兩側土地形成之廊道空間，本計畫依據都市設計準則以兩側一公里範圍內至最近為景觀廊道範圍，推動景觀道路其包含之意義不只限於提供土地使用機關的管理規劃之準則與協調公路開發單位整建或開闢之規則，當地居民亦需遵守相關管理法令規範，保護道路沿線景觀美質，並將遊憩資源納入考量，針對景觀體驗進行道路設計而規劃道路風貌改善，基於操作型定義進行道路分級分類工作。

景觀道路分類依據，係參考景觀美質評估方法所提出的評估項目，以地形地貌與都市化程度界定景觀道路類型，由國內旅遊路線方案中指定之景觀道路路線進行國內景觀道路類型界定與檢討，再針對各類型道路發展潛力刪除不合乎景觀道路定義之道路，遴選出國家級景觀道路，落實景觀道路之執行。

## 肆、全國景觀道路分級分類

### 一、分級

需強化景觀造景或是借景保留優美景色等因素，可將景觀道路分級，分為國家級與一般道路，作為日後管制管理基礎。通過國家公園、國家風景區或是環境敏感區這些具有特別景觀資源或賞景潛力之景觀廊道，多半面臨資源保育的重要課題，這些景觀道路若依循調查所收集的感受序列與景觀價值等因素，評選出國家級景觀道路與一般道路區別，另若道路兩側土地過度開發，已破壞原有景觀資源，則重新檢討剔除景觀道路之列。

(一) 國家級景觀道路-景觀資源價值高或具保育性與特殊性，能聯繫遊憩據點成為系統網絡。

(二) 一般道路-經過調查，景觀價值普通、低劣或沿線景觀並無特色。

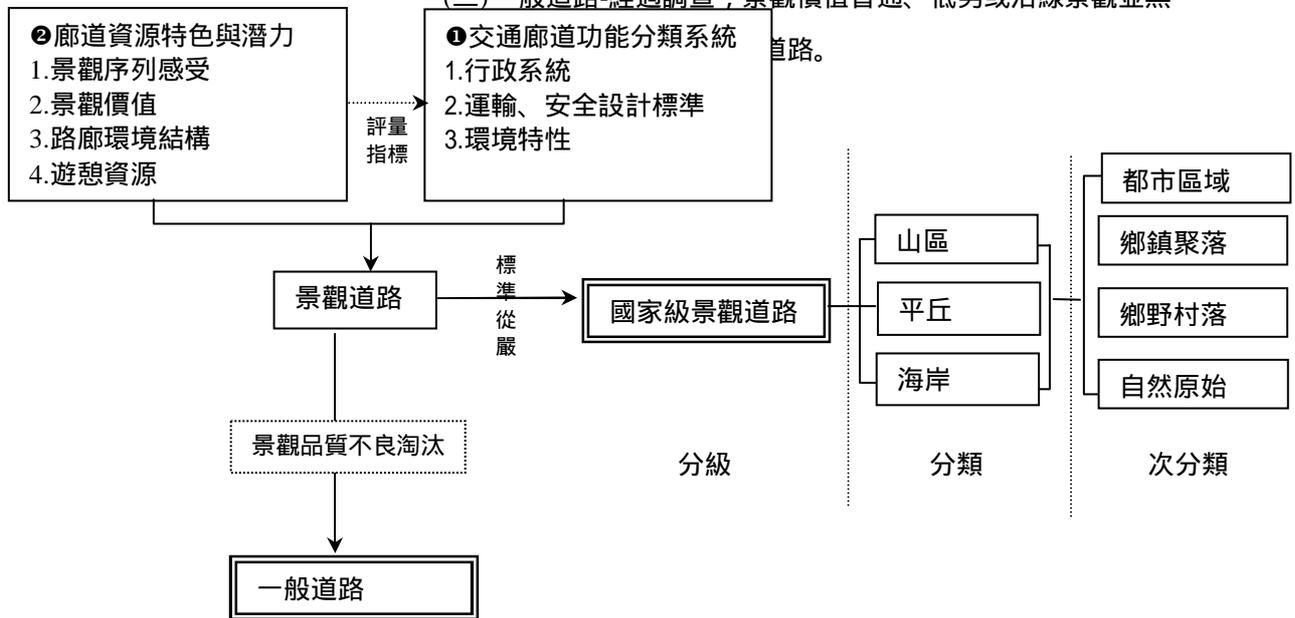


圖 3-1-1 景觀道路分級分類架構

## 二、分類

台灣地區景觀道路目前分布範圍大都聚集於平丘、自然地區，其沿途多屬自然資源景色類型，故本計畫以自然地區景觀道路資源系統分類，分為山區、海岸及平丘三類，然台灣地區景觀變化多端，因此同一條景觀道路經常不止包含一種類型之道路(表 3-1-1)，不論是哪一類之路線，會因路段經過不同的人文城鎮或是自然生態資源而有不同風貌，因此可將這些路段依據都市化程度與資源狀況分為自然原始、鄉野村落、城鎮聚落與都市區域，以考量道路景觀為自然美景著重保育資源或是經過重要城鎮密集人文類型居地，綜合兩者地形地貌結構，道路之類型可由矩陣表格分為 12 種。說明如下：

- (一)自然原始：通常距離人口中心相當遠、無明顯人類影響，週遭土地環境崎嶇不平、林木叢生、地形變化大。
- (二)鄉野村落：開發程度低，景觀特質多樣化，有森林、田野及農地，住宅、農莊及橋樑四處分布，任何海拔都有可能。
- (三)鄉鎮聚落：居住樣態是小型的、密集的，中等程度的開發，主要是居宅形式使用；大部分集中於低海拔至中海拔地區。
- (四)都市區域：典型的居住樣態是大型的、擴張式的，高度的開發以住宅組構與大量的工商發展結合，通常處於低海拔。

表 3-1-1 全國景觀道路分類矩陣表

地形地貌	*山區(A) (1000M 以上)	**平丘(B) (200~1000M)	***海岸(C)
都市化程度			
原始自然(I)	A-I	B-I	C-I
鄉野村落(II)	A-II	B-II	C-II
鄉鎮聚落(III)	A- III	B-III	C-III
都市區域(IV)	A- IV	B-IV	C-IV

\*山區：意指位於超過 1000 公尺之道路

\*\*平丘：意指位於 200~1000 公尺之道路

\*\*\*海岸：意指道路之視野可及海線

## 第二節 景觀道路調查架構與分析方法

道路沿線視覺感受是旅遊體驗之一，現今觀光據點與服務設施亦逐漸建設完備，鑒於國內旅遊產業進步以及政府單位管理、國民旅遊查詢與土地開發管制需求，將由道路景觀特性、遊憩賞景資源、附屬道路設施水準、廊道土地使用情況四大項道路環境特徵進行調查，景觀道路調查分為兩階段，第一步驟為全國景觀道路普查，調查 78 段路段之景觀特性基本資料，紀錄路段景觀變化與特點，定速行駛的情況下紀錄拍照路段景觀變化的過程，以景觀同質單元劃分調查路段，紀錄下來的資料作為資料庫檢索用；第二步驟依據國內旅遊路線、道路類型、管理組織與一般性通則問題選定示範道路，進行清查作業，作為提出明確改善計畫依據。

### 壹、景觀道路調查

景觀道路的議題廣泛，主要內容包括景觀道路分級與指認、界定景觀廊道視域範圍、以使用者觀點分析個別路段景觀潛力及課題、對未開發道路加入景觀視覺因素，供其作為道路定線過程中之依據，以及建立開發模式以評估土地開發對週遭帶來的視覺衝擊(內政部營建署，1998)。配合以上各項議題景觀道路景觀與視覺管理分析方法包括以下內容：



#### 一、景觀道路指認—門檻評估

景觀道路系統評估與規劃研究(交通部，1996)，已提出一套詳細之評選方式，包括評估項目及評估指標擬定，結合專家問卷，設立評估門檻加以指認景觀道路。

#### 二、景觀道路廊道範圍界定—視域分析

景觀廊道亦即景觀道路使用者所見之視覺範圍，並且依範圍被見到之頻率，遊客通行及停留地點定義其敏感等級，因此以視域分析適用於景觀廊道範圍。

### **三、 景觀道路資源潛力—景觀美質分析與遊憩資源系統**

以景觀美質分析方法評估景觀道路之資源潛力及遊憩資源系統，對擬開闢之道路，考量景觀視覺品質，提供開發區域開發強度與準則之參考。

### **四、 景觀道路沿線景觀—景觀序列感受評估**

序列感受評估分析使用者對於道路沿線景觀之感受程度，了解景觀道路沿線影響景觀體驗之因子，並據以提供檢討改善對策。

### **五、 大型開發案之視覺衝擊—電腦視覺模擬**

以電腦視覺模擬方式對已開發前後之景觀品質變化進行比較分析，藉以了解開發之視覺衝擊程度，與研擬減緩視覺衝擊之對策。

## 貳、景觀道路建置計畫調查操作手法

### 一、景觀道路調查評估項目說明

景觀道路的定義中確定本計畫景觀道路偏重於景觀向度，以遊憩觀光資源為輔所構成之條件，評估的項目標包括了景觀美質(生動、完整、和諧性)、生態性與人文性資源、景觀序列體驗；遊憩服務資源則以遊憩品質數量、遊憩資源層級、遊憩服務設施多元性、道路服務水準與安全性。說明如下：

#### (一)景觀美質

由各單元的景觀特徵、土地使用狀況以及地形、城鄉風貌或是資源特色等因素形塑道路景觀美質，評分標準以生動性、完整性、和諧性作為指標，加上生態與人文資源特色及景觀序列體驗，其評估準則如表 3-2-1。評分以 1 至 9 分為等級，1 分為最低至 9 分為最高。

表 3-2-1 景觀美質評估準則表

準則	指標(定義)	評分	評分標準
景觀美質	生動性(Vividness) 道路景觀元素、特徵如地形、植被、水域、人造物等所呈現的清晰度、主導性及對比度所組成的視覺印象，對觀賞者造成記憶及懷念的程度。	9	景觀極為生動、突出，造成視覺上獨一無二之印象，令人無法忘懷。
		7	景觀很吸引人，產生極好之印象。
		5	景觀很好，造成視覺舒適愉快之印象。
		3	景觀尚可，所造成之印象在台灣地區到處可見。
		1	景觀普通，無法產生什麼印象。
	完整性(Intactness) 自然與人造景觀所呈現在視覺上的整體秩序感，亦即該景觀免於受視覺破壞干擾的程度。	9	在視覺景觀上具極度完整性，沒有任何顯眼的干擾。
		7	在視覺景觀上具非常完整性，僅有極少數的明顯干擾。
		5	在視覺景觀上是具高程度完整性，其中有少數顯眼干擾其完整性。
		3	在視覺景觀上具中度完整性，有部分顯眼干擾其完整性。
		1	在視覺景觀有極度明顯的干擾，缺乏完整性。
	和諧性(Harmony) 指景觀中各元素組成具有相容、協調令人愉悅的程度。	9	極為和諧且凝聚合成一體，構成視覺極協調整齊的體驗。
		7	景觀很和諧，構成一個令人稱讚且感到於愉悅的視覺體驗。
		5	尚稱和諧，但不足以構成一個獨特的視覺印象和愉悅的感受。
		3	勉強可以凝聚成一體，但無法產生愉悅的感受。
		1	極為不協調，產生不愉悅的感受。

表 3-2-2 生態人文資源評估準則表

準則	指標(定義)	評分	評分標準
生態遊憩資源	獨特性(Uniqueness) 指生態資源間相對比較的稀有性或普及性程度	9	道路沿線生態資源為國際和國家性獨一無二的特質。
		7	道路沿途生態資源罕見，但非獨一無二。
		5	道路沿途生態資源之獨特性屬區域性。
		3	道路沿途生態資源之獨特性屬地方性。
		1	道路沿途生態資源隨處可見。
	代表性(Representative) 指生態資源足以代表地方、區域特色的程度。	9	生態資源相當足以代表國家特色。
		7	生態資源相當足以代表地方、區域特色。
		5	生態資源可以代表地方、區域特色。
		3	生態資源尚可，可代表地方、區域特色。
		1	生態資源無法代表地方、區域特色。
人文資源價值	獨特性(Uniqueness) 指人文資源間相對比較的稀有性或普及性程度。	9	道路沿線人文資源為國際和國家性獨一無二的特質。
		7	道路沿途人文資源罕見，但非獨一無二。
		5	道路沿途人文資源之獨特性屬區域性。
		3	道路沿途人文資源之獨特性屬地方性。
		1	道路沿途人文資源隨處可見。
	代表性(Representative) 指人文資源足以代表地方、區域特色的程度。	9	人文資源相當足以代表國家特色。
		7	人文資源相當足以代表地方、區域特色。
		5	人文資源可以代表地方、區域特色。
		3	人文資源尚可，可代表地方、區域特色。
		1	人文資源無法代表地方、區域特色。

表 3-2-3 景觀序列體驗準則表

準則	指標(定義)	評分	評分標準
景觀序列體驗	序列統一性(Sequent Unity) 指景觀組成元素及空間結構的統一化程度	9	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的統一化程度高。
		7	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的統一化程度高。
		5	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的統一化程度適中。
		3	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的統一化程度低。
		1	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的統一化程度極低。
	序列變化度(Sequent Variety) 指景觀組成元素及空間結構的變化程度	9	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的變化程度極高。
		7	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的變化程度高。
		5	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的變化程度適中。
		3	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的變化程度低。
		1	道路兩旁景觀組成元素及空間結構的變化程度極低。

(二)遊憩服務資源

遊憩服務資源調查以調查遊憩觀光據點數量、層級、安全性與服務設施多元化，因此遊憩資源除了記錄風景遊樂區、觀光名勝地點外亦包含賞景、沿途景色體驗、服務設施安全性與多樣性等因素，讓景觀道路的旅遊網絡機能更完備。

表 3-2-4 遊憩服務資源評分表

準則	指標(定義)	評分	評分標準
遊憩服務資源	遊憩據點之數量	9	道路可聯繫 5 個以上遊憩據點
		7	道路可聯繫 2-5 個以上遊憩據點
		5	道路兩端各連接一遊憩據點相串聯
		3	道路僅與一遊憩據點相串聯
		1	道路無聯繫任何遊憩據點
	遊憩據點之分級	9	所聯繫之或公或私合法遊憩據點，其中三個以上分級為特優者或優者。
		7	所聯繫之或公或私合法遊憩據點，其中有各為特優者或優者。
		5	所聯繫之或公或私合法遊憩據點，其中有 2 個為特優者或優者。
		3	所聯繫之或公或私合法遊憩據點，其中有 1 個為特優者或優者。
		1	所聯繫之或公或私合法遊憩據點，其中無一個為特優者或優者。
	遊憩服務設施	9	於沿線風景優美處設有觀景台並於適當地點設有休息處，而對沿線景觀有詳細及健全解說並配合解說折頁分析說明。
		7	於沿線風景優美處設有觀景台，而對沿線景觀有詳細及健全之解說。
		5	於適當地點處設有休息處，而對沿線景觀有重點性之解說系統。
		3	於適當地點處設有避車道，而對沿線景觀有簡略之解說系統。
		1	於沿線無可以賞景或休息之處且沿線景觀資源無任何之解說系統。
	道路服務水準	9	假日之服務水準在 A 級者。
		7	假日之服務水準在 B 級者。
		5	假日之服務水準在 C 級者。
		3	假日之服務水準在 D 級者。
		1	假日之服務水準在 E 級以下者。
	道路安全性	9	道路全程完全符合公路局安全標準之要求，且無坍方之虞。
		7	道路全程符合公路局安全標準之要求，但有極少路段偶有坍方之虞。
		5	有少數路段無法符合公路局安全標準之要求，但無坍方之虞。
		3	有部分路段無法符合公路局安全標準之要求，但無坍方之虞。
		1	部分路段無法符合公路局安全標準之要求，及有坍方之虞。

## 二、景觀道路評質操作與計算方式

確立了評估準則與因素之後，各道路劃設景觀同質單元，經過現地調查與討論，78 段道路等級評定以專家法評估，並經由專家學者、中央、地方政府與公路總局各路段單位再次調整確認之結果。前述三項主要的調查紀錄表以景觀整體描述、景觀價值評分表以及遊憩資源評分表為評量道路等級之依據，景觀道路分級評值作業說明如下。

### (一) 劃設景觀同質單元

利用地形圖及現場實際勘查之結果，針對申請指認之道路依土地使用、地形地貌、植被、都市化程度及生態文化等特徵因子劃設同質路段。

### (二) 評估人員

受過嚴謹環境景觀、美學訓練之工作人員、學界專家學者、地方政府對現地熟悉之工作人員及公路總局工務段部門之專業者。

### (三) 評估項目計算方式

#### 1. 景觀價值

景觀價值包括各單元之景觀美質(生動、完整、和諧性)、道路全線生態(獨特性、代表性)與人文資源(獨特性、代表性)、道路全線景觀體驗感受序列(統一性、變化度)九個因子，計算式為：

**景觀價值**=[(各同質單元景觀美質評分\*各該路段長度之百分比之加總)/3+(全線生態資源+全線人文資源)/4+全線景觀體驗感受序列/2]/3。

景觀價值計算後 5 分以下為景觀價值低落，受到嚴重破壞開發之路段，5 分(含)以上至 7 分以下的道路，缺少賞景體驗之資源或需局部修繕計畫的道路；7 分(含)以上至 9 分者為景觀價值高，經過原始自然地區較無須修景造景的道路路段。

## 2. 遊憩服務資源

遊憩資源評估項目包括遊憩據點數量、遊憩據點分級、遊憩服務設施(含解說設施)、道路服務水準以及道路安全性五個因子，計算式為：

**遊憩服務資源**=(遊憩據點數量分數+遊憩據點分級分數+遊憩服務設施分數+道路服務水準+道路安全性)/5。

所得分數 5 分以下為道路無串聯遊憩據點的機能且沿途服務設施與賞景功能低落，5 分(含)以上至 7 分以下者為沿線具一般休閒農場、遊樂設施遊憩層級，僅有一般賞景與服務設施之條件者；7 分(含)以上為道路經過鄰近之遊憩據點多，成為遊憩旅遊帶且旅遊層級較高，如國家公園、國家森林遊樂區、公部門經營之林場、風景特定區、風景區等，加上沿途之賞景體驗、駐留點設施完善與道路服務機能良好者。

## (四)道路等級評估

道路遊憩資源與道路景觀價值兩者分數綜合為景觀道路分級標準，依景觀價值與遊憩資源權重比 2：1 計算其平均值，所得之分數若低於 5 分則考量其景觀資源破壞程度高，且遊憩服務設施水準有缺失，而建議降為一般道路，5 分(含)以上則可列為國家級景觀道路。計算公式為：

(景觀價值\*2+遊憩資源\*1)/3=道路等級。

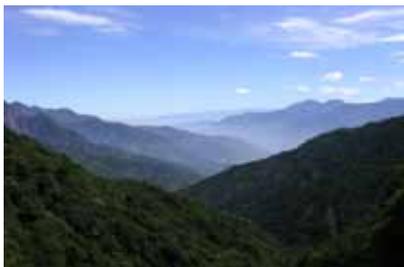


圖 3-3-1 景觀道路分區調查圖



照片 3-3-2 高山氣候的變幻與植栽的風格迥然不同。

\*\*拍攝地點：台 20 南橫公路



\*\*拍攝地點：台 18(上)



照片 3-3-3 高山地區的視野極佳。

\*\*拍攝地點：台 8 中橫公路(下)

### 第三節 景觀道路調查結果

78 段景觀道路系統繁雜，一共包含了 3021.6 公里，依據研究範圍區分為四個區域(圖 3-3-1)，分別為北部區域 874 公里、中部區域 625.6 公里、南部區域 612.6 公里以及東部區域 909.4 公里，在各大區域再區隔出次區域以有效率地完成調查作業，北部區域分為兩次區域 A1 與 A2；中部區域分為四個次區域分別為 B1、B2、B3 與 B4；南區分為四個次區域分別為 C1、C2、C3 與 C4；東部區域分為四個次區域分別為 D1、D2、D3 與 D4，詳細調查路線與分工整理如附錄四。

#### 壹、景觀道路調查結果說明

台灣地區景觀道路分布均衡，主要為聯絡重要遊憩據點的聯絡道路，橫越的自然地形與人文聚落變化大，但因為城鄉均衡發展的策略推動，使得鄉村聚落失去特色，許多平原丘陵鄉野類型之道路景觀相似度極高，無法突顯地域性的環境地貌特色，且民宅建築立面缺乏美感，都是降低景觀道路品質的原因，經現地調查之後歸納 78 段景觀道路缺失與優勢說明如下，而各區域之景觀道路經過普查之後其結果與整體現況概述列如下，詳細評分結果參見附錄八：

##### 一、台灣景觀道路優勢

台灣地區道路行經豐富的自然與人文資源地區，呈現不同景觀風貌，自然人文具變化，道路景觀生動性高；而近年城鄉風貌改善道路廣告招牌與街道傢俱，增加地方性景觀風貌表情，分別說明如下：

##### (一) 自然人文資源豐富具變化，道路景觀生動性高

在道路分類中，依據台灣特有的自然地形地貌區分為三個向度，分別為山區(1000 公尺以上)的山峰山巒景色，氣候雲霧的變幻，植栽針葉林相的獨特氛圍(照片 3-3-2~照片 3-3-3)；平丘(200~1000 公尺)的沖積平原、河灘谷地、農作田野、綠色隧道、紅磚合院穿梭其中，寧靜綠意的景觀讓人感到悠閒舒適(照

片 3-3-4)；海岸不論是波濤岩岸或是無窮無盡沙岸地平線(照片 3-3-5~照片 3-3-6)，都孕育著自然的力量加上人文活動，小鎮紅瓦風情、原住民的木雕圖騰等都是景觀道路的一部分。當旅遊者以及路人行經這些景觀道路時所感受的視覺體驗變化萬千，遠比運輸效率來的重要。



照片 3-3-4 平原田野的寧靜，午後一場雨讓山間雲霧增添一抹輕盈。  
\*\*拍攝地點：台 9 丙 8K 處



照片 3-3-5 海岸的力與美。  
\*\*拍攝地點：台 11



照片 3-3-6 海岸線與山麓的磅礴。  
\*\*拍攝地點：台 9 蘇花公路段



照片 3-3-7 原住民社區利用圖騰的花紋裝飾路燈與擋土牆。  
\*\*拍攝地點：縣 193 中興社區

## (二) 道路景觀元素規劃設計逐步改善中

部分縣道或是鄉道配合社區總體營造或是原住民文化的保存，街道家具會運用當地文化素材(照片 3-3-7~照片 3-3-9)，雖然部分手法粗略，但已增加道路制式化規格的設施趣味性，也能彰顯地方文化特色自明性的意義。綠色隧道亦為道路重要的景觀資源，應加強保存(照片 3-3-10)。



照片 3-3-8 太巴壠阿美族部落的指標。  
\*\*拍攝地點：縣 193。



照片 3-3-9 裝飾在道路邊的的原住民雕像，趣味十足。  
\*\*拍攝地點：台 16。



照片 3-3-10 樟樹綠色隧道。  
\*\*拍攝地點：台九丙。



照片 3-3-11 無道路特色之路段。

\*\*拍攝地點：縣 139 彰化鄉間



照片 3-3-12 這樣的道路景觀是台灣其他地區的共同景象，鄉鎮已無自己的特色可言。

\*\*拍攝地點：台 17 西濱公路



照片 3-3-13 路口的飯店招牌看板若能再美化設計必能改變現況的雜亂感受。

\*\*拍攝地點：縣 149



\*\*拍攝地點：台 23



照片 3-3-14 道路景觀同質性高，幾乎沿途都是這樣的景象。

\*\*拍攝地點：竹 43

## 二、 缺失

台灣均衡而快速的經濟發展，城鄉拉距逐漸縮小，居民美感教育素養低落，使得台灣不論走到哪鄉鎮或是村落景觀都是一樣的，招牌混亂、停車問題、鐵皮屋、違章建築等，導致道路所經之市區中心景觀較無特色，整理台灣景觀道路之缺失點包含：城鄉風貌景觀變調；道路保留腹地面積不足，綠化成效欠佳；環境保護與開發之間欠缺平衡考量等。說明如下：

### (一) 景觀道路廊道缺乏管制，城鄉風貌景觀變調

傳統聚落市集特有景觀不再，取而代之的是速食文化的水泥樓房，文化老街的存在越來越少，在時代的轉換中也未考慮文化的元素，因此商業行為的模仿、粗糙的旅遊態度以及大量的遊客進駐，都讓鄉野地區的城鎮發展失序(照片 3-3-12)，而同質缺乏變化的道路過長，讓體驗感受序列的變化性減低，而部分道路因週遭土地開發殆盡已無特殊的景觀點(照片 3-3-14)，這些鄉野的景觀問題包括店家立面招牌、看板與指標擺設(照片 3-3-13)、路邊休息站凌亂，以及違章建築與雜物堆放等問題都急需清理，以減量手法整理，還給道路環境乾淨的視野。

### (二) 道路保留腹地面積不足，綠化成效欠佳

目前道路均將車道路幅作最大之應用，較少預留腹地開放空間，這些空間不但可作為綠美化使用，亦可阻絕不良的建築立面成為綠色環境緩衝帶，道路路幅過寬有時未能達到帶動運輸與經濟的效益，而植栽帶面積不足卻影響植物生長或是破壞原有的景觀，值得思量如何留設足夠的植栽綠帶，形成綠色廊道提高視覺美質與生態效益。

### (三) 缺乏環境保護與環境開發之間的平衡策略

有些河床開發以及山坡地建設鄰近觀光道路，致使河灘地的開挖、砂石車橫行、滿天飛塵的景象大大降低的景觀道路的品質，如台 14、16 都有這樣的問題；破壞嚴重的高山地區因農場、渡假村、庭園咖啡過度發展反而造成水源不足、土石流等生態問題，商業化現象也讓道路觀品質降低，店面緊鄰馬路導致遊客習慣路邊停車，每逢假日車流量增大造成擁擠塞車的不



照片 3-3-15 山坡地過度開發，連帶造成視覺衝擊

\*\*拍攝地點：縣 129 大坑地區

舒適感，道路缺乏足夠的行人徒步空間，徒步環境備受威脅，許多鄉野地區原本寧靜的農場、牧園或是海邊變成城市熱鬧的街道景象，如清境農場、墾丁國家公園等過度商業化的地區，應加強環境資源保育的策略(照片 3-3-15)。

表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
台 3	峨嵋石井 90K~ 東勢 159K	道路已拓寬為雙向車道行駛方便安全，缺乏地形變化，景觀單調，土地使用方式為村落民宅，景觀價值低落，無文化特色，134K 至 148K 湖光山色宜人舒適，並設置了觀景平台設施提供眺望鯉魚潭風光。	建議東勢至汶水段環境破壞景觀極大可刪除。	<p>■北埔。 三灣、卓蘭、鯉魚潭。</p>		一般道路	■	■	
台 13	新竹內湖 0K~ 豐原 68K	道路 16.4K~34.2K 都市化程度較低之外，其餘路段穿梭於鄉鎮與都市之間，土地利用以人為建築為主，但缺乏景觀美景，加上路段缺乏地形地貌變化，因此景觀遊憩資源不足。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 週遭建築立面與都市地區的景觀更新配套措施。</li> <li>2. 公路用地整理。</li> </ol>			一般道路		■	
縣 122	竹東 22K~土場 57K	縣 122 道路原本為砍伐林木而闢建，天然林景觀已開發殆盡，天災使道路破壞嚴重，沿途經瑞峰老街、客家村落、深入五峰山群之內，路寬狹小，路旁偶現零星聚落與餐飲小吃店，43K 之後景觀資源較為原始自然，道路漸蜿蜒難行，以雲海美景聞名。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 天災重建工作。</li> <li>2. 原住民聚落景觀整理。</li> <li>3. 造林工作，期回復往日天然林景象。</li> </ol>	<p>■五峰老街、 近雪霸國家公園。</p>		一般道路	■	■	
縣 124	三灣 15K~獅潭 50.4K	道路穿越山間，為雙向車道寬約 6 米路幅稍小；經過南庄古聚落以及八卦力原住民聚落，人文遊憩資源豐富，為著名的原住民特色民宿村，道路兩旁綠意盎然，土地使用單純自然，因地形地勢所致道路連續蜿蜒，坡度陡峻。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南庄古聚落之特有房舍應輔導保留與推動優質民宿增加道路景點吸引力。</li> <li>2. 路幅太小視野封閉，經過聚落可利用設計方法或標示牌提醒駕駛人。</li> <li>3. 荒廢的休憩涼亭需加強修繕。</li> </ol>	<p>■三灣、南庄聚落、八卦力、獅頭山風景區。</p>		一般道路		■	

續表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
縣 126	頭屋 19K~獅潭 百興 30K	路寬約 5-6 米，景觀資源類型屬鄉野環境，偶出現零星聚落民宅，隨著道路蜿蜒明德水庫湖光山色忽隱忽現，因車流量少行駛舒適度愉悅，唯路邊的遊憩據點廣告招牌及休憩設施應加強設計品質。	部分視野點極佳加強雜林之清除讓視野範圍看的見水庫風景。	■明德水庫。		一般道路		■	
縣 130	苑裡 0K~卓蘭 31K	道路為連結卓蘭與苑裡的東西向道路，圖中經過木雕聞名的三義以及勝興火車站，經歷丘陵與海岸地形變化，地勢變化，使得行駛方向不同時景觀序列呈現不同的變化，因此景觀感受差異大。往東走的景觀資源以休閒牧場為主，如飛牛牧場並能遠眺卓蘭平原，往西苑裡則為海邊古厝聚落，純樸鄉間景緻與遠山起伏別有一番風味。雖路幅較小但車流量低因此並不影響行駛的舒適度。	1. 混亂廣告看板拆除，應輔導農場業者製作創意招牌，妝點單調的道路。 2. 下坡路段眺望視野佳，應重點清除雜草。	■觀光牧場 (飛牛牧場) 三義、勝興火車站。		一般道路		■	
苗 62	水尾 0K~泰安 溫泉 13.4K	為台 3 往東岔路，進入雪壩國家公園範圍內，路幅約 6 米，次生林相，鄰近泰安溫泉假日車流量多，住宿與飲食等服務設施與解說系統完善，雪壩國家公園遊客中心與管理處亦設置於此地。	沿線招牌拆除與形象指標美化。	■泰安溫泉、 雪霸國家公園。		一般道路	■	■	
竹 37	北埔 5K~東河 村 23K	道路由熱鬧的北埔老街分岔往南至南庄東河村，車流量極少，路幅寬約 6 米，景觀資源類型屬鄉野環境以及雜木林，至道路高點時為原始自然林態，荒涼偏僻無人行駛，部分路面已落石毀壞，但沿途自然資源豐富，自然體驗佳，而道路安全性是改善重點。	1.12.5K 後道路轉入山林小徑，落石與路面柏油剝落情況需改善。 2.14K 的廢墟國小及屋瓦是閒置空間再利用的絕佳素材。 3.鐵皮屋等違章需清除。	■北埔、南庄、冷泉、觀音仙水。		一般道路		■	

續表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫(68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或路線變動
竹 41	峨嵋 0K~南庄 10K	道路景觀資源類型為山村農作土地使用，明顯為農作生產、果園、山谷的景觀，鄰近獅頭山遊憩據點及入口，休閒農場與庭園咖啡設施零星分布。中途經獅頭山風景區入口，為重要的觀光節點，車流量與遊客均多。	路邊的停車彎為可利用作為停留空間。	■南庄。 獅頭山。		一般道路		■	
竹 43	寶山 0K~峨嵋富興頭 10K	道路 6K 之後行走山稜線可遠望寶山鄉景色，視域極佳，0~6K 則較無特殊景觀資源。	1. 民宅建物立面的肅清與建築美感改善。 2. 山稜線的部分可增設小型簡易休憩節點。			一般道路	■	■	
國 2 甲	中正機場~八德(機場聯絡道)	道路環境整潔，植栽生長狀況良好，並以燈光設計形塑進入台灣之主要門戶意象。	1. 轉運接駁站美化 2. 拓寬路段之綠美化策略。			國家級		■	
台 2	三芝 15K~金山 40.8K~頭城 138K	視野遼闊，道路狀況良好，有休憩平台與停車場設施，假日車流量多，行動咖啡車是台二景觀道路所面臨的課題，基隆市之後海岸景觀以岩岸、磯釣岩為主，壯闊海景及九份特殊山形與文化遺產是台二重要資源景觀，加上沿途眾多的漁港及海水浴場，增加台二的觀光旅遊地位。	1. 建議關渡至三芝段可刪除景觀道路指定。 2. 加強建築與山景和諧性，表現山海地區的風格。 3. 落實環境清潔維護工作。	■跳石海岸、金山海水浴場、白沙灣、福隆、九份、瑞芳、石城。		國家級	■	■	■ 刪除關渡至三芝路段。
台 2 甲	金山 32.4K~前山公園 9.1K	台 2 甲道路穿越陽明山國家公園，並於金山銜接台 2；前段由台北士林區經仰德大道進入國家公園範圍，國家公園的自然美景加上周邊遊憩景點眾多，使得本路線不論在視覺景觀價值或遊憩價值上均獲得極高的評值，唯文化大學周邊商圈景觀略顯凌亂。	1. 士林至前山公園路段建議刪除。 2. 加強道路環境面貌整肅與營造，如鋪面、指標、街俱、招牌。	■陽明山國家公園		國家級	■	■	■ 刪除士林至前山公園路段。

續表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫(68條)	行政院核定(78條)	本案新增或路線變動
台 3	大溪 40K~板橋 28.3K	道路經過鄉鎮與都市地區較多，大多道路有四線道至二線道，車流量大，景觀品質不佳。	1.台 3 成為重要的運輸要道應以其他次要道路為替代路線。 2.道路綠美化。	■三峽老街、鄰近鶯歌。		一般道路	■	■	
台 4	竹圍 0K~大溪二坪 38.8K	道路整體景觀可分為兩個部分：大溪段偏自然景觀，視野遼闊且自然度較高；而後段進入桃園後則以市區人為景觀為主，部分路段藉由「自我造景」的方式，以行道樹、環境綠美化緩和周邊不良景觀的視覺衝擊。八德、桃園、南崁為幾個重要的節點，部分路段種植行道樹，但道路周邊腹地不足、建築立面與招牌混亂，降低整體景觀品質。	1.經過之節點已發展為重要城鎮，利用都市景觀更新策略改善現有的土地利用方式，讓道路腹地增大才有造景之機會。 2.招牌改善。			一般道路		■	
台 7	巴陵 24.6K~棲蘭 87K~牛鬮 (北橫公路)	為北部橫貫公路，行經桃園復興鄉、盛產水蜜桃、避暑勝地拉拉山以及明池森林遊樂區，棲蘭至牛鬮的天然林景觀宜人。並可接台 7 甲線連結宜蘭太平山及中橫支線。全線由低海拔至高海拔，植栽景觀與林相變化豐富，且旅遊景點多，使得該路段景觀價值高。	1.沿途紅色小廣告招牌清除。 2.高山農產品攤販集中管理。	■拉拉山、明池森林遊樂區、棲蘭、太平山。		國家級	■	■	■ 刪除大溪至巴陵，牛鬮至宜蘭路段。
縣 118	新竹馬武督山 0K~桃園羅浮 26.7K (羅馬公路)	植栽變化豐富，除常見的闊葉雜木林外，並有竹林所形成的廊道特殊景觀及部分路段兩側栽種山櫻，能應季節變化而體驗不同的景色。	較無特色景觀的道路。	■馬武督山、羅浮社區、角板形象商圈。		一般道路		■	

續表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
縣 101 甲	北新庄 0K~ 陽明山 12K (百拉卡公路)	縣 101 甲為陽明山台 2 甲的支線，位於陽明山國家公園內，全線以自然景觀為主，部分路段視野遼闊，增加駕駛人用路時的視覺景觀美質，但景觀變化度較低。	道路週邊綠地環境管理維護。	<input type="checkbox"/> 陽明山國家公園。		一般道路		<input checked="" type="checkbox"/>	
縣 103	蘆洲 0K~關渡 5.9K	縣 103 道路由關渡至蘆洲，沿線景色已開發殆盡，市鎮建築物多為五層以上的高樓，加上廣告招牌、電線桿與周邊景觀綠美化程度的不足，使得縣 103 整體景觀評值低落，進入蘆洲市區後部分路段栽植行道樹與增加綠美化，使得景觀略有提升。	經過市鎮的路段居多，因此建築與道路臨接面的緩衝處理需改善。	<input type="checkbox"/> 關渡保護區		一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 9	新店 14K~宜蘭礁溪 77K	北宜公路除起點為建築較密集的鄉鎮外，幾乎為環山而行的公路，偶有小型聚落出現，交聽流量大易有塞車情形，沿線植相無顯著變化，並經過著名的茶鄉坪林，特有的茶文化，增添此路段人文景緻。	1. 缺乏特徵景觀與遊憩景點，加強坪林茶村的意象增加吸引力。 2. 2.26K~51K 路幅較寬，在道路安全許可下應設置植栽帶綠化。			一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 9 甲	新店 0K~孝義 19.7K	全線沿著山區而行，可欣賞優美壯闊的山區自然景觀，以烏來風景區為主要遊憩據點，除觀賞瀑布自然景觀，亦能賞玩原住民居民雕塑的人文風貌。	強化小火車與原住民風貌。	<input type="checkbox"/> 烏來風景區		一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 7 甲	棲蘭 0K~思源啞口 45K	全線沿著山區而行以自然山岳景觀為主，其中可見高山高麗菜園，因地形高度變化因此時有濃霧產生。	應注意高山蔬菜農園開發管制，部分路段會因過度開挖而造成視覺衝擊與環境問題。	<input type="checkbox"/> 棲蘭、思源啞口。		國家級	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

續表 3-3-1 北部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
北 107	烏來 0K~信賢 7K	全線沿著山路而行，沿途可見壯麗之山區自然景觀與烏來瀑布美景，且此路段有觀光小火車經過，使得此路段之景觀充滿趣味性。景觀資源以山地文化為主，但零星建物需要改善其景觀整環境整潔。	烏來風景區加強護欄、指標、路燈、休憩設施的美化。	■烏來風景區		一般道路		■	
北 34	九份 0K~與台 2 交會點 3K	全線環山而行，可欣賞優美遼遠海景外，遊歷到煉銅場遺址與古老山城時，豐富的人文歷史是該路段主要特色。	1.道路感受序列較低，應與台 2 結合為景觀道路遊憩系統。 2.整肅雜亂的攤位商家，突顯環境特色。	■九份、瑞芳煉銅場遺址、金瓜石。		國家級		■	
縣 102	瑞芳 0K~牡丹 15K	全線環山而行，可欣賞優美壯闊山景，道路特殊線型，是著名的地貌景觀，植相以芒草為主，每到冬季就是白茫茫的芒草季，道路經過九份及金瓜石等知名老城，當地的人文及歷史背景吸引大批遊客觀光，假日車流量高加上路幅不寬因此交通容易堵塞，安全性低。	1.九份商店街整肅與交通流量管制，避免車潮湧現的情形破壞道路行駛舒適度。 2.建議縣 102 路段延伸至牡丹，增加體驗序列。	■九份、瑞芳煉銅場遺址、金瓜石。		國家級		■	■ 原本路段為瑞芳至九份，新增至牡丹。
宜 53	棲蘭 0K~翠峰湖 23K	環繞著太平山區，地勢變化大，午後之雲霧變化與針葉林植物增添道路景觀體驗，道路寧靜、清幽的環境是接近北橫山區的體驗旅遊路徑，串聯的林道景色優美。	環境保育政策與開發之間的衡量。	■棲蘭、翠峰湖。		一般道路		■	
縣 191	宜蘭市 0K~頭城 10K	此路段主要為連接聚落之道路，沿途視野遼闊，且有房舍零星分佈，並可見群山在側且可遠眺龜山島美景，道路品質與路況良好，但並無串聯重要遊憩據點。	1.緊鄰的建築立面影響道路景觀。 2.2K 之後的道路視野遼闊，以矮灌木綠化，並可遠望龜山島景色。	無。		一般道路	■	■	



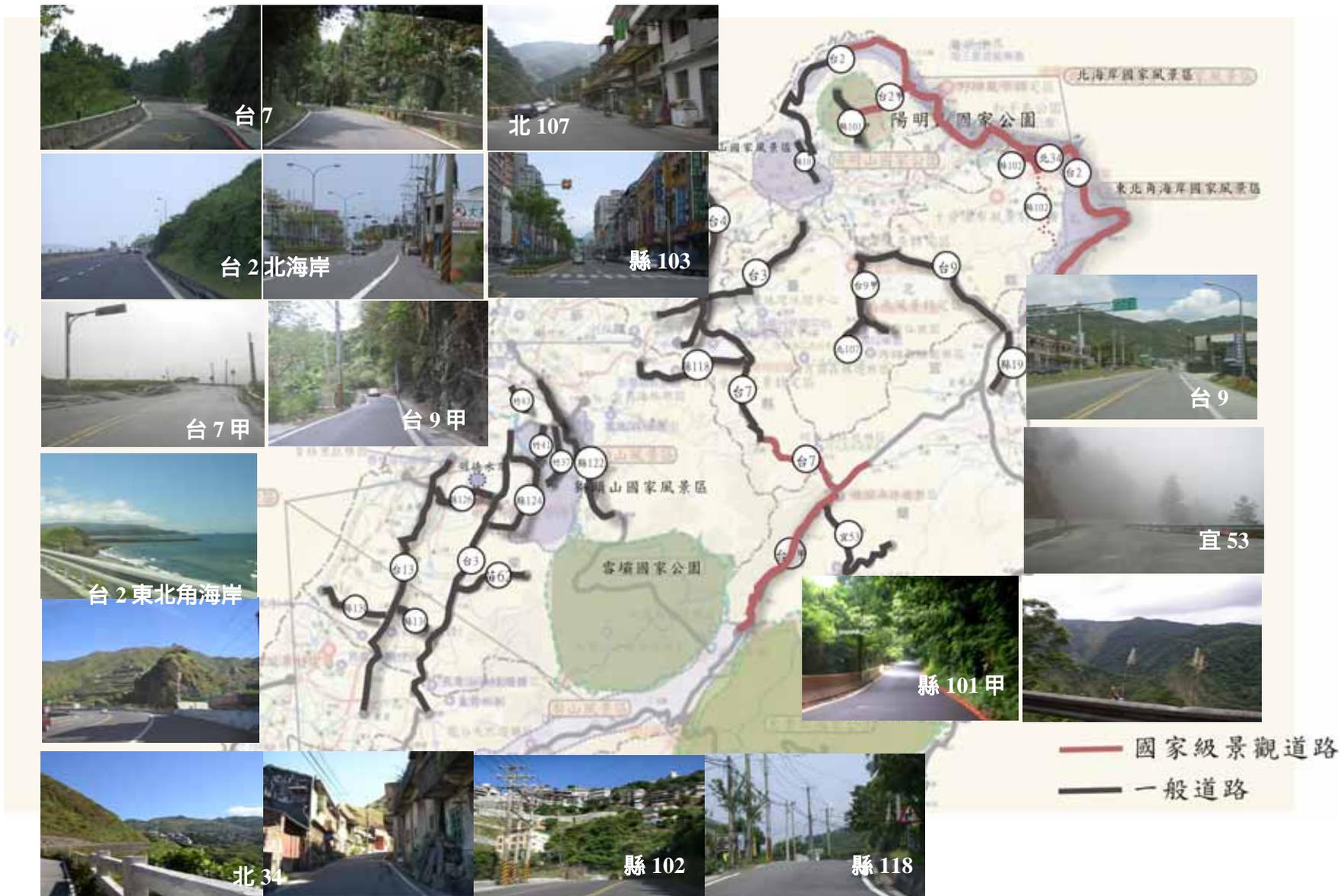


圖 3-3-3 北部區域景觀道路等級分布圖(二)



表 3-3-2 中部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68條)	行政院核定 (78條)	本案新增或 路線變動
台 7 甲	思源啞口 45K~梨山 73.8K	台 7 甲景觀以樹林參雜農地為主，包含水蜜桃果園、梨園、高麗菜園等，由於接近梨山的路段有許多的產銷班，所以有許多運送蔬果的貨車。	需執行山坡開發的管制，以避免視覺衝擊與環境問題。	■梨山、高山果園。		一般道路		■	
台 8	大禹嶺 78.1K~東勢 190.6K	東勢到谷關的路段為人口密集的住商混合的市鎮，谷關後轉為自然景色並以谷關溫泉為主要的觀光節點；德基到大禹嶺，以參天的大樹、連續的森林山巒景緻為特色，而在梨山市區郵局、風景管理處等建築物十分具特色，別具風味；沿線穿插著高山蔬果種植的農作景觀。	1.加強鐵皮違章物清除與環境整潔工作。 2.增加指標系統解說，提昇休閒農園與溫泉遊憩點的行銷廣告。	■谷關、大禹嶺、梨山風景區。		一般道路	■	■	
縣 129	東勢 0K~大坑 17.5K	道路路幅不寬但可容雙向會車，主要經過鄉間地區，除主要市鎮外，零星村落散布，無特殊景觀。	1.大坑已成為新興的市鎮中心，在景觀上已破壞許多。 2.新社地區休閒農園設施品質提升可增加吸引力。	■大坑風景區。		一般道路	■	■	
台 17	清水 0K~台西 86.5K	全線道路寬闊，行經農村田野地區，小聚落及工廠廠房多，目前多處施工，於中彰大橋處因為橋樑斷裂，無法通行。沿線鮮少觀賞景點，地形平坦的平原景色單調。	沿線荒廢地空間再利用可行性研析。	■鐵鈷山、清水梧棲。		一般道路		■	
縣 139、 139 乙	八卦山~名間 12.5K~38.5K(縣 139) 0K~16.5K(縣 139 乙)	路寬為二線車道，但有部分路段為單線道，道路起點車多擁擠。大致為山區景觀，沿途除樹林及雜草之外，還有低矮農舍、農田、茶園等人文設施，以松柏嶺與八卦山地區為主要的遊憩據點。	1. 八卦山入口為彰化主要的交通幹道，容易塞車應注意交通管制管理問題。 2. 指標系統的改善與設計。 3. 未拓寬部分路段可增設自行車道，提供體驗八卦山之美的機會。	■灰面鷲賞應平台、八卦山風景區、通往松柏嶺風景區。		一般道路	■	■	

續表 3-3-2 中部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
台 16	名間 0K~地利 34K	道路起始點鄰近河谷，道路筆直視野開闊，河床景觀已變成採採砂石場，大量的砂石車更造成道路行駛舒適度與安全感極低；經過集集、水里重要市鎮節點服務設施完備，能提供充分的休憩機會，之後地勢開始爬升進入山區，終點為原住民聚落分布地區，以圖騰美化紐澤西護欄及利用原住民雕塑強化地方意象。	台 16 起點砂石車的管制與河川保育，運輸與觀光遊憩機能衝突之課題待解決。	■集集、水里 鄰近日月潭、埔里。		一般道路	■	■	
台 21	魚池 60K~水里 66K； 東埔 106K~玉山 149K	全線道路於山間環繞，以水里魚池路段經日月潭景色優美，觀光機能強，遊客可以享受寧靜舒適的綠意鄉間小道景色，明媚湖光山色令人為之驚艷，後半段為東埔至玉山國家公園，道路路況尚可，景觀為高山山岳類型，視野遼闊。	落石易坍方區之修繕。	■日月潭、東埔溫泉、玉山國家公園		國家級	■	■	■ 本案刪除天冷至東埔路段，保留魚池至水里日月潭路段
縣 131	埔里 0K~初鄉 50K	全線路段為蜿蜒的平丘山路，道路行經多處農村聚落，原住民社區規模小大部分的土地作為檳榔、果樹栽種，景觀較為單調，道路路幅寬度不一，路況不佳，加上指標標示不明顯，岔路容易走錯。在山區為自然林地與農田鄉野交錯構成，經過埔里、魚池、水里等城鎮，埔里至魚池路段景色自然，為獨特地質景觀，至魚池經過觀山發電廠，是景觀較為優美之路段。	1.經過小聚落群時規劃休憩節點系統之設計，改善參雜其中的屋社凌亂感覺。 2.指標系統改善。	■埔里酒廠、九族文化村。		一般道路		■	

續表 3-3-2 中部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定 (78 條)	本案新增或 路線變動
台 14 甲	霧社 0K~合歡山 ~大禹嶺 33K	台 14 甲為中部重要的觀光路線，要到合歡山賞雪為必經之路，道路蜿蜒連綿山景讓人流連忘返，霧社至清境農場為道路的服務設施節點，在這裡可以選擇舒服的住宿旅店，再往上行進道路變得較窄，但景觀由鄉野農地轉變為原始自然的風貌，特有的山岳箭竹林景色驚嘆自然的詭覺，冬天的雪季更是不容錯過。應重視清境路段開發與保育間的平衡考量，假日車流量大容易塞車，是台 14 甲道路風貌經營管理重點。	景觀資源豐富但也因觀光帶動過量商業行為讓自然景觀變調，因此應以環境保育的政策為主，保存道路週邊景觀與土地使用管制。	<ul style="list-style-type: none"> <li>霧社風景區、清境農場、武嶺、大禹嶺。</li> </ul>		國家級		■	
台 14	草屯 20K~霧社 80K	草屯至埔里之間可以盡情享受田間採食的樂趣，但因周邊已過度開發，大多經過民宅農舍居多的景象，廣告招牌、檳榔攤、路邊看板讓道路景觀受到威脅	路段有過度開發之情形，應注重違規招牌拆除、檳榔攤販管理的改善。	<ul style="list-style-type: none"> <li>埔里酒廠、台灣地理中心碑、台一種苗觀光農場。</li> </ul>		一般道路	■	■	
縣 133、投 80	柑子林~惠蓀林 場 0K~6K(縣 133) 17K~26.5K(與台 21 共線) 0K~8K(投 80)	全線經過縣 133(其中路段與台 21 共線)以及投 80。縣 133 路況尚佳，沿途為鄉間農村景觀，道路拓寬路況良好，指標明確，投 80 後半段路面稍有不平，沿途無特殊景觀，僅鄰近惠蓀林場的路段有較為壯觀的山壁自然景色。	鄰近土地使用之景觀改善與整肅。如修車廠、鐵皮工廠之建物景觀改善。	<ul style="list-style-type: none"> <li>泰雅渡假村、惠蓀林場。</li> </ul>		一般道路	■	■	
縣 149	竹山~草嶺 0~15.6K(縣 149) 0~9K(縣 149 乙) 40~31K(縣 149 甲)	全線為雙線車道，道路目前並無工程進行，沿著低矮山麓地勢而走偶爾可見河谷地理景緻但河岸設置砂石場，景觀衝擊影響大，週邊環境大都開闢為檳榔園、竹林，以及零星農村聚落，典型的南部山丘農村景觀。行經縣 149 乙 8.6K 至 11.5K 處，橋梁損毀目前使用便橋通行。	1.砂石場與車輛管制。 2.都市人口密集區域，設置服務節點。	<ul style="list-style-type: none"> <li>草嶺、樟湖風景區。</li> </ul>		一般道路	■	■	

續表 3-3-2 中部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
縣 151	竹山 2K~安定灣 30K	沿線道路為一般雙線道路，溪頭以外路況尚佳，但是進入溪頭 10.5K 之後有多處施工在進行，可見一些茶園及製茶廠，也有許多的山莊、餐廳等全線以安定灣為終點，之後的道路無法通行，眺望視野佳。	遠眺之山景優美，唯緊鄰路邊之鄉土餐廳建築應管制以確保景觀品質。	■溪頭、杉林溪。		一般道路	■	■	

3-28



圖 3-3-4 中部區域景觀道路等級分布圖(一)



圖 3-3-5 中部區域景觀道路等級分布圖(二)



表 3-3-3 南部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
台 17	七股 121K ~ 東石 167K	路幅為雙向四線道，週邊地形平坦，兩側土地使用單純，視野遼闊，魚塭養殖產業形塑了台 17 周邊環境意象，偶爾穿越小型聚落，但電線桿與路燈密度高排列成為視覺衝突，周圍社區缺乏營造，產業特色獨特但未經妥善規劃，因此景觀品質不佳。	1.電線地下化。 2.利用植栽割草帶與休憩設施整肅週遭環境。 3.設計上應突顯漁塭、河口生態、鹽田的人文特色。	■七股溼地、鹽山。		一般道路	■	■	
台 3	嘉義梅山 275K~高雄旗 山 404K	本路段經過鄉鎮聚落地區及鄉野路段，植栽生長狀況佳，因此在鄉間的道路綠意盎然，沿著丘陵蜿蜒，山巒線的變化細緻，行駛舒適度高。	加強市鎮聚集地區的街道景觀與環境整理。	■曾文水庫風景區、南化水庫、烏山頭水庫。		一般道路	■	■	
縣 172	白河~漚水	縣 172 主要連接關子嶺溫泉觀光地區，全線以山區景觀為主，周邊植栽除闊葉雜木林外，遍植檳榔樹也成為該區植栽景觀，部分路段招牌凌亂形成視覺衝突。	1.檳榔樹園的開墾管制應符合環境生態利用之原則。 2.廣告招牌拆除。	■關子嶺溫泉、白河蓮花季。		一般道路	■	■	
縣 176	官田(新山子寮)0K~七股 18K	為典型的濱海漁塭景觀，地勢多平坦開闊，七股鹽山為主要景觀亦是熱門的遊憩景點。	1.利用植栽割草帶與休憩設施整肅週遭環境，視域淨空。 2.加強七股溼地、漁塭、漁村、鹽山的意象設計。	■七股鹽山。		一般道路	■	■	
縣 162 甲	梅山 0K~嘉義 太和 46.7K	多為山間行走之鄉野道路，路幅不寬單向通車，鮮少人為活動出現，山坡地以茶園種植為主要產業，形成特殊山坡地景象，偶會出現零散的鐵皮建物，致使景觀序列感受降低，為需解決課題。	1.荒野地堆放雜物情況改善與環境整理。 2.嘉義市區路段建議刪除。	■梅山。		一般道路	■	■	

續表 3-3-3 南部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定 (78 條)	本案新增或 路線變動
縣 174	六甲 29K~ 照興 50K	穿梭山間之單向車道，週遭遊憩資源豐富，包括尖山碑與曾文水庫風景區，景色自然，車流量少、道路狀況佳因此道路舒適度優良。	指標系統改善與增設賞景休憩設施。	<input type="checkbox"/> 尖山碑風景區、曾文水庫風景區。		一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 18	中埔 14.5K~ 玉山 97.5K	道路經阿里山國家風景區及玉山國家公園，地形地勢變化起伏大，氣候與林相變化讓景觀多了不同的體驗，森林浴與雲海日出是獨特的道路景觀資源，人文產業以高山茶聞名，吸引許多品茶客到此一遊。	沿途不美觀之設施物清除與環境整理。	<input type="checkbox"/> 阿里山國家風景區、玉山國家公園。		國家級	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 刪除嘉義至中埔路段
台 21	旗山 213K~ 三民 267K	從旗山到山地部落三民，沿線穿越原野、丘陵、河谷地形，包含多變的地理景緻，偶經過小型聚落可稍作停留休憩，道路多為雙線道路幅均不寬，三民路段施工中，行駛舒適度較為低落。	落石易坍方區的清除與加強安全工程，以邊坡綠化為主。	<input type="checkbox"/> 錫安山。		一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 24	長興 4.5K~ 霧台 41K	沿線道路起伏小視野較無遠景可欣賞，但車流量少行駛舒適度佳，道路緊鄰建築與荒野地，途經多處山地部落，常見石板屋、壁畫等山地文化，人口較密集之聚落則景觀感受稍微降低，原住民人文遊憩資源特殊。	1.原住民部落商家營造之工作可再加強。 2.聚落景觀之改造。	<input type="checkbox"/> 三地門。		國家級	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
台 27	荖濃 0K~ 高樹市區 34 K	荖濃至高樹市區沿線為河谷平野地形，至六龜道路地勢稍高，沿途視野寬闊景觀元素簡單單調，道路狀況良好，可溯溪、賞景，景觀遊憩價值高，部分路段路幅較窄會車困難，影響行車安全。	舊社區的景觀更新工作，尤以建築立面及招牌為重點。	<input type="checkbox"/> 荖農溪谷景觀、茂林國家風景區。		一般道路	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

續表 3-3-3 南部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
縣 184	旗山 30K~六龜 62 K	沿線經平地、河谷，與丘陵地形，道路狀況良好，平坦且起伏小，途經泛舟勝地荖濃溪、六龜火炎山、登山步道及觀光農場，視野景觀寬闊，遊憩據點多。	觀光資源豐富景觀改善重點以遊憩據點週遭之環境出發，完善服務設施系統。	▣荖農溪、火炎山。		一般道路		■	
縣 184 甲	旗尾 0K~美濃 8 K	沿線均為平原地形，可望見壯闊山谷地勢，道路狀況良好，植栽生長狀況佳，但車流量略多，途經觀光勝地美濃，紙傘文化吸引眾多遊客，遊憩價值高。	強化美濃聚落風貌。	▣美濃紙傘。		一般道路		■	
台 20	寶來 79K~關山啞口 147K~海端 206K	從寶來溫泉遊憩據點至關山啞口路段，沿線地形包含丘陵、溪谷、山岳地勢、瀑布、天然林、高山農場及多處登山林道，具有豐富景觀變化，景觀價值高，加上雲海與日出的奇景增加道路景觀變化性。	道路容易坍方，應加強邊坡安全工程。	▣天池、玉山國家公園。		國家級	■	■	
台 1	枋寮 433K~楓港 461.5K	道路狀況良好，道路較少蜿蜒，起點為鄉鎮景觀，車多擁擠，住商混合的週遭景觀品質不佳，自 429K 之後轉為零星聚落，道路中央為植栽槽化島，遠望山巒與海岸線，則景觀較為怡人。	1.城鎮的景觀更新與景觀重點區計劃。 2.452K 前路段景觀雜亂。	▣452K 後的海岸線景觀。		一般道路	■	■	
台 17	林園 254K~枋寮 282.8K	此路段交通流量大，經林邊工業區，因此卡車貨車多，行駛舒適度感低，兩側土地使用為住商混合，因此沿線景觀課題包括廣告招牌凌亂、缺少景點、標誌指示牌過多未系統規劃之缺失，無法發展成為高品質之景觀道路。	城鎮的景觀更新與景觀重點區計劃。			一般道路		■	

續表 3-3-3 南部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定 (78 條)	本案新增或 路線變動
台 26	南灣 29K~佳樂水 52.5K	道路寬敞為四線道，並附設機慢車道，中有安全島隔離但無植栽綠美化，視野開闊，聚落民宅建築是景觀較不良之因素，在道路後半段則轉為鄉野景觀與海岸線相依，景觀優美車流量減少行駛過程舒適怡人。	1.景觀富有海洋的風貌，以此為意象進行聚落景觀改善。 2.墾丁商業皆知景觀改善。	■南灣、墾丁國家公園、佳樂水、鵝鸞鼻。		國家級	■	■	
台 9	壽卡 455K ~ 楓港 474.6K	道路依著地形地勢蜿蜒度增加，沿著山麓行走，景觀轉為封閉，臨著山壁與山谷穿越零星民宅的一般台灣的鄉野景色，無特徵景點與休憩點。	沿途修車廠堆放雜物影響景觀，應針對廢棄物丟棄進行管理。	■楓港、旭海。		一般道路	■	■	
縣 199	牡丹 12K~車城 38.7K	道路路線沿著山麓行走，可見綠意山坡蜿蜒在視野中，越接近終點人煙稀少，為原始自然林的景觀，道路週遭環境寧靜宜人。	應針對零星散佈的鐵皮建物進行管制。	■四重溪溫泉。		一般道路	■	■	
縣 199 甲	牡丹 0K~旭海 8K	為單向車道可容會車空間，景觀視野半封閉，景觀元素簡單無特徵景點。	維持視域淨空。	■旭海大草原。		一般道路		■	
縣 200	恆春 0K~港仔 33.1K	道路串聯恆春、滿洲、永靖等小聚落，路幅多為二線道寬，種植行道樹形成林蔭道景象，但聚落景觀美質不佳。	建議加強植栽計劃，利用熱帶植物形塑海岸小鎮風貌。			一般道路	■	■	

續表 3-3-3 南部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
澎縣 201	風櫃~縣 204 交會處馬公	全線位於澎湖島南方，沿途跨越三水域(馬公內港、澎湖水道、台灣海峽)，經聚落，道路兩旁以檉柳與小葉南洋杉為主，全線道路景觀類型豐富，偏屬自然風景，起點於興仁，通過數個聚落並跨過馬公內港，景觀由平原轉聚落換原始丘陵在經過海港而結束於漁村。並能見到澎湖島柱狀玄武岩壁景觀價值高。	加強社區營造工作。	■澎湖群島。		一般道路	■	■	
澎縣 202	東衛 0K~龍門 12.6K	路幅寬度寬闊，視覺空間半開放，沿線連結馬公市與湖西鄉，沿途經過經聚落，道路兩旁以檉柳與小葉南洋杉為主要植栽，機場附近背風面有些許夾竹桃，地被以天人菊為主，交通流量少行車舒適，可盡情享受小島悠閒之風光。澎湖縣通往機場之重要交通路線，澎湖著名咕咾石傳統建物點綴道路沿線。	1.目前之廠房對視覺衝擊尚不大，應盡速擬定視域敏感之計劃，避免過度發展破壞現有地貌景色。 2.可找尋其他看的見海岸之次要道路為替代方案。	■澎湖群島。		一般道路	■	■	
澎縣 203	跨海大橋 20.7K~外垵 36.5K	途經中屯嶼越過澎湖灣與澎湖水道到達白沙島，並以跨海大橋紮繫漁翁島，橫跨台灣海峽與澎湖灣，此路線之道路類型豐富，海岸與丘陵地交錯，文明城鎮與自然原野遞疊。	視域淨空，保留海岸與山陵景觀的完整性為首要策略。	■澎湖群島、 跨海大橋。		國家級	■	■	■ 刪除馬公至跨海大橋路段



圖 3-3-6 南部區域景觀道路等級分布圖(一)



表 3-3-4 東部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
台 9	花蓮和平 159K~知本 400K	沿太平洋西岸穿越險惡山勢造成特殊的斷崖地形，之後轉入花蓮縣市與台東縣市為縱谷田園地形，道路所經景觀變化差異大。經清水斷崖與七星潭並與台 8 線連接通往天祥、太魯閣，山色與水景輪替，日照與雨後雲霧更迭形成一絕。人文景觀方面，橋樑與隧道層出不窮可見此道路交通流動之重要性，途中除經過許多原住民文化區與溫泉聚集地，加上著名農產品池上米與台東釋迦等更是此道路兩側景觀之重要元素。	1. 道路冗長，景色變化多元設置休憩節點或是自行車道作為道路遊憩體驗之轉換。 2. 台九路段極長，沿途景觀品質差異大，因此建議蘇花公路段為國家級景觀道路，將知本後較無特色之路段刪除景觀道路之列。	<p>■蘇花公路、卑南文化公園、史前文化博物館、知本溫泉、台東綠色隧道。</p>		國家級	■	■	■ 刪除知本置壽卡路段
台 8	太魯閣 0K~大禹嶺 78.1K	太魯閣至天祥路段峽谷地形鬼斧神工鑿壁貫穿，路側穿梭在岩壁裡，另一側可俯瞰峽谷溪谷，道路較為狹小，假日車潮多擁擠雙向會車易發生危險，除原有車道之外現有多條隧道工程進行中。天祥之後植栽才逐漸出現，綠意盎然的道路行駛舒適度高。	需審慎處理大型渡假觀光飯店之開發案，對於環境負荷量之評估。	<p>■太魯閣國家公園、天祥。</p>		國家級	■	■	
台 11	海洋公園 6K~台東中華大橋 160K	台 11 全長約 150 公里，越過山麓環境遠望山谷風景，隨著道路迴轉視野由狹窄山陵景色變成蔚藍海岸，在山路路段因路幅不寬需注意行車安全，海洋公園完成拓寬後，擋土牆對於視覺空間壓迫強烈，是路段一大衝擊，沿線仍偶爾出現零星建物，稍嫌凌亂，過了花蓮大橋至都蘭路段景色較優美。	1. 違章建物整理拆除。 2. 拓寬路段擋土牆之美化與認養。	<p>■知本、東海岸國家風景區、三仙台。</p>		國家級	■	■	■ 刪除和平至海洋公園段與台東之後的路段。

續表 3-3-4 東部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核 定(78 條)	本案新增或 路線變動
縣 193	花蓮 23K~瑞穗 89K	道路地形面臨山壁與河谷行走，道路行經大多為零星原住民聚落分布、農作田野與鄉野的景象。道路減少蜿蜒曲折的感覺，地形變化不大，車流量少行駛舒適度高。沿線遊憩資源以山谷田園與原住民聚落文化為主，其中砂荖文化代表原住民起源的象徵。	建議瑞穗至樂合段剔除不為景觀道路之指定。	<input type="checkbox"/> 太巴塢阿美族砂荖文化、鶴岡茶樹標本園、瑞穗牧場、紅葉溫泉、泛舟遊客服務中心。		國家級	■	■	<input checked="" type="checkbox"/> 刪除瑞穗至樂合路段
台 11 甲	光復 0K~豐濱 19K	為一般鄉間道路在山巒間蜿蜒行進，遠望為山峰起伏，並以海為背景，上下坡度有微妙變化。道路終點為台 11 海岸線；與縣 193 交會處為太巴塢聚落，其部落街道的指標系統與原住民文化意象設計別具用心，每年夏秋部落有不定期的豐年祭活動。	沿途景觀變化較少，瑞穗市區景觀是改善重點。	<input type="checkbox"/> 太巴塢原住民部落。		一般道路	■	■	
台 23	富里 0K~東河 44.9	道路在花東縱谷間行走，蜿蜒的山路，峰迴路轉，但行車安全較低，沿線地形為緊臨山壁與河谷，眺望視野極佳。道路遊憩資源特性：地形自然地貌變化、魚類溪谷生態。	1. 瞭望台設置。 2. 東河柚子意象與指標系統美化。	<input type="checkbox"/> 東河包子、登仙橋遊憩區、東河遊憩區、東河休閒農場。		一般道路	■	■	
台 9 丙	花蓮吉安 0K~ 壽豐 23.3K	大多數路段的植栽生長狀況良好、地形平坦無名縣變化因此道路行駛舒適度佳，尤以經過樟樹綠色隧道與鯉魚潭路段時，湖光山色令人心況神怡。沿線道路遊憩資源特性以 9~18K 為重要的自然水岸遊憩資源(綠色隧道與鯉魚潭景色)。	經過城鎮地區之景觀更新與整理。	<input type="checkbox"/> 鯉魚潭。		一般道路	■	■	

續表 3-3-4 東部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定 (78 條)	本案新增或 路線變動
縣 193	花蓮 23K~瑞穗 89K	道路地形面臨山壁與河谷行走，道路行經大多為零星原住民聚落分布、農作田野與鄉野的景象。道路減少蜿蜒曲折的感覺，地形變化不大，車流量少行駛舒適度高。沿線遊憩資源以山谷田園與原住民聚落文化為主，其中砂荖文化代表原住民起源的象徵。	建議瑞穗至樂合段剔除不為景觀道路之指定。	<p>▣太巴塢阿美族砂荖文化、鶴岡茶樹標本園、瑞穗牧場、紅葉溫泉、泛舟遊客服務中心。</p>		國家級	■	■	■ 刪除瑞穗至樂合路段
台 11 甲	光復 0K~豐濱 19K	為一般鄉間道路在山巒間蜿蜒行進，遠望為山峰起伏，並以海為背景，上下坡度有微妙變化。道路終點為台 11 海岸線；與縣 193 交會處為太巴塢聚落，其部落街道的指標系統與原住民文化意象設計別具用心，每年夏秋部落有定期的豐年祭活動。	沿途景觀變化較少，瑞穗市區景觀是改善重點。	<p>▣太巴塢原住民部落。</p>		一般道路	■	■	
台 23	富里 0K~東河 44.9	道路在花東縱谷間行走，蜿蜒的山路，峰迴路轉，但行車安全較低，沿線地形為緊臨山壁與河谷，眺望河谷田園視野極佳，道路起點地勢較為險惡，有小天祥之稱。	<p>1.瞭望台設置。 2.東河柚子意象與指標系統美化。</p>	<p>▣東河包子、登仙橋遊憩區、東河遊憩區、東河休閒農場。</p>		一般道路	■	■	
台 9 丙	花蓮吉安 0K~壽豐 23.3K	大多數路段的植栽生長狀況良好、地形平坦無明顯變化因此道路行駛舒適度佳，尤以經過樟樹綠色隧道與鯉魚潭路段時，湖光山色令人心況神怡。沿線道路遊憩資源特性以 9~18K 為重要的自然水岸遊憩資源。	經過城鎮地區景觀更新與整理。	<p>▣鯉魚潭。</p>		一般道路	■	■	

續表 3-3-4 東部區域景觀道路調查結果彙整表

道路名稱	起訖點(公里數)	整體現況概述	道路改善重點	遊憩資源	景觀價值	道路等級	區域計畫 (68 條)	行政院核定(78 條)	本案新增或 路線變動
花 64	瑞穗 0K~大港口(長虹大橋)22.6K	穿越東部海岸國家風景區，沿線在山壁與河谷中間行駛，能望見泛舟的秀姑巒溪亂石灘與急流等壯麗景色，終點為出海口與長虹大橋相輝映是賞日落的好地方，沿線景觀統一性強缺少變化。	景觀單調無特色，偶有坍方情形，道路擋土牆維護工作相當重要。	■長虹大橋。		一般道路		■	■ 刪除瑞穗至樂合路段
台 20 甲	池上 0K~初來 3K	經過海瑞與初來兩處原住民社區，擁有大片的農田原野景觀，但距離過短景觀感受不明顯。	1.加強原住民社區營造與農村景緻更新。 2.納入台 20 之景觀道路系統			一般道路		■	
東 34/36	鹿野 0K~紅葉溫泉 14K	目前道路坍方無法完全行走，道路路幅約 6 米，沿線景觀較無特殊之處，其中 4.5K 處設置自行車道，並串聯布農族的原住民意象，是道路景觀可發揮元素。	自行車道劃設後缺乏維護，路面標誌已退色不清楚。自行車轉運與休憩之機能亦不足。	■紅葉溫泉、鹿野高台茶園風光及飛行傘活動。		一般道路		■	
縣 197	富源 0K~池上 39K	地形平坦景觀特性弱，路段為雙向車道較為筆直，無特殊附屬設施，為一般常見之鄉野道路，植栽多為常綠植栽，無季節性變化，道路 24K 處中斷通行。	加強休憩設施。			一般道路	■	■	
東 60	蘭嶼環島公路	本段植栽多為熱帶雜木林，道路路幅狹小，自山間與海線間穿梭，海與山所形成的廊道景觀以及蘭嶼特有之生態自然與人文環境均增加景觀道路的遊憩體驗。	1.加強並持續對於自然環境維護與環境評估嚴謹把關。 2.原住民部落環境整理與更新。	■蘭嶼。		國家級		■	
東 90	綠島環島公路	道路環境純樸，交通工具以機車為主，海岸的風景資源豐富，山路蜿蜒讓視野增加驚奇性與遠眺景觀佳。	保育獨特生態自然環境。	■綠島。		國家級		■	



圖 3-3-8 東部區域景觀道路等級分布圖



## 貳、景觀道路系統建構

道路線地調查後彙整 78 條全國景觀道路現況，經過景觀價值與遊憩資源強度之評分後，結果為北部區域六條國家級景觀道路，中部區域為三條國家級景觀道路，南部區域為四條國家級景觀道路，東部區域為四條景觀及國家道路，建議新增離島系統，包括蘭嶼、綠島以及新增金門馬祖，共五條國家級景觀道路，共計台灣地區景觀道路二十二選，如表 3-3-5、表 3-3-6 與圖 3-3-10 所示。

表 3-3-5 國家級景觀道路分佈表

區域	道路名稱	路段	景觀資源重要性與特色
北部區域	國二	機場聯絡道	為主要門戶意象。
	台 2	三芝 15K~金山 40.8K~頭城 135K	道路沿線海岸與山陵的特殊地勢，北海岸跳石海岸、九份山成人文遺跡、東北角藍色海岸風情、磯釣岩景觀。
	台 2 甲	前山公園 9.1K~金山 32.4K	陽明山國家公園寧靜的丘陵綠道，白色拱橋為著名停留觀景點。
	縣 102 與北 34	縣 102-瑞芳 0K-九份 3K 北 34-台 2 交會點 0K~九份 3K	特殊之字線型景觀，周遭景緻視域完整，芒草地被形成季節性景觀。建議縣 102 可新增至牡丹路段。與北 34 合併為一完整系統。
	台 7	巴陵 24.6K~棲蘭 87K~牛鬮 110K	沿線天然針葉林景色，道路充滿自然原始、健康生態氣息。
	台 7 甲	棲蘭 0K~思源啞口 45K	
中部區域	台 21	東埔 106K~玉山 149K(新中橫)	特有的山岳資源景觀，
	台 21/台 21 甲	日月潭環潭道路	建議新增日月潭環潭公路路段，日月潭的別緻湖光山色為中部地區重要景點。
	台 14 甲	霧社 0K~大禹嶺 33K	清靜農場與合歡山特有壯觀的山岳地勢景觀。
南部區域	台 24	長興 4.5K~霧台 41K	原住民石板屋景觀。
	台 26	南灣 29K~佳樂水 52K；港仔 69K~旭海 78K	沙灘海岸景觀，加上是戲水避暑勝地，南台灣熱帶風情為道路主要特色。
	台 18	中埔 14.5K~玉山 97.5	林木森天的感受特殊，巨大的天然林群景觀相當壯觀，是台 18 特殊且相當寶貴的資源。
	澎 203	跨海大橋 20.7K~外垵 36.5K	海岸線景觀，受到污染少，蔚藍海與跨海大橋、澎湖特有的人文古樹城為道路特有景點。
東部區域	台 8	太魯閣 0K~大禹嶺 78K	太魯閣天祥特有的峽谷地形聞名。

	台 9	花蓮和平 159K~知本 400K	蘇花公路段壯闊的海岸斷崖為主要景觀特色。
	台 11	海洋公園 6K~台東中華大橋 160K	以壯闊的蔚藍海岸穿插部份山麓綠意景色，道路視野隨著地勢蜿蜒而呈現不同面貌。
	縣 193	壽豐花蓮大橋 23K~瑞穗 89K	田園風光，純樸的小鎮具遠離塵囂的意境。
	台 20	寶來 79K~關山啞口 148K~海端 206K	高屏山麓特色，海拔高雲霧雲海的變化形成特有景觀。
	東 90	綠島環島公路	熱帶海岸風光。
	東 60	蘭嶼環島公路	熱帶海岸風光，加上達悟人古老原住民文化，道路環境受到破壞較少，是相當具有發展生態之旅的潛力。
	金門	大金小金	建議新增離島系統
	馬祖	南竿北竿	建議新增離島系統

表 3-3-6 景觀道路分級彙整表

編號	區域	路段	分級	編號	區域	路段	分級
1	北部	台 9(新店至礁溪)	一般道路	40	中部	縣 131(埔里至初鄉)	一般道路
2	北部	台 7 甲 (棲蘭至思源啞口)	國家級	41	中部	台 8 (東勢至大禹嶺)	一般道路
3	北部	縣 191(宜蘭至頭城)	一般道路	42	南部	台 18 (中埔至玉山)	國家級
4	北部	台 2 甲(前山公園至金山)	國家級	43	南部	縣 162 甲 (梅山至掘尺嶺嶺)	一般道路
5	北部	台 2 (關渡至三芝)	一般道路	44	南部	台 3 (梅山至玉井至旗山)	一般道路
6	北部	台 2 (三芝至頭城) (北海岸與東北角)	國家級	45	南部	縣 172 (白河至澧水)	一般道路
7	北部	國 2 (機場聯絡道)	國家級	46	南部	縣 174 (六甲至照興)	一般道路
8	北部	台 9 甲(新店至孝義)	一般道路	47	南部	台 21 (三民至旗山)	一般道路
9	北部	台 7 (巴陵至棲蘭至牛鬮)	國家級	48	南部	台 24 (霧台至三地門至長興)	國家級
10	北部	台 3 (峨嵋至東勢)	一般道路	49	南部	台 20(玉井至寶來)	一般道路
11	北部	北 107 (烏來至信賢)	一般道路	50	南部	縣 176 (新山子寮至七股)	一般道路
12	北部	竹 43 (新竹至峨眉湖、獅頭山)	一般道路	51	南部	縣 184 及 184 甲(六龜至美濃)	一般道路
13	北部	縣 122 南清公路	一般道路	52	南部	台 27 (荖濃至高樹)	一般道路
14	北部	縣 118 羅馬公路	一般道路	53	南部	台 17 (東石至七股)	一般道路
15	北部	縣 101 甲 (巴拉卡公路)	一般道路	54	南部	台 17 (林園至枋寮)	一般道路
16	北部	宜 53	一般道路	55	南部	台 1(枋寮至楓港)	一般道路
17	北部	北 34/縣 102(瑞芳至金瓜石至牡丹)	國家級	56	南部	台 26 (南灣至佳樂水；港仔至旭海)	國家級
18	北部	台 4(石門至竹圍)	一般道路	57	南部	台 9 (楓港至壽卡)	一般道路
19	北部	縣 103(關渡至蘆洲)	一般道路	58	南部	縣 199 及縣 199 甲 (西重溪至牡丹至旭海)	一般道路
20	北部	竹 41(峨嵋至南庄)	一般道路	59	南部	縣 200(恆春至港仔)	一般道路
21	北部	竹 37(北埔至東河)	一般道路	60	南部	澎湖縣 201	一般道路
22	北部	台 3 (板橋至大溪)	一般道路	61	南部	澎湖縣 202	一般道路
23	北部	苗 62 (水尾至泰安溫泉)	一般道路	62	南部	澎湖縣 203 (跨海大橋至外垵)	國家級
24	北部	縣 124 (三灣至南庄至獅潭)	一般道路	63	東部	台 9 (蘇花公路，和平至知本)	國家級
25	北部	縣 126(永興至頭屋)	一般道路	64	東部	台 11(海洋公園至中華大橋)	國家級

26	北/中	台 13(香山至豐原)	一般道路	65	東部	台 8 (大禹嶺跟太魯閣)	國家級
27	中部	縣 129 (大坑至東勢)	一般道路	66	東部	縣 193 (南三棧至花蓮)	一般道路
28	中部	縣 139 及縣 139 乙(八卦山至民間)	一般道路	67	東部	台 9 丙 (花蓮吉安至壽豐)	一般道路
29	中部	台 7 甲 (思源啞口至梨山)	一般道路	68	東部	台 11 甲(光復至豐濱)	一般道路
30	中部	台 14 甲(霧社至合歡山)	國家級	69	東部	縣 193 (花蓮至瑞穗)	國家級
31	中部	台 14 (草屯至霧社)	一般道路	70	東部	縣 193 (瑞穗至樂合)	一般道路
32	中部	縣 133 及投 80(九九峰至惠蓀林場)	一般道路	71	東部	花 64(穗至大港口)	一般道路
33	中部	台 21 (日月潭段；東埔至玉山) 新中橫	國家級	72	東部	台 23 (東富公路，東河至富里)	一般道路
34	中部	台 16 (民間至雙龍瀑布)	一般道路	73	南/東	台 20(寶來至海端)	國家級
35	中部	縣 151(竹山至安定灣)	一般道路	74	東部	縣 197 (富源至池上)	一般道路
37	中部	縣 149 (竹山至草嶺)	一般道路	75	東部	台 20 甲 (海端至初來)	一般道路
38	中部	台 17(清水至台西)	一般道路	76	東部	東 34 及東 36 (鹿野至紅葉溫泉)	一般道路
39	中部	縣 130(苑裡至卓蘭)	一般道路	77	離島系統	綠島環島公路	國家級
				78		蘭嶼環島公路	
				建議新增		金門環島公路	
						馬祖環島公路	



國家級景觀道路與觀光客倍增計畫中套裝旅遊線可整合，為使觀光與景觀道路體系建構完整，避免地方支線道路與國家級道路銜接落差過大，建議在道路評分分數為4(含)至5分者為具潛力景觀道路，以及綜合景觀道路分級成果會議中各道路相關專家、道路工程委員會、交通部等單位共同討論的結果，增加具潛力路段，增加路段如表 3-3-7 所示。

表 3-3-7 具潛力景觀道路

區域	道路名稱	路段	具潛力景觀資源特色
北部區域	台 3	峨嵋石井 90K~東勢 159K	經鯉魚潭景緻，俯瞰湖光山色，風景宜人。
	苗 62	水尾 0K~泰安溫泉 13.4K	溫泉遊憩資源，沿線融合原住民特色形塑道路小徑風光。
	縣 122	竹東 22K~土場 57K	雲霧變化，與部分天然林景觀。
	縣 130	苑裡 0K~卓蘭 31K	三義木雕人文文藝特色，以及紅磚農宅的農田風光。
中部區域	台 8	大禹嶺 78.1K~東勢 190.6K	谷關至梨山水壩、山勢蜿蜒的自然景觀。
	縣 151 甲	新增建議。	天然林，並未列為 78 條景觀道路之列。
	集集綠色隧道	新增建議。	樟木林綠蔭，是南投相當著名的綠色道路。並未列為 78 條景觀道路之列。
東部區域	台 23	富里 0K~東河 44.9K	道路蜿蜒，與蔥綠林相交織，道路景觀舒適。

最後串聯的遊憩體驗網絡則為表 3-3-8 及圖 3-3-11 所示，依據套裝旅遊路線將這些景觀道路連結為網絡，共為 11 個旅遊與景觀道路之系統，包括北部海岸旅遊線、蘭陽北橫旅遊線、桃竹苗旅遊線、脊樑山脈旅遊線、阿里山旅遊線、雲嘉南旅遊線、澎湖離島旅遊線、高屏山麓旅遊線、恆春半島旅遊線、花東旅遊線以及建議新增旅島蘭嶼的東部離島旅遊線。

表 3-3-8 景觀道路系統網絡表

編號	與其相關之旅遊路線	包含道路	備註
1	北部海岸旅遊線	台 2(石門~頭城)+台 2 甲+縣 102+北 34	北海岸國家風景區、東北角海岸國家風景區、陽明山國家公園、觀音山國家風景區
2	蘭陽北橫旅遊線	台 9 甲+北 107+台 7+台 7 甲+宜 53	東北角海岸國家風景區
3	桃竹苗旅遊線	台 3(北埔~汶水)+縣 122+苗 62+縣 130	獅頭山風景區、雪霸國家公園
4	脊樑山脈旅遊線	台 8+台 21(天冷~埔里)+台 14/台 14 甲	太魯閣國家公園、梨山風景區、八卦山風景區、日月潭風景區
5	阿里山旅遊線	台 18+台 21(埔里~阿里山)	阿里山國家風景區
6	雲嘉南濱海旅遊線	台 17+縣 174	未來闢為雲嘉南國家風景區
7	澎湖離島旅遊線	縣 203+縣 201+縣 202	澎湖群島
8	高屏山麓旅遊線	台 20+台 24	茂林國家風景區
9	恆春半島旅遊線	台 26	墾丁國家公園
10	花東旅遊線	台 9(花蓮~壽卡)+縣 193+台 23+台 11	太魯閣國家公園、東部海岸國家風景區、花東縱谷國家風景區
11	離島系統	綠島環島東 90+蘭嶼環島東 60+金門+馬祖	建議新增離島旅遊系統

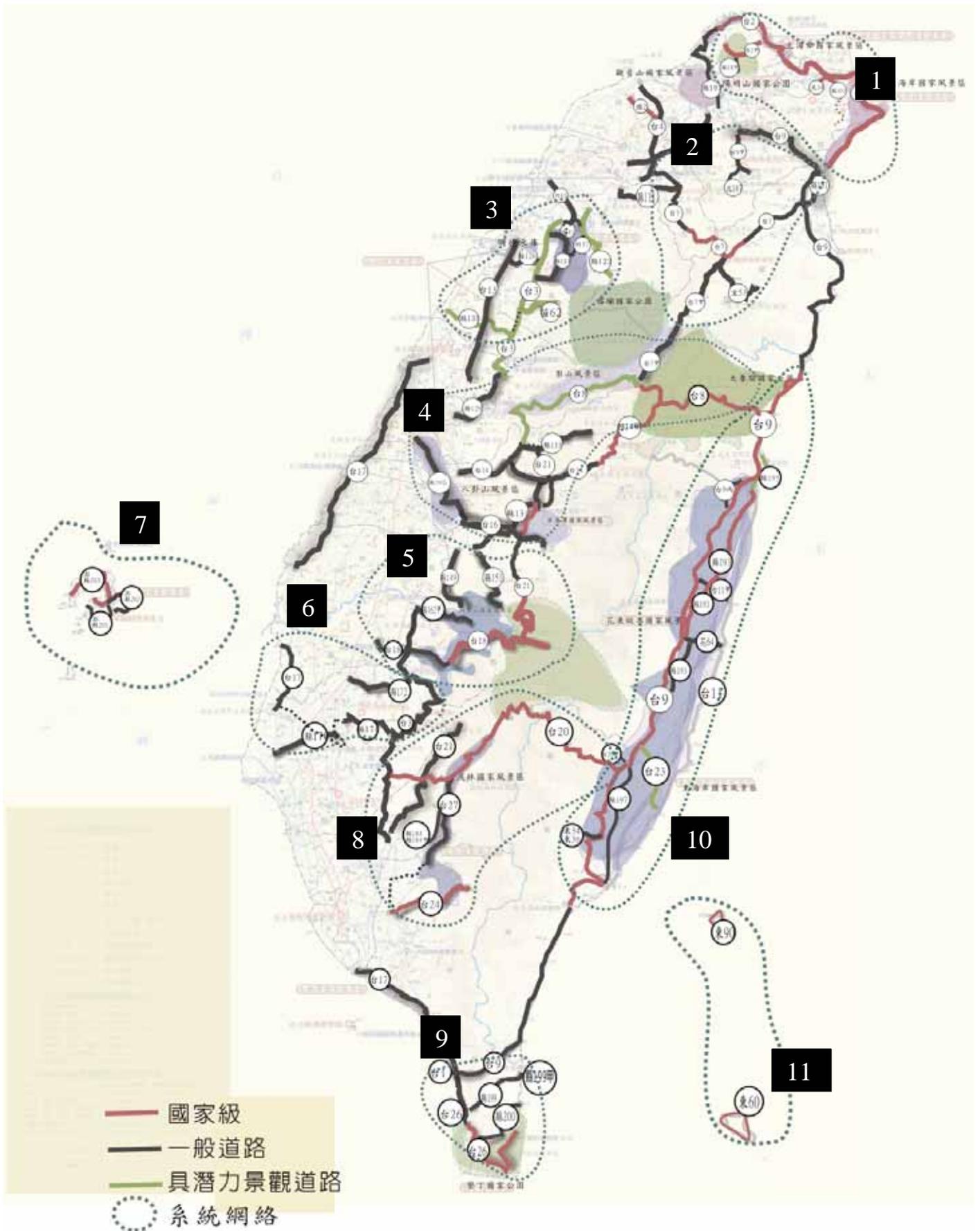


圖 3-3-11 全國景觀道路系統建構圖

## 貳、中部區域-台 14/台 14 甲

### 一、道路環境特性

台 14/14 甲整體景觀可分為幾個段落節點：

#### ■草屯~埔里

-道路等級：一般道路。

-分類：B-III(平丘-村落聚落)

-整體景觀特徵：為熱鬧的鄉鎮聚落，道路週遭商業活動與開發度強，地勢變化小，用路人所觀賞的景觀無遠近景變化，且交通流量大，因此道路景觀破壞嚴重，失去景觀道路價值。其遊憩資源偏向人文歷史特色，以草鞋等手工藝文化著稱。離開草屯之後地理環境轉為鄰近河谷，遠景可以望見九九峰重重山巒，兩側土地多為草莓園等觀光農業使用，偶會出現低層樓民宅建物，道路景觀有遠近景變化，但人為設施物仍為視覺衝擊的主要元素。



草屯至埔里路段景觀

#### ■埔里~霧社

-道路等級：一般道路。

-分類：B-II(平丘-鄉野)

-整體景觀特徵：道路穿越重重山巒，緊鄰山麓與河谷行走，沿途有許多眺望賞景的機會，但也因地勢高陡不易停駐觀賞，直至霧社才有停留的機會，道路路幅尚寬，自然原始的景色破壞較多，景色較霧社至合歡山路段略遜一籌，節點公共服務設施較完善，眺望碧湖美景、緬懷日據時代原住民英雄莫那以及廬山溫泉是此路段的重點觀光旅程。



埔里至霧社路段景觀

#### ■霧社~大禹嶺

-道路等級：國家級景觀道路

-分類：A-I(山岳-原始自然)

-整體景觀特徵：道路週遭環境自然，山岳地勢型態與特有的高山植物林相形塑了合歡山、大禹嶺的獨特壯麗山岳景緻，加上冬季氣候變化，雪景更是經典的觀光旅遊勝地，道路所經之處不需修景或是造景，美景渾然天成，是台灣景觀道路山岳類型之代表。遊憩資源特色以自然原始的山巒地勢、步道、氣候變化、高山農場為主，但清境農場鄰近土地過度開發，農場與住宿建物的開發合法性是本路段應重視之管理課題。



霧社至大禹嶺路段景觀

■調查重點

- 霧社入口意象整肅(指標系統混亂)。
- 清境農場土地開發之管制與環境保護。



圖例	項目	內容
	重點調查區域	-霧社入口意象整肅(指標系統混亂)。 -清境農場土地開發之管制與環境保護。
	主要聚落	-埔里街道聚落風貌營造。 -霧社聚落風貌營造。
	重要山岳資源	-山岳生態資源。 -清境高山農產業。
	聚落分布範圍	
	借景路段	台 14 甲之山路可眺望碧湖美景 1K+100~2K+000、武嶺~合歡山~大禹嶺獨特之山岳景觀台 14 甲 20K+000~45K+000。
	造景/修景路段	埔里路段至人止關之前 54K+300~74K+000、霧社路段 80K+000~台 14 甲 4K+200、清境農場路段之農場開發管理 10K+600~12K+500。

圖 3-5-8 台 14/台 14 甲清查調查重點區域

二、台 14/台 14 甲道路路廊改善課題與策略

台 14/14 甲線為台灣中部地區重要的觀光路線，包含湖光山色、人文地景交織的完整區域，本路段之環境管理策略不單只是環境景觀的保護，更應融入當地聚落產業、社造及商圈形成『觀光產業走廊』的人本觀點(皓宇工程顧問公司，日月潭旅遊線道路景觀及聚落街景改善整體規劃設計，2003)，綜合自然人文資源景觀。台 14/14 甲道路景觀改善原則為：

- 道路路廊生態化、加強補償區域。
- 道路休憩點精緻化，廢棄屋舍或是避難小屋等設施效率化。
- 加強道路水平設施連續性，使視覺單純化。
- 輔導沿線聚落商圈建築風貌改善，營造趣味聚落街景。

(一)造景/修景手法

1. 違建物、攤販清除

包括埔里沿線路段違建建物、攤販清查通報與拆除、觀音瀑布至錦吉生物博物館一帶違章建物清除、霧社風景區收費站以及霧社聚落路段攤販違建清查拆除、霧社至清境農場一帶之農舍民宿建物與攤販清查。

2. 特殊人為開發衝擊

台 14 山坡地開發破壞嚴重，台 14 甲遠望山坡地開發之視覺衝擊大，尤以耕種農作物、民宿餐飲開發為主，但過度發展使得水土保持以及飲用水源短缺問題逐漸浮現，應嚴格管制景觀廊道重點區域內各項開發個案，加強生態補償區規劃，或是多以喬木果樹栽植為主，除增加綠覆面積亦可成為季節開花特色，以維護地景地貌品質。

3. 改善街道風貌

台 14/14 甲沿線經過草屯、埔里、霧社清境等聚落，其中埔里市鎮較為發達，以一般住商機能為主，霧社與清境則以觀光住宿發展成高山農場聚落。而兩者共通之課題為廣告與建築立面混亂、生硬缺乏綠意之鋪面、攤販與指標混亂，藉由景觀道路線性視覺導引，道路水平元素之延續性與美觀及相當重要，並突顯人行或是自行車道空間的重要性。

加強生態補償區規劃設計，輔導農民開發山坡地環保觀念。改以喬木果樹栽植為主，增加綠覆率面積



台 14 甲 2K~3K 遠望山坡地開發嚴重之景象



山坡地造林工作應踏實。

### (1)埔里街道景觀改善策略

沿街店面統一雨庇出簷，形成一致性水平元素。

大型廣告物管制與輔導情境商招。

中央分隔島水平與垂直性綠美化。

人行道空間營造與停車問題規劃，增加駐留機會。

蒙特婁街道花海佈置

台 14-54.5K 埔里市鎮街景改善策略示意

雨庇統一，創造店家特色廣告招牌，營造舒適人行空間，增加遊客停留意願。

### (2)霧社與清境農場聚落改善策略

路邊廣告招牌管理與輔導，並增加屋舍與道路之間之腹地面積，營造趣味空間增加觀光農業之特色。

電線整理，讓天際線視野淨空。

民宿除可以綠化基礎美化之外，小巧心思亦可為店家印象加分，並增加道路整體的遊憩價值。

## 4.道路附屬設施美化

### (1) 公路沿線環境清潔與環境綠美化

台 14/台 14 甲由埔里(54.5k)至鳶峰(22.5K)加強植栽維護及路容清潔，增加聚落綠色城鎮意象，其他自然路段則著重於割草帶維護。

### (2) 擋土牆維護及周邊環境美化

觀音瀑布至翠峰部分擋土牆為混凝土混加植生鋪設手法，建議改採生態工法綠化裸露之土坡，增加抓地力避免土石流情形，並考量道路邊坡設施與道路景觀之關係。



改善前



改善意象



改善意象

台 14 甲 15K 擋土牆現況



改善前



改善意象

台 14 甲 7K 處擋土牆現況

另外清境農場路段擋土牆上常常暴露許多水管線路，紊亂的情景讓道路景觀大打折扣，應加強水路線整理工作，並利用植栽或是其他美化隔柵遮蔽水管路線。



改善前



改善模擬

台 14 甲 8K 處清境農場週邊水管路線紊亂景象

資料來源：皓宇工程顧問公司

電線桿減量、整併、扶正，電力線及附掛線整理。

違規大型看板拆除



埔里至人止關路段沿線

(3) 改善山岳景觀地區路邊護欄設施

本路段台 14 埔里至清境農場為紐澤西護欄，清境農場至大禹嶺為鋼板護欄兩種形式為主，偶爾兩者交互參雜，建議依據公路局之護欄設置原則，在道路位於直線或是安全無顧慮時更換鋼板護欄，並使護欄設施形式一致。

(4) 廣告物管理與電線桿整理

鄉野道路沿線出現許多大型廣告看板以及電線桿、電力等線路紊亂，初期以埔里至人止關路段沿線溫泉以及休閒農園大

型廣告招牌拆除、清境農場路段違法廣告招牌拆除、清境農場路段電線桿整理或是地下化方式為優先考量。

#### (5) 閒置空間再利用

台 14 甲霧社至清境路段目前有兩處道路腹地，可眺望畢湖景觀，但基地尚未整理，建議簡易綠化設置停車場所提供停留機會，參照人止關以及鳶峰休憩停車空間之形式。



閒置空間現況

改善意象

台 14 甲 1.5K、6.5K 閒置空間改善示意



改善前

改善意象

台 14 甲鳶峰休憩人行步道景觀改善示意

#### (6) 強化入口意象

台 14/14 甲以埔里小鎮為起始入口，至霧社清境農場路段為本路段之節點，其入口意象之營造應以指標系統共構、減量為主，改善入口節點過於紊亂之招牌旗幟景象，並結合植栽設置原則，增加綠色城鎮意象。

##### (a) 埔里門戶

- 目前橋頭附近有多項計畫及工程執行中：二二八紀念碑、愛蘭橋週邊道路改善工程、埔里鎮環境整頓及街景改善工程，未來愛蘭橋將展現優質風貌。
- 『醒靈寺』盤據在橋邊山頭，石雕燈籠沿『朝山步道』逐級而昇為其特色，唯步道底端入口缺少規劃，量體過大的混凝土擋土牆，為美中不足之處。
- 改善原則：規劃完善的『醒靈寺』朝山步道入口、擋土牆綠美化塑造門戶意象、路標共桿共面。



植栽綠化延伸，增加綠色城鎮意象。

入口處指標與招牌共構，突顯並行銷地方特色。

埔里鎮入口意象改善示意(一)



醒靈寺朝山步道

規劃『醒靈寺』完善的入口

擋土牆綠美化塑造門戶意象

資料來源：皓宇工程顧問公司。

埔里鎮入口意象改善示意(二)

(b)霧社風景區節點改善規劃

霧社風景區與奧萬大林遊樂區交會處，指標與廣告招牌凌亂，應設計指標共構系統。

霧社風景區與廬山全交會處之分隔島綠化與指標系統設計符合地方風貌。



霧社入口指標減量改善示意



雜木林定期清除整理，使視野通暢。

## (二)借景手法

### 1.增強道路眺望賞景機能以及景觀特色

對於具有良好視野的重要賞景路段，應清除生長繁茂，遮蔽視線的雜木與野草，使視野達到通透效果，台 14/14 甲現有行道樹 2.5 米以下側枝定期修剪，眺望湖光山色之路段以清理眺望路側之雜木為主。

### 2.保護自然環境資源、維持優良美景的永續性

自然山岳地形形塑優美的山谷與林相變化為台 14 線重要的景觀資源，應嚴格管制週邊土地開發，並以生態環境永續性為首要考量，得以保護台灣獨特的天然景觀。

### 3.生態補償區

台 14 道路經過地區垂直高度變化大，受干擾與破壞的生態綴塊以亞寒帶高山灌叢及冷溫帶亞高山針葉林帶最為嚴重，此自然林植物以鐵杉、雲杉、香柏、玉山杜鵑、箭竹為主，容易觀察到的生物以鳥類為主。清境農場與高山農業、茶園之開發，應考量生態承載量，勿過度使用資源，造成土石流、缺乏水源窘況。因此生態補償的設計應顧及生態環境與其他生物棲地需求，製造多孔隙空間、複層植栽等覓食躲藏環境。



對環境友善之生態設施，增加生物遷徙路徑安全性。

## (三)道路管理單位與權責配合

本計劃台 14 與台 14 甲範圍以埔里為起點，至大禹嶺為終點，橫跨中央山脈，管理單位包括南投縣政府等各鄉鎮公所、太魯閣國家公園、林務局與公路總局第二工程區處，土地包含了都市土地與非都市土地使用，整體風貌之管理與規劃需個單位協調，並與居民達成共識，景觀道路品質改善策略與權責整理如表 3-5-2：

表 3-5-2 台 14/台 14 甲景觀道路改善對策與各單位權責分配

景觀道路景觀類型	工作項目	工作內容	工作地點(公里數)	改善對策	管理單位
造景/修景	A. 違建物清除	A-1. 埔里沿線路段違建建物、攤販之清查通報與拆除	54K+500~58K+900	沿線攤販、違章建物、鐵皮屋以及棚架之通報拆除。	南投縣政府、埔里鎮公所
		A-2. 觀音瀑布至錦吉生物博物館一帶違章建物清除	63K+000~68K+700	沿線攤販、違章建物、鐵皮屋以及棚架之通報拆除	南投縣政府、埔里鎮公所
		A-3. 霧社風景區收費站、霧社聚落路段	台 14 78K+000~80K+200  台 14 甲 3K+000~6K+000	沿線攤販、違章建物、鐵皮屋以及棚架之通報拆除	南投縣政府
		A-4. 霧社至清境農場一帶之農舍民宿建物、攤販清查	11K+000~13K+500	農舍開發應符合山坡地開發條例之規定，許多攤販及建物應完成清查與通報清除工作。	林務局、南投縣政府
	B. 特殊建物或開發使用造成視覺衝擊量體	B-5. 台 14 甲遠望山坡地開發之視覺衝擊	台 14 甲 2K+400~4K+000	茶園之開發破壞的景觀美質，未來注重景觀道路視域管理準則，避免隨意開發影響生態環境。	南投縣政府
	C. 改善街景風貌	C-6. 埔里、霧社、清境的聚落商店街道風貌營造	台 14 54K+500~80K+250； 台 14 甲 0K~14K+000	依據道路空間利用環境設施帶改善道路景觀、停車問題以及廣告招牌改善等方案研擬。	南投縣政府
	D. 道路附屬設施美化	D-7. 埔里至鳶峰加強植栽維護及路容清潔	台 14 54K+500~80K+200 台 14 甲 0K~22K+500	經常性之植栽維護及路容清潔工作。	公路局第二工程區處
		D-8. 觀音瀑布至翠峰擋土牆整飾與周邊環境美化	台 14 62K+400~82K+000  台 14 甲 8K+000~22K+000	生態工法護坡並改善公路邊坡設施與公路景觀之關係。	公路總局第二工程區處
		D-9. 清境農場路段水管線路管理	台 14 甲 8K+000~9K+000	水管路線凌亂，以竹藤或藤蔓植栽等人工設施遮蓋隱藏，保留維修匣孔。	公路總局第二工程區處

		<b>D-10</b> 埔里至霧社路段護欄維護工作(刷漆與整修)以,台 14 甲幼獅至武嶺護欄形式統一	台 14 59K+500~68K+200、 73K+000~79K+000  台 14 甲 7K+100~23K+000	護欄維修與刷漆以增加美觀,變更護欄工程增加護欄通透性。	公路總局第二工程區處
		<b>D-11</b> 台 14 甲霧社至清境路段、武嶺路段閒置空間景觀改善	1K+500、 2K+000~2K+400、 5K+900、 23K+000	強化人性空間,增加眺望景點服務設施之規劃,並管理咖啡車問題。	公路總局第二工程區處、太魯閣國家管理處。
		<b>D-12</b> 台 14 甲路段多廢棄建物,清理與再利用	台 14 甲 33K+500	台 14 甲合歡山至大禹嶺路段偶有廢棄建物出現,應加強環境整肅工作。	公路總局第二工程區處
		<b>D-13</b> 埔里至人止關路段沿線溫泉以及休閒農園大型廣告招牌之拆除	54K+500~70K+000	(a) 沿線違規廣告招牌認定作業。 (b) 沿線違規廣告招牌拆除作業。	南投縣政府
		<b>D-14</b> 清境農場路段違法廣告招牌拆除	台 14 甲 4K+000~9K+500	鄉鎮公所查報違規與清除作業。	南投縣政府
		<b>D-15</b> 埔里小鎮入口以及地理中心碑意象節點	54K+500、 58K+000	埔里入口意象徵台 14 景觀道路起始,分岔路口之意象設計相當重要。地理中心碑為台灣重要地理位置亦是進出埔里另一節點。	南投縣政府
		<b>D-16</b> 霧社入口意象整肅以及指標系統彙整共構	台 14、台 14 甲、投 83 交會處	霧社位於台 14 與台 14 甲之分界點,分別通往清境農場、廬山溫泉、奧萬大與合歡山重要觀光景點,因此改善對策以週邊雜亂環境與指標系統之設計為主。	南投縣政府
借景	<b>E</b> 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色	<b>E-1</b> 台 14 甲路段雜木林清除保持視野通暢	0K+000~16K+000	台 14 甲路段因地勢所致眺望視野佳,部分雜林多之路段建議定期清理以保持視野通透性。	公路總局第二工程區處
	<b>F</b> 替代道路路線建議	<b>F-2</b> 避開交通流量大、車速快、砂石車輛多之路線,增加道路賞景遊憩機能。	--	--	--

<p>G. 環境保護策略</p>	<p>G-3. 保護自然環境資源、維持優良美景的永續性。</p>	<p>台 14 甲 18K+000~42K+000</p>	<p>自然山岳地形形塑優美的山谷與林相變化為台 14 線重要的景觀資源，應嚴格管制週邊土地開發，並以生態環境永續性為首要考量，得以保護台灣獨特的天然景觀。</p>	<p>太魯閣國家公園管理處</p>
	<p>G-4. 生態補償區</p>	<p>台 14： 73K+800、 74K+700、 77K+200~78K+600、 80K+000  台 14 甲： 2K+000、 4K+600~7K+000、 8K+700、 13K+800、 15K+500~20K+200</p>	<p>(a)生態補償的設計應顧及生態環境與其他生物棲地需求，製造多孔隙空間、複層植栽等覓食躲藏環境。 (b)針對山坡地開管理辦法，管制清境農場周邊的農業開發，以確保環境健康與景觀美質。</p>	<p>林務局</p>

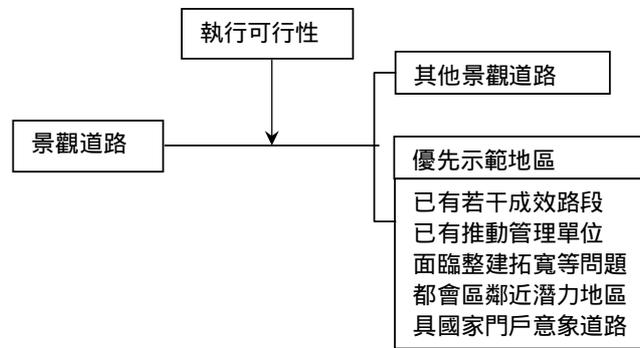


## 第四節 示範道路選取與清查工作項目

### 壹、示範道路評選條件

示範道路的選取可針對個案給予更詳盡的規劃，因應不同區域、自然環境特性、人文活動、商業密集度等因素而有不同的改善要點與計畫，藉以提昇道路景觀美質、旅遊體驗與地區意象。

根據調查行政區域、景觀道路分級類型、景觀道路之景觀資源潛力、已有相關推動計畫成效、鄰近都會區遊憩潛力以及初次接觸公路段段長的意見了解指定優先示範地區，從 78 段景觀道路擷選四條示範案例，以區域計畫之四大範圍個選取一條景觀道路為代表，提供營建初步的規劃與改善計畫方案，以利決策訂定，說明如下：



#### 一、行政區域

以台灣區域計畫四大分區，資源政策平均化，在北中南東四區各擇一條景觀道路進行示範改善計畫作業。

#### 二、景觀道路分級類型與資源潛力性

選擇之示範道路涵蓋各種景觀道路類型，作為日後其他道路改善之參考依據，並以道路路廊區域內具特殊與環境敏感等特性者，作為優先資源保育的示範道路，如中橫、北橫、南橫、北宜公路等。

#### 三、不同層級之管理單位

景觀道路的管理單位為將來配合改善週遭環境重要的因素，對於配合意願高者或是道路已有相關推動道路景觀風貌改善之管理單位，作為優先改善計畫的示範對象，如陽明山國家公園、玉山國家公園或是國家風景區範圍內之道路。

## 四、已有若干成效與相關計畫推動之路段

目前有不少具有優美景觀之道路正進行拓寬整頓及道路路廊風貌營造計畫，可依據景觀道路之理念進行整體檢討，列為優先示範道路。

## 五、與套裝旅遊路線計畫相關之政策性

以「九十一年度的國內旅遊發展方案—全國景觀道路建設計畫」配合觀光客倍增計畫—套裝旅遊路線方案，並具景觀資源之示範道路(表 3-4-1)，進行道路沿途植栽綠美化、街具、休憩設施、旅遊資訊中心等景觀規劃設計與環境整理作業。

表 3-4-1 觀光客倍增計畫—道路景觀改善計畫表

套裝旅遊路線	道路名稱	執行事項
北部海岸旅遊線	台 2	台 2 濱海公路淡水鎮至頭城段護欄與植栽景觀改善計畫。
	縣 102	瑞芳至九份道路指標與景觀改善計畫。
阿里山旅遊路線	台 18	阿里山公路(新中橫公路嘉義玉山段)沿線道路改善工程，已列入原提報之「國內旅遊發展方案—全國景觀道路建設計畫」
恆春半島旅遊線	台 17	林園鄉至屏東縣枋寮植栽綠美化、指標工程及違建拆除。
	台 26	車城至墾丁路段間興建大型轉運停車場。
花東旅遊線	台 11	小野柳至花蓮段景觀改善。 小野柳至知本段景觀改善。 富岡港外環道關建及景觀美化。
蘭陽北橫旅遊線	北宜公路	北宜公路遊憩據點與指標英文對照及改善工程。 狹隘及危險路段改善工程。
	台 7	北橫公路達觀山風景特定區聯外道路景觀改善工程。
桃竹苗旅遊線	台 3、台 4、台 13	道路景觀、指標改善工程。
	竹 122、苗 124、126、130	道路景觀、指標改善工程以及環境整理。
	竹 37、竹 41	道路指標國際化及環境整理。
雲嘉南濱海旅遊線	台 17	崙仔頂至海口、副瀨至新塢、嘉南大橋至北門及七股篤加至國勝橋段進行道路景觀之改善。
高屏山麓旅遊線	台 20、27、高 184	景觀道路改善工程。
脊樑山脈旅遊線	台 7、台 8、台 14 甲	道路景觀、指標改善工程以及環境整理。
	力行產業道路	道路景觀、指標改善工程以及環境整理。
澎湖離島旅遊線	縣 203	指標國際化改善工程。
馬祖離島旅遊線	北竿道路改善、東引道路改善、津仁步道改善、清馬道路改善	

資料來源：觀光客倍增計畫—道路景觀改善計畫

## 六、具景觀道路通則性問題及急迫性改善的示範性意義

面臨急迫解決相關課題之景觀道路路段，包括管理組織權責之間的協調配合，具環境資源保育、改善觀光發展價值與當地居民生活品質緊密相關之路段，可列為優先考量的改善重點路線。

## 貳、示範案例評選與調查重點

### 一、示範案例評選結果

根據前述道路的分級、政策面的關聯性高低以及急迫性選擇，於中華民國 93 年 2 月 27 日舉辦座談會討論後，決定以北部區域台 2(三芝~頭城)、中部區域台 14/台 14 甲(草屯~合歡山)、南部區域台 26(楓港~佳樂水)、東部區域縣 193(南三棧~瑞穗)，作為示範道路，進行環境清查作業以及擬定重點改善計畫，說明如表 3-4-2。

表 3-4-2 景觀道路示範道路評選結果表

區域	道路名稱	選取因素	道路情形
北部 區域	台 2 三芝~金山~頭城	<p>景觀資源潛力高 政策性 急迫性</p> <p>▣台 2 沿途資源豐富，人文遺址與自然海岸線都是道路體驗之一部份，但人為活動過度擴張，許多週遭環境需要妥善保存。</p>	
中部 區域	台 14/台 14 甲 草屯~合歡山	<p>景觀與資源潛力高 急迫性</p> <p>▣台 14 沿途景觀變化極大，由鄉鎮人口密集區到高山景緻，如何將道路之景觀品質提昇以及週邊自然環境保育是重要課題。</p>	
南部 區域	台 26(屏鵝公路) 楓港~	<p>景觀與資源潛力高 政策性 急迫性</p> <p>▣台 26 為台灣最南方之道路加上未來高架道路與拓寬計畫應善加規劃擬定配套措施。</p>	
東部 區域	縣 193	<p>景觀與資源潛力高</p> <p>▣縣 193 道路狀況佳，可避開台 9 瑞穗至花蓮大量之交通量享受景觀道路閒情逸緻的替代道路，沿途缺乏服務設施，部分路段狹隘以及原住民文化尚未營造，均是縣 193 所需改善之處。</p>	

刪除:

## 二、示範道路調查重點

示範道路景觀改善之課題針對道路附屬設施規劃、休憩點的設計與設置、交通安全兼顧下改善道路與週遭社區居民生活環境，因此針對景觀道路週邊可控制之景觀元素進行調查，並記錄沿途市鎮聚落類型、廣告物、人造設施物及重點改善區域，調查項目與資料彙整表說明如下(表 3-4-3)：

景觀道路是將人們帶往優美自然與人文環境的媒介，整體自然環境是個舞台，道路設施為戲碼，而道路週遭景色才是真正的景觀主角，因此景觀道路視覺感受可分為造景與借景兩種類型，針對借景與造景路段性質不同紀錄道路之改善問題（景觀道路相關設施設計及施工參考手冊研訂，衍生工程顧問公司，2003）：

(一)造景路段(Landscape Road)：道路沿線之人文地景或自然景觀資源條件不具顯著性或敏感性，可配合該景觀道路之整體風貌、特質及主題，以及實質環境條件，以人為景觀設計之手法來形塑景觀特質與環境美感。

評選因素：

- 1.道路沿線景觀美質資源相對不足。
- 2.道路沿線並非環境敏感地區。
- 3.道路景觀及空間結構缺乏序列變化。

(二)借景路段(Scenic Road)：道路沿線具豐富之人文地景或自然景觀美質，或屬於環境較為敏感之區域。其道路相關設施之設置以協助發揮或彰顯其景觀特質為主，或以生態工程、生態設計手法達到設施減量或將設施融入自然及對當地環境最低影響方式，避免對於環境造成過度干擾。

評選因素：

- 1.道路沿線具特殊人文地景或自然景觀美質，並具一定的程度之延續性，足以讓遊客行經時產生整體之環境印象。
- 2.道路沿線具環境敏感性，不適宜增加過多之硬體設施。
- 3.道路景觀及空間結構具序列性變化。

表 3-4-3 調查項目與資料彙整表

景觀道路路段屬性	工作項目	工作內容	工作地點 (公里數)	改善對策	管理單位	
造景/修景	違建物清除	貨櫃屋、違建物、攤販、廢棄建物之通報與拆除。				
	特殊建物造成視覺衝擊量體	廠房、工業區、電廠、學校及其他人為建物。				
	改善街景風貌	商圈、聚落街道風貌營造。				
	道路附屬設施美化		加強植栽養護工作及路容清潔(含割草帶清理)。			
			隧道內牆整飾與周邊環境美化。			
			護欄維護工作(刷漆與整修)護欄形式改善(通透性增強)			
			閒置空間景觀改善(眺望景點服務設施規劃)及綠美化。			
			強化入口意象節點。			
			國際化需求及指標系統共構整肅。			
廣告招牌處理	廣告牆面情境設計、違法廣告物拆除。					
借景	增強道路眺望賞景機能以及景觀特色	雜木林清除保持視野通暢。				
		加強或是改善遊憩資源的景觀特色。				
	替代道路路線建議	避開交通流量大、車速快、砂石車輛多之路線，增加道路賞景遊憩機能。				
	環境保護策略	保護自然環境資源、維持優良美景的永續性。				

## 第五節 示範道路調查結果與改善計畫要點

### 壹、北部區域-台二

#### 一、道路環境特性

##### ■三芝~金山

-道路等級：國家級景觀道路

-分類：B-II(平丘-鄉野村落)

-整體景觀特徵：無特殊景觀特徵，路幅寬敞，為四線雙向車道，道路行駛舒適，行道樹管理維護不良綠化效果不彰，偶能遠眺海岸線景觀，是行駛該路段時出現的驚喜。



三芝至金山段景觀

##### ■金山~頭城

-道路等級：國家級景觀道路

-分類：C-II(海岸-鄉野村落)

-整體景觀特徵：沿線為東北角海岸公路極具觀賞與遊憩價值，可遠眺海岸線景觀，海水浴場、漁港、金瓜石、九份舊礦業等自然環境與人文歷史產業，但沿線鄉野聚落以及偶而出現的零星建築群為改善整體環境景觀的重點。



金山至頭城段景觀

##### ■重點調查區域

-福隆地區核四廠興建與道路路廊景觀之狀況

-瑞芳地區分洪工程之現況

-沿線漁港漁村、海水浴場遊憩景觀



## 二、道路路廊改善課題與策略

綜合調查議題景觀道路之改善對策可包括：加強道路設施等景觀元素之連續性、創造優質視覺路廊、開發與環境保護之間取平衡改善對策、道路管理單位與權責配合四大項。

台 2 線連貫台灣北部重要的觀光據點，考量精緻旅遊運輸以及景觀道路之需求，考量用路人的視覺及遊憩體驗、車行人行安全、多功能路側服務設施改善，建構遊客以及當地居民優質生活與遊憩環境，道路附屬設施修整之改善原則如下(皓宇工程顧問公司，台二線公路景觀改善規劃設計案，2003)：

- 道路建構精緻化、塑造近景質感。
- 兩側視域以減法原則經營，強化中景之視覺穿越性。
- 視覺焦點物加值設計，融入地景產生點睛效果。
- 以觀光遊憩角度指認最經濟最具效益之路段優先改善。

### (一)造景/修景手法

#### 1. 違建物、攤販清除

包括台北縣轄道路兩側違建(貨櫃屋)之查報拆除、基隆市政府養護路段及碧砂漁港入口處兩側違建(貨櫃屋)之查報拆除、白沙灣段違建物拆除以及石城至烏石港路權範圍內違規貨櫃屋。

#### 2. 特殊人為開發衝擊

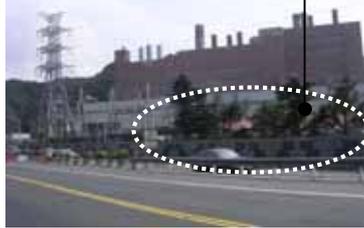
台 2 線經過多項重大的地方建設，如深澳電廠、員分仔分洪工程、核四興建工廠、深澳輸油站，這些建設量體龐大，加上與道路緩衝空間不足，造成近景視覺衝擊嚴重，並影響居民生活環境品質。在未來對於這些開發工程應有更嚴謹之環境緩衝規劃，除以植栽綠化帶遮蔽不良景觀之消極作為外，應更積極的對量體造型形式嚴加管控並增加退縮空間的規定，以設計感建物塑造地方景觀，如法國狄昂工業區道路景觀反因廠房建物而變的有趣，是值得參考學習的例子。

- (1) 深澳電廠：電廠建物高大的圍牆與壁面是主要影響景觀之因素，利用植栽數量與形式或是圍牆美化方式降低衝擊。
- (2) 核四廠工地：增加核四廠區之緩衝帶，並利用地形與土丘高低變化綠帶來遮蔽建物與電線。



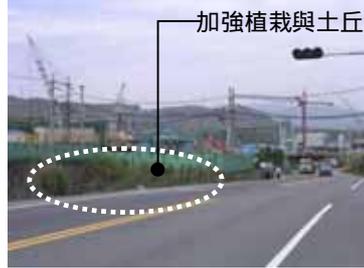
法國狄昂工業區道路景觀反而因為工廠廠房而變得有趣，是台灣開發建設的同時值得學習的地方。

補強植栽帶的遮蔽性，或是利用美化圍牆方式降低電廠之視覺衝擊。



深澳電廠視覺衝擊改善示意

加強植栽與土丘緩衝帶。



核四廠廠區視覺緩衝改善示意

(3) 瑞芳輸油站：輸油槽體積龐大，對於中近景的視覺景觀造成威脅。油槽利用繪圖手法美化但與圍牆景觀不搭調，是造成景觀更加凌亂之因素，應增加緩衝綠地寬度，以減低硬體設施對道路景觀之壓迫感。

緩衝帶增寬，以降低壓迫感。以植栽或步道方式改善。



增加圍牆與油槽藝術化美化手法之協調性。



改善意象  
(法國瑞拉果拉)

### 3. 改善街道風貌

利用道路足夠空間設置環境設施帶或是人行步道規劃，以緩衝建築與道路之直接關係，並延伸城鎮綠意象。本路段建議以淡水新埔舊市鎮、鼻頭、澳底、福隆等重要觀光聚落進行先期街道環境整頓美化。



改善前

新埔外圍道路 11K-13K，道路週遭景觀元素凌亂。



改善意象

人行道徒步環境空間的整理，路廊視域淨空以及標誌系統化，景觀特性整潔。



沿途可眺望遠方海景，建議行道樹移植維持視線通暢



聚落前後 100~200 公尺以維持行道樹列植模式為主，聚落內應儘可能不妨礙門面進出和視線原則下，配置植穴種樹形成綠色城鎮意象



龍洞隧道建議以藝術化以及符合地方特色之美化手法改善隧道口景觀。



在道路安全考量下，中央分隔島降低高度，減量設施所造成的壓迫感

#### 4. 道路附屬設施美化

加強道路附屬設施等元素之形式連續性與美質加值，包含護欄、中央分隔島與綠層植栽、電線桿、照明設備、隧道內外側美化、跨越橋樑、入口意象節點、廣告物管理各項景觀改善策略：

##### (1) 公路沿線環境清潔維護與環境綠美化

路段經常性植栽維護及路容清理工作包括：瑞濱至石城路段植栽養護及路容清潔維護、石城至烏石港路段植栽養護及路容清潔維護、淡水至淺水灣中央分隔島植栽養護及路容清潔維護、石城至頭城行道樹植栽補植及綠美化、三芝至萬里沿線路段間置空間及綠美化以及瑞濱至烏石港路段沿線間置空間景觀改善及綠美化。

##### (2) 台二線海濱隧道內牆整飾及周邊環境美化

全線目前有五座隧道，北關萬里隧道以及東北角海岸線其他四座，隧道景觀改善可以隧道內外改善之：

(a) 隧道內：主要為照明及隧道內壁材質、顏色改善維護，應依公路設施設計規範進行調整，全線路段中海濱、鼻頭及龍洞三座隧道使用年限較久，空間狹窄，行車感覺較黑暗，建議改善隧道內壁之材質、顏色、照明設施，增加明亮度並考量炫光問題，保障駕車安全。

(b) 隧道外：建議以藝術化、綠化以及地方意象化之手法改善。

##### (3) 已失原效用之廢棄標誌桿整理與共構

過多量的指標系統以及交通指示標桿造成道路景觀凌亂，建議同一定點重複之標桿共構成指標系統，以減量道路設施。

##### (4) 改善海岸景觀地區路邊護欄以及設置中央分隔島

檢討臨海側紐澤西護欄的設置問題，全線目前臨海側護欄為紐澤西護欄以及鋼板護欄兩種形式，建議未來改善紐澤西護欄視覺穿透性不佳影響眺望海景，唯轉彎危險性高處仍可保留紐澤西護欄，路側具腹地處、低危險路段改採鋼板護欄，其餘臨海側路段護欄依據公路局之護欄設置原則設施減量。

本路段中央分隔島亦採用紐澤西護欄，建議在不影響行車安全以及遮蔽夜間炫光之情況下，可降低中央分隔島高度、或改設鋼板護欄、或設置植栽帶或設置服務設施，路段可拆斷分隔島輔以其他降低車速之配套措施，以利遊客行人穿越。



改善前

改善後

陰陽海路段 (75.6K-75.62K) 資料來源：皓宇工程顧問公司

(5)強化入口節點意象

本路段有幾個重要節點，為觀光遊憩服務設施的角色，可運用鋪面形式改變、環境設施帶營造多功能生活空間、停車交通規劃、綠化緩衝、焦點商店廣告招牌輔導、入口節點重要設施物美化等方式營造小鎮特色，本路段建議位於三芝北觀風景區入口意象、八斗子漁村入口意象與瑞芳九份山城遊憩區入口節點著手進行。

(a)北觀風景區入口景觀改善及意象營造規劃



(b)瑞芳九份遊憩區入口意象與瑞濱快速道路



(c)八斗子漁村利用彩繪橋樑形塑入口意象

利用入口橋樑造型以及顏色形塑，或是道路腹地增加創意美感之藝術美化八斗子漁港意象。



積極手法：焦點商店輔導其廣告招牌之設立。  
消極手法：違規招牌嚴格執行拆除作業。



碧砂漁港海產店大型廣告招牌

(6)廣告物管理

廣告物依據都市計畫法廣告物管理辦法查報拆除，在重要節點可營造情境廣告壁面，增加地方風情與廣告行銷，並輔導焦點商店之廣告招牌，包括淡水、北關入口處、三芝路段、金山路段、萬里台 2 與 62 快速道路分岔點、瑞芳九份山城、石城磯釣場加油站美化等處。

民宅壁面租用，創意情境廣告，行銷地方遊憩觀光特色。



瑞芳九份遊憩區入口大型廣告壁面

(二)借景

1. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色

對於具有良好眺景視野的重要賞景路段，應清除雜亂遮蔽視線之林木，使視野達到完全通透的效果，生長於臨海側之中高喬木，在視覺高度以下的枝葉應定期去除清理。

2. 開發與環境保護之間取衡改善對策

道路的開通除了帶動地方經濟發展之外，對於地域生物的棲息多少會造成切割影響，因此串聯路廊營造帶狀生物棲地，並增加對生態環境友善之小設計，增加生物活動生存機會，使道路經過區域成為重要的生態網絡環節之一。

而道路經過重要的歷史人文區域，應輔導保存傳統建築與活化產業的相關措施，以保存道路經過區域資源豐富度。

台二線開發早在七十一年已完成通車，人類活動干擾範圍極大，生態環境實已破壞殆盡，建議在適當地區增加生態補償區(帶)設計，並增加道路路廊之長度與寬度，補強生態路廊之機能。

道路腹地足夠則增加綠帶寬度及長度，增加生態綠廊之機能。



## (三)道路管理單位與權責配合

本計劃台二省道範圍從關渡為起點終點至宜蘭頭城，橫跨台灣北部與東北角海岸線，獨具古聚落人文、產業以及海岸自然資源特色，沿線經過北海岸及觀音山國家風景區管理處、東北角海岸國家風景區管理處、台北縣政府、基隆市政府及宜蘭縣政府，建議其改善景觀道路品質所督導之權責如下：

表 3-5-1 台 2 景觀道路改善對策與各單位權責分配

景觀道路 景觀類型	工作項目	工作內容	工作地點(公里 數)	改善對策	分項工作 主(協)辦機關
造景/修 景	A. 違建物清除	A-1. 基隆市政府養護路段及碧砂漁港入口處兩側違建(貨櫃屋)之查報拆除(第一期)	56K+000~73K+000	(a)北寧路至望海巷底違規廣告物、檳榔攤及主要幹道鐵皮屋等違建清查。 (b)會勘劃分執行單位。 (c)執行拆除。	基隆市政府
		A-2. 台北縣轄道路兩側違建(貨櫃屋)之查報拆除。	7K~73K+187、73K+511~116K+478	(a)鄉鎮公所查報違建。 (b)違章建築認定作業。 (c)違章建築拆除作業。	台北縣政府
		A-3. 白沙灣段違建物拆除。	23K~25K	92年七月底完成拆除。	台北縣政府
		A-4. 石城至烏石港路權範圍內違規貨櫃屋	116K+478~136K+447	92年四月至六月拆除違規貨櫃屋及棚架。	宜蘭縣政府
	B. 特殊建物造成 視覺衝擊量體	B-1. 深澳電廠	75K+500	未來對於這些開發工程應有更嚴謹之環境緩衝對策，除以植栽綠化帶遮蔽不良景觀之消極作為外，應更積極的對量體造型形式嚴加管控，並預留退縮空間，以設計感建物塑造地方景觀，如法國狄昂工業區道路景觀反因廠房建物而變得有趣，是值得參考學習的例子。	台電公司 台北縣政府
		B-2. 核四興建工廠工地	98K+000~100K+500		台電公司 台北縣政府
		B-3. 員分仔分洪工程	77K+900~78K+500		台北縣政府
		B-4. 深澳輸油站	77K+800~79K+000		台北縣政府
		B-5. 移動式咖啡車議題	39K+600~37K+200 跳石海岸		符合法規下消極取締以及積極規劃特色海岸咖啡飲食文化意象。
	C. 改善街景風貌	C-1. 淡水新埔建築與環境美化	11K~13K		(a)舊住宅立面更新美化。 (b)植栽綠美化與道路停車問題規劃。
C-2. 路側鼻頭、澳底、福隆聚落街道環境整頓美化		86K+700~104K+000		方案研擬、開會協商、92年一至三月委託工程設計、92年四月發包、92年五月十一施工、十二月完成。	觀光局東北角海岸國家風景區管理處

	<b>C-3</b> 金九地區商圏整頓	102 線 12K+000~22K+000	92 年 2 月 21 日完成審核作業手續後，即辦經費申請，核撥後施工。	台北縣政府 瑞芳風管所
<b>D</b> 道路附屬設施美化 <b>一</b> 、公路沿線環境清潔維護與植栽綠美化  <b>二</b> 、台二線海濱隧道內牆整飾及周邊環境美化  <b>三</b> 、已失原效用之廢棄標誌桿整理與共構  <b>四</b> 、改善海岸景觀地區路邊護欄	<b>D-1</b> 瑞濱至石城路段植栽養護及路容清潔維護	73K+511~136K+447	台二線瑞濱至石城路段經常性之植栽維護及路容清潔工作。	公路總局、 觀光局東北 角海岸國家 風景區管理 處
	<b>D-2</b> 石城至烏石港路段植栽養護及路容清潔維護	116K+478~136K+447	台二線瑞濱至石城路段經常性之植栽維護及路容清潔工作。	公路總局、 觀光局東北 角海岸國家 風景區管理 處
	<b>D-3</b> 淡水鎮北投至淺水灣中央分隔島植栽養護及路容清潔維護	0K+000~9K+200 13K+000~16K+800	經常性之植栽維護及路容清潔工作。	淡水鎮公所 公路總局第 一工程區處
	<b>D-4</b> 石城至頭城行道樹植栽補植及綠美化	116K+478~137K+500	石城至烏石港路段 92 年六月規劃、設計、七月發包、八月至十二月施工、完成。	公路總局第 四工程區處
	<b>D-5</b> 三芝至萬里沿線路段閒置空間及綠美化	14K+000~53K+500	拆除臨時木架違章招牌選六個景點綠美化(富基至白沙灣段、十八王公路段、核一廠段、草里漁港段、跳石段、野柳段)，增加人性化空間 92 年一至五月設計、六月發包、七至十二月施工完成。	觀光局北海 岸及觀音山 國家風景區 管理處
	<b>D-6</b> 瑞濱至烏石港路段沿線閒置空間景觀改善及綠美化	73K+511~116K+478	土地取得、92 年一至五月設計、六月發包、七至十二月施工完成。	觀光局東北 角海岸國家 風景區管理 處
	<b>D-7</b> 台二線海濱隧道內牆整飾及周邊環境美化	95K+000~97K+000	92 年一月至四月委託規劃、設計、五至九月發包施工、十月底完工。	公路總局第 一工程區處
	<b>D-8</b> 石城以北失原效用之廢棄標誌桿整理與共構	0K+000~116K+478	淡水至石城鄉界失原效用之廢棄標誌桿 92 年一至三月清查、設計、四月發包、五月底施工完成整理與共構。	公路總局第 一工程區處
	<b>D-9</b> 石城以南失原效用之廢棄標誌桿整理與共構	116K+478~	石城鄉界至烏石港失原效用之廢棄標誌桿 92 年一至三月清查、設計、四月發包、五月底施工完成整理與共構。	公路總局第 四工程區處
	<b>D-10</b> 石城縣界至烏石港護欄景觀改善工程	116K+478~136K+447	本路段護欄設置之檢討、減量(大里活動中心段、127K+500 路段、河東堂獅子館等)及形式變更工程(二千公尺)。	公路總局第 四工程區處

五、強化入口節點意象	D-11. 三貂角~磯釣場附近路段護欄景觀改善工程	110K+500~116K+500	護欄形式變更，增加視覺通透性。	公路總局第四工程區處	
	D-12. 北關風景區入口意象	22K+000		觀光局東北角海岸國家風景區管理處	
	D-13. 八斗子漁村小鎮入口意象	73K+400	配合現況橋樑的特殊景觀重新設計符合漁村之入口節點，強化視覺上的效果，遮蔽建物凌亂之衝擊。		
	D-14. 瑞芳九份山城的入口與相關建設之景觀協調	76K+000~77K+000	(a)減低瑞濱快速道路量體之景觀衝擊。 (b)建築廣告壁面之美化與清查違規廣告物。	台北縣政府	
	六、廣告招牌與設施物美化處理	D-15. 重要的廣告壁面與設施物應用			台北縣政府
		■淡水小鎮	9K+200		
		■北關入口處	22K+000		
■三芝路段		33K+000			
■金山聚落路段	42K+500				
■萬里台 2 與 62 快速道路分岔點	49K+500				
■瑞芳九份山城	77K+000				
■石城磯釣場加油站美化	113K+400				
D-16. 碧砂漁港違規廣告招牌拆除	70K+000~72K+000	海產餐廳的大型廣告招牌應加以清查，針對違規業者加以勸導與拆除。	基隆市政府		
D-17. 石城至烏石港路權範圍內違規廣告物	116K+478~136K+447	經常性拆除違規大型廣告物。	宜蘭縣政府		
借景	E. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色	E-1. 雜木林加強清除	110K+000~133K+500	雜木林定期經常性修整，使視野通透性增強，不必要之人工行道樹建議刪除。	公路總局第四工程區處
		E-2. 漁港風情海岸(富基漁港、碧砂漁港、八斗子。)		(a) 富基八斗子漁港已舉行國際競圖，由西班牙設計師獲選。 (b) 選取重要的漁港整肅其景觀意象。由方案研擬、完成發包作業。	基隆市政府
	F. 替代道路路線建議	F-1. 萬里市區	54K+000~50K+500	利用快速道路 62 之路線，避開萬里市區不良景觀與交通。	

		<b>F-2.</b> 基隆市市區~萬里	57K+000~50K+500	避開基隆市擁塞的市區，可從基隆港之產業道路接至快速道路 62，其視野也因鄰近海岸較為優美。	
		<b>F-3.</b> 龍洞路段	89K+900~91K+000	替代的產業道路較靠近海岸線，可通往龍洞步道、龍洞岩場以及龍洞海洋公園。	
	<b>G.</b> 環境保護策略	<b>G-1.</b> 維護良好視野點之景觀	79K+500~81K+000	(a) 自然海岸觀賞視野必須保持近景之淨空，從形式、量體大小、色彩等角度加強管制，未來中遠景之土地開發，避免過度視覺衝擊。 (b) 人文資產之保存，如煉銅場為九份金瓜石重要的地標，其資產保存與未來居民興建新建物間應加以協調管理。 (c) 設施物考量與當地環境的調和程度。	
		<b>G-2.</b> 水土保持	--	--	--
		<b>G-3.</b> 生態補償	--	--	--
服務設施改善	<b>H.</b> 提供國際化便捷服務	<b>H-1.</b> 東北角景點指標牌示改善			觀光局東北角海岸國家風景區管理處
		(1) 南雅至烏石港景點指標牌示改善 (2) 基隆至南雅景點指示牌示改善	84K+000~136K+447 56K+511~84K+000		
		<b>H-2.</b> 北關景點指標牌示改善	0K+000~56K+187		觀光局東北角海岸國家風景區管理處
服務設施改善	<b>I.</b> 道路指標系統國際化(台二線道路指標改善，含地名牌、預告牌、交叉點、確認點牌)	<b>I-1.</b> 淡水至基隆道路指標改善	0K+000~56K+187		公路總局第一區工程處
		<b>I-2.</b> 基隆至石城縣界道路指標改善	73K+511~116K+478		公路總局第一區工程處
		<b>I-3.</b> 石城縣界至烏石港道路指標改善	116K+478~136K+447		公路總局第四區工程處
		<b>I-4.</b> 淡水至基隆道路指標牌指示系統工程	0K+000~56K+187		觀光局北海岸及觀音山國家風景區管理處

(資料來源：皓宇工程顧問公司，本計劃綜合整理)

## 肆、東部區域

### ■南三棧~花蓮



南三棧至花蓮路段景觀

-景觀道路等級：一般道路。

-分類：B-III(平丘-城鎮聚落)、C-II(海岸-鄉野村落)

-整體景觀特徵：道路穿越山谷地形景觀由半封閉轉為開放，在花蓮郊區七星潭能夠觀賞蔚藍東海岸景觀，親水性亦高，南三棧至七星潭之間的路段則較無景觀上的變化，以防風林林蔭道為優美的景觀。

### ■花蓮~瑞穗



花蓮至瑞穗路段景觀

-景觀道路等級：國家級景觀道路。

-分類：B-II(平丘-鄉野聚落)

-整體景觀特徵：過花蓮大橋則進入花東縱谷，為花東縱谷國家風景區範圍，整體景觀以遼闊、充滿光與雲氣變化的壯麗河谷景觀為主，其中寧靜的原住民社區聚落是值得細細品嚐的據點，目前已營造太巴塑砂老文化社區，其文化歷史元素的導入，讓景觀道路增加更多的體驗過程。

### ■調查重點

-花蓮美崙工業區路段。

-縣 193 花東縱谷區域沿線農村聚落特色，系統規劃串連。

-瑞穗小鎮聚落景觀。



圖例	項目	內容
	重點調查區域	1.花蓮美崙工業區路段。 2.縣 193 花東縱谷與平原區域沿線之農村聚落特色，系統規劃串連。 3.瑞穗小鎮聚落景觀。
	主要聚落	街道環境整頓/天際線整理/簡易綠化緩衝帶
	縱谷平原資源	農村田園意象應用
	聚落分布範圍	
	借景路段	零星分布於上述小聚落之間，遠望花東縱谷、田園寧靜的綠色小徑以及南三棧 0K+000 至七星潭 8K+000 路段。
	造景/修景路段	美崙工業區 9K+000 至花蓮大橋 22K+500、月眉社區 30K+800 至山興社區 54K+000、鶴崗瑞穗鄉鎮至樂合 110K+200

圖 3-5-18 縣 193 清查調查重點區域

二、縣 193 道路路廊改善課題與策略

縣 193 位於縱谷之中，一側臨河谷一側臨山麓而行，土地使用從壽豐之後多為農田、檳榔園使用，南三棧至花蓮市路段可觀賞海景，因此縣 193 改善策略以閒置空間綠化、小鎮風情營造以及海岸賞景為主，說明如下：

- 廢棄田地再利用，簡易綠化增加地景變化。
- 導入聚落村落遊憩體驗，農村櫺窗化。
- 海岸線休憩賞景設施補強。

(一)造景/修景手法

1. 違建物清除

縣 193 違章建物清除包括了美崙工業區路段沿線違建物、攤販通報與拆除；花蓮至壽豐路段沿線違建物、攤販通報與拆除；壽豐至瑞穗路段廢棄民宅、違章建築通報與拆除。

2. 特殊建物量體造成視覺衝擊

縣 193 主要的人文設施物衝擊集中在路段北方，公墓區域、美崙工業區與花蓮市區對於道路景觀影響最大。

(1) 公墓區衝擊：緊鄰道路無緩衝，視野變的狹隘混亂。因在公墓區入口節點稍以植栽遮蔽，並以鋪面變化形塑道路景觀變化以及方向指引。

(2) 美崙工業區衝擊：縣 193 環繞美崙工業區外側而過，因欠缺緩衝隔離帶，廠房量體一目了然，雖然台泥以及中鋼公司已利用圍牆美化及土丘綠化方式緩衝環境影響，但大多數之工業廠區並未做美化處理。

公墓區入口以植栽或其他景觀手法遮蔽，避免直接衝擊。

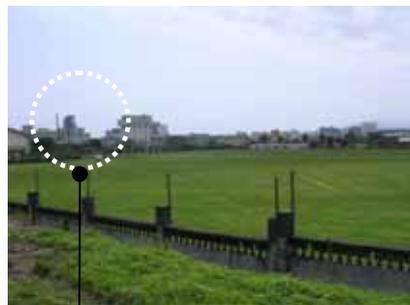
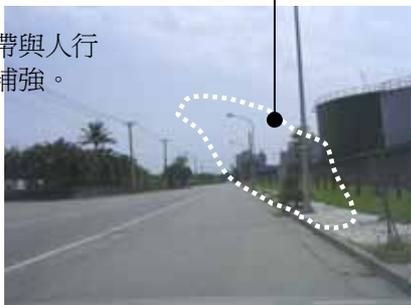
分岔道路節點可利用鋪面改變空曠感受。



縣 193 南三棧公墓區

工業區建物或是除物槽的設計應具美感巧思，將設施物融合於建築之中。

植栽緩衝帶與人行空間綠化補強。



改善前

美崙工業區起點處尚有緩衝隔離帶，視覺衝擊不大，此處可學習國外重視廠房造型之手法增添景觀價值。



改善意象  
(法國工業區景觀)



### 3.改善街景風貌

縣 193 經過數個小型聚落，依據地理位置大致可分為三個系統，花東縱谷中月眉、中興、山興、米棧等原住民小聚落環境風貌整頓；溫泉旅遊區鶴崗、瑞穗街道環境美化整頓；花東平原的春日、松浦、德武、觀音、坪頂等原住民小聚落環境風貌整頓。

#### (a) 月眉/中興/山興/米棧/太巴壠

鄉間聚落系統化規劃，串連各聚落間的服務設施以及營造各聚落特色與產業，以簡易綠化、天際線整理整頓街道環境。

#### (b) 鶴崗/瑞穗

縣 193 道路距離冗長，至瑞穗剛好為道路之節點，作為道路節點規劃，規劃休憩與服務設施、指標系統、賞景休憩、停車據點與人行徒步空間等，完善道路機能。

#### (c) 春日/松浦/德武/觀音/坪頂

以上聚落分佈於花東平原地區，農業社區特性更加明顯，樸實的街景不需添加太多人工設施，僅以簡易的綠帶緩衝建物對道路景觀之影響。

劃設植栽緩衝帶阻隔建物與道路之直接面對距離



改善前

春日德武社區聚落景觀



改善意象

(法國 BOG 大學城)

### 4.道路附屬設施美化

縣 193 道路附屬設施美化包括綠化植栽、護欄、閒置空間(廢棄農田綠美化)以及聚落節點入口意象形塑。

(1)公路沿線環境清潔維護與環境綠美化

縣 193 起點至花蓮市植栽維護與路容清潔工作；花東縱谷(壽豐)至瑞穗植栽維護與路容清潔工作以及瑞穗至樂合路段植栽維護與路容清潔工作。

(2) 改善縱谷平原地區路邊護欄設置

縣 193 所經過之地區大多為平原丘陵，地形變化較少，因此護欄可選用通透性高之護欄設施。需要改善或是更換護欄形式之路段包括月眉社區路段沿線護欄維護工作、春日至樂合路段沿線護欄維護工作。

(3)林邊坡地擋土牆景觀改善工作

縣 193 之縱谷地形使得邊坡擋土設施成為道路重要的設施，其擋土牆設置應控制在 1.5 米以下，預留視覺淨空，避免設施物量體造成壓迫感。優先選用當地質材，並塑造多孔隙的生物棲息空間，邊坡裸露特殊地形應優先給予保護，以留設保護緩衝帶、落石網加設的方式保留既有山壁，不得任意破壞。必要時需要利用攀爬植栽或是繪圖等藝術手法美化擋土坡面，其改善路段包括花東縱谷(壽豐)至太巴壠路段擋土牆及邊坡維護整頓、瑞穗路段擋土牆美化。

(4)閒置空間（廢棄農田）綠美化

縣 193 為典型的田園風光道路類型，沿途土地多為農地利用，但大部分農田多為休耕或是荒廢情形，應藉由農委會『富麗農村計劃』，土地多為農地利用意象設置輔導成立農產品種植專區或休閒農業特區，納入產業行銷及景觀規範管理之外，在休耕期間可補助花草種子進行景觀經營，或是配合行政院農委會推廣之『平地造林』補助計劃，避免景觀蕭條亦可增加生態補償區之串連。

山林邊坡之設施考量生態保育與道路景觀之關係，若是特殊地質則必須保留其特殊性不得破壞。



瑞穗路段之擋土邊坡色彩使用不當，道路景觀受到影響。



縣 193 道路沿線許多休耕廢耕之農地，應輔導其轉型為綠美化成為地景藝術。



縣 193 種植波斯菊花田之美景



改善後意象地景馬賽克藝術，增加道路觀賞性。

### (5)入口意象建立

目前縣 193 道路入口意象模糊，若是成為景觀道路示範道路，則應在與台九交會入口處強化其景觀價值重要性；另外，重要的觀光點為花蓮市，應加強進入花蓮市區之意象。



改善意象  
(大型地景擺置藝術)

### (6)廣告物管理

縣 193 廣告物集中在花蓮至壽豐之路段，道路筆直寬闊因此路旁或是民舍屋頂設置許多大型廣告看板，應依法管制拆除。

### (二)借景手法

#### 1. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色

花東縱谷地區之田園景觀賞景重點，應避免不必要之行道樹栽植，造成視覺不通透。

#### 2. 開發與環境保護之間取衡改善對策

(1) 生態補償的設計應顧及生態環境與其他生物棲地需求，製造多孔隙空間、複層植栽等覓食躲藏環境。縣 193 指標生物以蛙類等兩棲生物、鳥類為主。

(2) 應增加生物通路的設計。

(3) 重視水土保持之必要性，山坡地避免栽植大面積檳榔園。

### (三)道路管理單位與權責配合

縣 193 以南三棧為起點，終點至樂合，橫跨台灣東部地區，穿越花東縱谷地形，管理單位包括花蓮縣政府、花東縱谷國家風景區管理處、公路總局第四工程區處，整體風貌之管理與規劃需個單位協調，並與居民達成共識，景觀道路品質改善策略與權責整理如表 3-5-4：



地形平緩空曠  
單調更顯大型  
看板突兀景象  
應進行拆遷。

縣 193-12K~18K 處之廣告看板

表 3-5-4 縣 193 景觀道路改善對策與各單位權責分配

景觀道路 景觀類型	工作項目	工作內容	工作地點(公里數)	改善對策	分項工作 主(協)辦機關
造景/修 景	A. 違建物清除	A-1. 美崙工業區路段沿線違建物、攤販通報與拆除	10K+700~12K+000	(a) 定期完成會勘劃分執行單位。 (b) 違章建築認定作業。 (c) 違章建築拆除作業。	花蓮縣政府
		A-2. 花蓮至壽豐路段沿線違建物、攤販通報與拆除	18K+000~29K+400	(a) 完成現地會勘與劃分執行單位。 (b) 違章建物認定作業。 (c) 違章建築拆除作業。	花蓮縣政府
		A-3. 壽豐至瑞穗路段廢棄民宅、違章建築通報與拆除	54K+400~72K+600	(a) 完成現地會勘與劃分執行單位。 (b) 違章建物認定作業。 (c) 違章建築拆除作業。	花蓮縣政府
	B. 特殊建物造成 視覺衝擊量體	B-4. 南三棧至七星潭公墓區域	4K+800~5K+600	是林蔭道中美中不足的地方，道路亦無足夠腹地增設緩衝帶。惟能在公墓入口作植栽遮蔽。	花蓮縣政府、 公路總局第四工程區處
		B-5. 美崙工業區廠房量體大對於道路景觀之影響	10K+700、 11K+800	(a) 台泥以及中鋼利用地形與植栽、圍牆馬賽克圖案處理作了良好示範。 (b) 加強設置其他廠商與道路環境之緩衝帶。	花蓮縣政府
	C. 改善街景風貌	C-6. 月眉、中興、山興、米棧等原住民小聚落環境風貌整頓	30K+400、 47K+800、 70K+700、	補強植栽綠美化部分，以及綠地等服務設施。期中山興社區能成為線 193 景觀道路節點休憩站之一。	花蓮縣政府
		C-7. 瑞穗、鶴崗街道環境美化整頓	84K+300~86K+000	保存傳統聚落特色，對街道家具與廣告招牌進行管理與規劃設計，並加強瑞穗以及鶴崗農特產之意象與產品行銷商圈。	花蓮縣政府
		C-8. 春日、松浦、德武、觀音、坪頂等原住民小聚落環境風貌整頓	92K+000~110K+000	這些農村小鎮各有獨特農產品以及小教堂，因此環境整頓美化針對觀光遊憩規劃半日小村行程，增加道路遊憩賞景價值。	花蓮縣政府
	D. 道路附屬設施 美化	D-1. 縣 193 起點至花蓮市植栽維護與路容清潔工作	0K+000~12K+000	(a) 經常性之植栽維護及路容清潔工作(含割草帶清理)。 (b) 花蓮市人行道設置維修。	公路局第四區處、 花蓮市政府
		D-2. 花東縱谷(壽豐)至瑞穗植栽維護與路容清潔工作	23K+200~88K+200	經常性之植栽維護及路容清潔工作(含割草帶清理)。	公路局第四區處

		D-3.瑞穗至樂合路段植栽維護與路容清潔工作	89K+500~110K+200	經常性之植栽維護及路容清潔工作(含割草帶清理)。	公路總局第四工程區處
		D-4.縣 193 起點至花蓮大橋(壽豐)廣告招牌管理	0K+000~22K+000	(a) 違規廣告物清查與拆除。 (b) 情境廣告招牌設計，利用建物壁面以及色彩圖案設計，創意行銷意象。	公路總局第四工程區處
		D-5.花東縱谷起始至瑞穗指標系統整建	23K+000~90K+000	從花東縱谷開始有許多原住民小農村，其原住民文化意象可由指標系統設計，重新形塑整體地方意象。	花東縱谷國家風景區管理處
		D-6.花東縱谷(壽豐)至大巴壠路段擋土牆及邊坡維護整頓	23K+400~54K+600	以生態工法建構擋土牆，增加植生帶空間，綠化鄉間道路景觀。公路邊坡之設施需考量公路景觀。	公路總局第四工程區處
		D-7.瑞穗路段擋土牆美化	89K+000	擋土牆壁面美化，讓色彩變化符合當地風貌民情。	公路總局第四工程區處、花蓮縣政府
		D-8.月眉社區路段沿線護欄維護工作	35K+200~43K+000	紐澤西護欄修整與刷漆工作。	公路總局第四工程區處
		D-9.春日至樂合路段沿線護欄維護工作	92K+000~104K+900	紐澤西護欄修整與刷漆工作。	公路總局第四工程區處
		D-10.壽豐至瑞穗路段閒置空間(廢棄耕地)綠美化策略	48K+600~52K+500、 53K+200~68K+000、 69K+500~74K+400	可補助廢棄農地噴灑四季草花草種，形塑大地色彩風情，增添農村小徑的賞景樂趣。	公路總局第四工程區處、花蓮縣政府
		D-11.壽豐至瑞穗路段電線桿天線地下化與路線整理	26K+000~69K+000	鄉間田園景色細緻，但凌亂的電線橫貫天際造成景觀不良，建議評估電線地下化的可行性並針對電線桿景觀進行整理工作。	花蓮縣政府
		D-12.縣 193 起點入口意象	0K+000	起點不明確，無法突顯景觀道路之角色地位。	花蓮縣政府、公路總局第四工程區處
		D-13.花蓮市節點意象	12K+500~15K+000	縣 193 穿越花蓮市東側區域，遠望海岸線以及花蓮港灣，進入花蓮市三叉路口利用民宅出租牆面設計符合花蓮情境之旅遊行銷意象。	花蓮縣政府

借景	E. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色	E-1. 花東縱谷起點(壽豐)至雜木林清除保持視野通暢	24K+000~28K+800、41K+000~42K+500	定期清除雜木林使視野通透，增加賞景機會。	公路總局第四工程區處
		E-2. 壽豐至月眉社區路段閒置空間增設人性化空間	24K+200	道路腹地空間增設休憩停車場所，增加遊憩停留機會。	公路總局第四工程區處
	F. 替代道路路線建議	F-1. 南三棧至花蓮大橋路段砂石車流量多，車速極快	0K+000~22K+500	建議砂石車改道至台九線，避免與一般車輛爭道，影響行車安全。	--
	G. 環境保護策略	G-1. 保護自然環境資源、維持優良美景的永續性	24K+000~74K+500	中近景淨空管制，避免人為設施破壞環境景觀美質。	花東縱谷國家風景區管理處
G-2. 壽豐至瑞穗路段生態補償區以及水土保持		24K+500~74K+500	(a) 生態補償的設計應顧及生態環境與其他生物棲地需求，製造多孔隙空間、複層植栽等覓食躲藏環境。縣193 指標生物以蛙類等兩棲生物、鳥類為主。 (b) 應增加生物通路的設計。 (c) 重視水土保持之必要性，山坡地避免栽植大面積檳榔園。	花東縱谷國家風景區管理處	



### 參、南部區域

#### ■楓港~恆春~南灣



楓港至恆春路段景觀

-景觀道路等級：一般道路

-分類：B-III(平丘-城鎮聚落/鄉野)

-整體景觀特徵：沿途偶能望見海岸線景緻，四線寬敞車道，中央設有植栽分隔島，週邊土地多為雜木林使用，行經至海灣口之後進入平丘地形，以栽植洋蔥田為主，是台 26 獨特景觀與產業，車城至恆春之後道路為城鎮聚落景觀，是景觀較為失序之路段。

#### ■南灣~佳樂水~旭海



恆春經佳樂水至旭海路段景觀

-景觀道路等級：國家級景觀道路

-分類：C-II(海岸-鄉野村落)~C-I(海岸-自然原始)

-整體景觀特徵：為墾丁國家公園主要連絡道，沿途景觀充滿海岸風情，道路寬敞劃設四線道以及機慢車道，中有安全島隔開但無植栽綠美化，地處平原與海岸線因此視野開闊，沿線均可遠眺海景，經過恆春小鎮之後南灣遊憩區至船帆石觀光業發達，因此主題旅館建築物逐漸增多，但也因此造成交通與遊客量激增，在國家公園管制與環保目的中需衡量，開發與生態間的平衡策略，解決日益嚴重環境景觀資源破壞問題。

■調查重點

- 車城至恆春路段聚落街景調查。
- 墾丁南灣至船帆石商業圈景觀管理。



圖例	項目	內容
	重點調查區域	1. 車城至恆春路段聚落街景調查。 2. 墾丁南灣至船帆石商業圈景觀管理。
	主要聚落	街道建物風格塑造與管制。 廣告招牌等意象營造。
	濱海遊憩生態資源	沿線海灣遊憩、熱帶植栽景觀運用。
	聚落分布範圍	
	借景路段	鵝鑾鼻 40K+000 至佳樂水 52K+000、港仔 69K+000 至旭海 78K+000。
	造景/修景路段	聚落密集區，楓港 0K+000 至恆春 20K+500、港仔聚落 69K+000~71K+500。 其中墾丁南灣遊憩區 28K+000 至船帆石 37K+400 路段聚落發展密集卻鄰近墾丁自然海灣，因此景觀改善包括借景與造景兩項。

圖 3-5-13 台 26 清查調查重點區域

二、台 26 道路路廊改善課題與策略

台 26 為台灣最南端之公路，氣候宜人，景色優美，地形變化極端特殊，從沙岸海灣至珊瑚礁壯麗岩岸都是台 26 線道路景觀體驗，其道路改善之手法重視道路視域管理原則，避免海岸道路沿線人為開發過度膨脹，造成聚落風貌營造無法控制，說明如下：

- 國家公園範圍道路週邊土地開發合理化、適度化。
- 植栽設計獨特化，突顯當地自明性。
- 增加人行空間活潑性與區隔性。
- 獨特地形自然資源保護，維持景觀永續性。

(一)造景/修景手法

1. 違建物清除

台 26 起始點楓港市鎮，道路兩側攤販及違建物查報拆除、車城至恆春兩側攤販與違建物查報拆除、墾丁南灣至船帆石路段之違章建物與攤販清查拆除。

2. 特殊建物量體造成視覺衝擊

台 26 沿途大型建物多以飯店高層建築為主，楓港與竹坑之間大型飯店、墾丁南灣至砂島賽車場與廣告旗幟衝擊。應與飯店業者以及遊樂設施業者溝通協調，管制過高建物，加強退縮的處理空間，避免建物對於道路景觀造成衝擊。

能眺望海景之飯店雖其視野極佳，但建物本身卻對道路景觀造成影響



3K 處楓港至竹坑間大型飯店造成奇特突兀景象。



夏都渡假飯店前腹地綠化，低層建物等設計對於道路景觀影響較小。



大型賽車場等其他大面積開發國家公園一般管制區或遊憩區應申請開發許可，並退縮保留緩衝空間，以增加遮蔽與綠化之作用。

### 3. 改善街景風貌

本路段經過楓港、竹坑、海口灣、車城、恆春、墾丁南灣、興海、港仔等聚落，街景風貌改善地區則分為楓港街道景觀整肅；竹坑、海口灣、車城聚落街道環境美化整頓；南灣商圈風貌整肅；興海路至佳樂水、港仔聚落街道環境美化整頓等四系統。

#### (1) 楓港街道景觀整肅

電力線路與電桿之整理，減少天際景觀凌亂感。



改善前

攤販清除，使人行步道空間淨空，讓週邊綠意景觀得以延伸。



改善前



改善意象  
(法國瑞拉果拉)

#### (2) 竹坑、海口灣、車城聚落街道環境美化整頓

上述三個聚落為台 26 前段之小節點，可運用其提供服務設施串聯成為完整觀光遊憩系統，道路景觀部分加強分隔島植栽綠化以及設置環境設施綠帶，將建築與道路分離減低人行安全顧慮與遮蔽不良景觀。



建築與道路緊鄰，應增加緩衝隔離綠帶，遮蔽路側建物壁面。



改善前  
(竹坑聚落)

改善意象  
(法國 BOG 大學)

#### (3) 南灣商圈風貌整肅

南灣逐漸轉變為商業密集的小鎮，部分建築物充滿熱帶風情，但仍因街道充斥各式廣告招牌及品質參雜不齊之建築，影響商圈風貌，此區域應訂立發展風貌之管制規範，地方組織協議管理規則以維護墾丁南灣地區之海岸景觀品質。

廣告物整頓與建築物  
立面管理，人行空間  
規劃，配合植栽綠化



改善前



改善意象



改善意象

#### 4. 道路附屬設施美化

台 26 道路附屬設施美化包括綠化植栽、護欄、中央分隔島、間置空間(休憩空間)以及聚落節點入口意象設置形塑等。

##### (1) 公路沿線環境清潔維護與環境綠美化

楓港至恆春路段加強植栽養護工作及路容清潔、恆春至船帆石路段加強植栽養護工作及路容清潔、港仔至旭海路段加強植栽養護工作及路容清潔。



改善前



改善意象

核三廠附近路段，雖以棕櫚科植栽形塑南台灣意象，但周邊其他雜木林之影響，使景觀美質下降，應統一設計元素。

##### (2) 改善海岸景觀地區路邊護欄

全線目前護欄臨海側分別為紐澤西護欄以及鋼板護欄兩種形式，建議未來以改善紐澤西護欄視覺穿透性影響賞景，以轉彎危險性高處仍保留紐澤西護欄，路側具腹地處低危險路段改採鋼板護欄，其餘臨海側路段護欄依據公路局之護欄設置原則進行設施減量工作。台 26 路段護欄維護包括楓港至恆春路段護欄維護修整、港仔至旭海路段護欄維護修整。

##### (3) 人行道空間淨空與景觀改善

臨海側紐澤西欄在道路安全性高之路段，採用設施減量手法，以通透性高之鋼板護欄取代。



目前恆春之後路段設置人行步道，部分人行步道空間缺乏後續維護工作或是被攤販佔用等情形發生，因此品質較差，因此應加強修護、淨空以及人行道植栽清理與維護。



改善前



改善意象

台 26 夏都附近路段之人行道現況

#### (4) 閒置空間運用與景觀改善

台 26 閒置空間運用與改善之路段包括楓港至車城路段閒置空間、港仔至旭海路段閒置空間整頓，僅需簡易綠化鋪設植草透水磚，以提供賞海景的停駐點。

#### (5) 廣告招牌管理

廣告招牌的管理包括竹坑至墾丁南灣沿線違規廣告招牌為主，沿途大多為大型的飯店遊樂設施廣告看板，因遵守廣告物管理辦法執行拆遷動作，以維持視域範圍內之近景淨空。另外，沿途主要聚落出入口，民宅大型壁面可導入情境招牌，行銷地方產業，可應用在竹坑、海口灣、車城、恆春等聚落。



台 26 9K 處附近之廣告招牌



車城至恆春路段建物上大型看板。

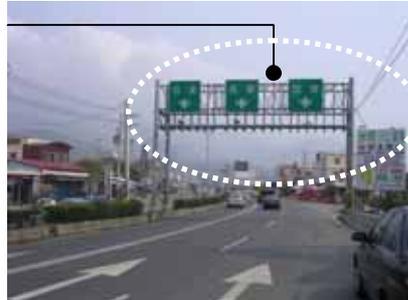


竹坑聚落入口約 6K 處。

(6)入口意象

包括形塑楓港鎮門戶意象、墾丁南灣遊憩區以及商圈入口意象、港仔沙漠小鎮入口意象。

楓港入口大型指標牌，減量設施的手法，針對指標系統作共構共面的設計，並以不影響視覺體驗為主。



改善前



改善意象

(資料來源：皓宇工程顧問公司)

台 26-0K 處楓港門戶意象

多功能服務帶，變化鋪面及色彩，以區隔道路功能兼具人行、自行車及停車空間，並輔以綠化手法，改善街景。



特色招商一致性輔導

標誌、號誌、燈具電桿等垂直元素共桿整理，簡化道路景觀



改善意象

(Blackhaw, Panille 市區街道)

墾丁南灣商圈入口處現況與改善意象

(二)借景手法

1. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色

楓港至海口灣以及港仔至旭海之間的路段能眺望海岸線，在防風安全考量下，清除雜亂遮蔽視線之林木，使視野達到完全通透之效果，生長於海側之中高喬木，其視覺高度以下的枝葉應定期去除清理。

2. 開發與環境保護之間取衡改善對策

楓港至恆春沿線景觀為海景及南台灣的山巒交織而成，聚落中偶能欣賞田園風光，景觀元素多樣；鵝鸞鼻至佳樂水獨特珊瑚礁岩地形，沿途經過風吹砂與風砂路小聚落，是典型的鄉村小鎮。對於環境與開發之間的平衡策略，在國家公園區域內劃設重點景觀區，鄰近土地視域淨空，使視野通透乾淨還給用路

人優良的視覺環境。環境保護尤為重要，對於道路開闢必須經過評估，避免破壞獨特珊瑚礁地貌。

(三)道路管理單位與權責配合

本計畫台 26 範圍以楓港為起點，終點至旭海，橫跨台灣最南部，管理單位包括屏東縣政府、墾丁國家公園管理處、公路總局第三工程區處，整體風貌之管理與規劃需個單位協調，並與居民達成共識，景觀道路品質改善策略與權責整理如下表：

表 3-5-3 台 26 景觀道路改善對策與各單位權責分配

景觀道路 景觀類型	工作項目	工作內容	工作地點 (公里數)	改善對策	分項工作 主(協)辦機關
造景/修 景	A.違建物清除	1.楓港路段台 26 起 始點兩側攤販及違建 物查報拆除	0K+300~1K +000	(a)定期完成會勘劃分執 行單位。 (b)違章建築認定作業。 (c)違章建築拆除作業。	屏東縣政府
		2.車城至恆春兩側攤 販與違建物查報拆除	17K+000~2 2K+000	(a)完成現地會勘與劃分 執行單位。 (b)違章建物認定作業。 (c)違章建築拆除作業。	屏東縣政府
	B.特殊建物造成 視覺衝擊量體	3.楓港與竹坑之間大 型觀光飯店	3K+000	協調緩衝處理的改善方 法。	墾丁國家公園
		4.墾丁南灣至砂島大 型賽車場與廣告旗幟 衝擊	39K+000~4 0K+500	多處設立之賽車場，應 有適當之緩衝阻隔帶遮 蔽其不雅景觀。	屏東縣政府、 墾丁國家公園 管理處
	C.改善街景風貌	5.楓港街道景觀整肅	0K+000~1K +000	人行道淨空，研擬攤販 與廣告招牌改善方案。	屏東縣政府
		6.竹坑、海口灣、車 城聚落街道環境美化 整頓	5K+500~5K +700、 11K+700~1 4K+500	(a)方案研擬、各相關單 位開會協商發包。 (b)發揮環境設施帶之緩 衝機能。 (c)路燈電線桿等天際線 淨空。 (d)海口灣洋蔥田特色營 造。	屏東縣政府
		7.南灣商圈風貌整肅	28K+200~2 9K+000	(a)增加特色民宿建築風 貌管制。 (b)廣告招牌管理清除。	屏東縣政府、 墾丁國家公園 管理處
		8.興海路至佳樂水、 港仔聚落街道環境美 化整頓	49K+000~5 2K+000	(a)方案研擬、各相關單 位開會協商發包。 (b)路燈電線桿等天際線 淨空。	屏東縣政府、 墾丁國家公園 管理處
	D.道路附屬設施 美化	9.楓港至恆春路段加 強植栽養護工作及路 容清潔	0K+400~5K +500	經常性植栽維護及路容 清潔工作(含割草帶清 理)	公路總局第三 工程區處

		<b>10.</b> 恆春至船帆石路段加強植栽養護工作及路容清潔	24K+000~36K+000	(a) 經常性之植栽維護及路容清潔工作(含割草帶清理)。 (b) 人行道設置維修。	公路總局第三工程區處
		<b>11.</b> 港仔至旭海路段加強植栽養護工作及路容清潔	71K+000~78K+500	(a) 目前人工栽植植栽狀況不佳，應加強濱海植栽維護及路容清潔工作(含割草帶清理) (b) 經常性海灘清潔工作，海灘現況髒亂。	公路總局第三工程區處、墾丁國家公園管理處
		<b>12.</b> 楓港至恆春路段護欄維護修整工作	1K+500~8K+500	定期完成護欄修整與刷漆工作。	公路總局第三工程區處
		<b>13.</b> 港仔至旭海路段護欄維護修整工作	70K+200~74K+000	定期完成護欄修整與刷漆工作。	公路總局第三工程區處
		<b>14.</b> 楓港至車城路段閒置空間景觀改善	3K+500、5K+400、8K+000~8K+500、9K+000~11K+500	目前休憩停車空間過大，缺乏防風遮蔽，使用性低，應針對道路腹地整理增加人性化空間，提供休憩賞景機能。	公路總局第三工程區處
		<b>15.</b> 港仔至旭海路段閒置空間景觀改善	70K+800~71K+400、71K+800、72K+300~72K+700	道路腹地稍加整頓美化，避免過度人工化設施塑造遊客遊憩賞景空間。	公路總局第三工程區處
		<b>16.</b> 竹坑至墾丁南灣沿線違規廣告招牌管理	5K+500~15K+5000、19K+000~28K+200	(a) 沿線住宿餐飲廣告居多，大型廣告看板往往造成道路視覺衝擊。 (b) 違規廣告物清查與拆除。 (c) 情境廣告摘牌設計，創意拼貼各觀光服務設施之廣告物，增加地方行銷策略。	屏東縣政府
		<b>17.</b> 墾丁南灣遊憩區以及商圈入口意象	26K+500~27K+200、28K+000~29K+000	強化墾丁特色商圈與自然環境資源意象，並應劃設商業發展範圍，對於範圍內土地使用嚴加管制，避免開發過度對環境與景觀造成衝擊。	墾丁國家公園管理處
		<b>18.</b> 港仔沙漠小鎮入口意象	69K+000~70K+500	港仔有獨特風吹沙觀光景點，妥善運用並發揮資源特色形塑港仔小村意象，並改善其遊憩解說指標。	屏東縣政府

借景	E. 增強道路眺望賞景機能以及景觀特色	1. 楓港至車城路段雜木林清除增加視野通透性	1K+000~8K+500	(a) 該路段可以看見沙岸與岩岸交織的海岸，在防風林與安全的考量下可斟酌清理雜木林使賞景視野更佳。 (b) 不必要之行道樹不需栽植，以減低遮蔽性。	公路總局第三工程區處
		2. 港仔至旭海路段雜木林清除增加視野通透性	72K+000~77K+000	(a) 在防風林與安全的考量下可斟酌清理雜木林使岩岸與海浪的壯麗景觀視野更佳。 (b) 不必要之行道樹不需栽植，以減低遮蔽性。	公路總局第三工程區處
	F. 替代道路路線建議	3. 台 26 第一終點佳樂水經由縣 200 接至台 26 後段港仔至旭海	--	--	--
	G. 環境保護策略	4. 楓港至恆春沿線景觀為海景與南台灣的山巒交織而成，聚落偶有農田出現，景觀元素多樣。	3K+000~11K+000	未來劃設重點景觀區，鄰近土地視域淨空，念，使視野通透還給用路人乾淨的視覺環境。	屏東縣政府
		5. 鵝鸞鼻至佳樂水獨特的墾丁珊瑚礁地形，經過風吹砂以及風砂路小聚落，充滿獨特小鎮氣息。	39K+000~49K+000	環境保護由為重要，對於道路開闢必須有嚴謹衡量避免破壞獨特珊瑚礁地貌。	墾丁國家公園管理處

## 第四章 景觀道路規劃設計原則

道路景觀由計劃理念以及整體景觀意象塑造，以大自然手巧編織屬於地區性之道路景緻，景觀道路達到品牌化、櫥窗化及套餐化，應增加遊客賞景遊憩機會，同時依據其區位關係(位於都市地區或非都市地區)，審慎思考道路與周邊土地發展利用關係，都市地區可利用都市計劃審議之規範，控制景觀風貌；而自然地區依循非都市土地管制或是所經過風景區域之規範，達到以上目標。

本計畫依據研擬之道路分類矩陣，共分為 12 種類型，但因台灣地形先天條件與城鎮後天發展，大多數景觀道路分布在山區-自然原始、山區-鄉野、平丘-鄉野、平丘-村落或聚落、平丘-都市或城鎮、海岸-自然原始、海岸-鄉野、海岸-村落或聚落等八種道路類型(表 4-1-1)，不同的道路類型具備不同的資源特性，景觀道路規劃設計準則在一般通則性準則下，可依循環境各異的條件依據都市化程度、地形地貌特徵不同，對道路設施與週遭環境有不同之設計思考，說明如下：

### 第一節 一般通則性準則

#### 壹、原則一：因地制宜之道路定線與剖面設計

善用地域特徵之景物，如著名之建物、山嶺山巒、河域；湖泊、海岸等，使其成為沿線賞景之焦點。道路定線同時考量行車效率及資源保育，盡可能配合地形選擇較為平緩之區域，繞過特殊保育之資源避免對自然環境產生擾動。

#### 貳、原則二：注重景觀道路序列感受

利用眺景點或淨空延續手法，保留好山好水及特殊之觀景機會；道路兩側之開發應集中規劃而避免帶狀發展，並留設緩衝綠帶；土地利用規劃上，發展核心區應設於景觀道路延伸支線地區；視環境適宜性，考量以替代性運輸道路，紓解景觀道路通過性交通。

表 4-1-1 台灣景觀道路類型矩陣表

地形地貌 \ 都市化程度	山區(A)	平丘(B)	海岸(C)
原始自然(I)	A-I	B-I	C-I
鄉野(II)	A-II	B-II	C-II
村落或聚落(III)	A-III	B-III	C-III
都市或城鎮(IV)	A-IV	B-IV	C-IV

(灰格為台灣道路類型種類)

### 參、原則三：道路工程施工均需有沿線景觀之保育復育計畫

拓寬工程上坡面開挖易造成邊坡滑動及落石，下坡面開挖須廣設填方基礎，否則將嚴重破壞海岸、山谷資源，如台 11 線拓寬計畫。因此道路拓寬或施工會影響海側或邊坡時，須擬定復育、保育計畫，在資源特殊保育或管制地區應採用輕量高架方式施工。

### 肆、原則四：視路權、地形及交通流量狀況，設置賞景專用道

考慮不同車速車流，區隔賞景與通過性車輛，設置賞景道以供慢速駕駛、兜風賞景使用。包含設施：賞景車道、步道或自行車道等，並加設服務休憩設施及景觀美化處理，視路型與週邊腹地大小，設置不同形式之賞景道。

### 伍、原則五：景觀道路沿線應設置眺景點

配合周圍景觀和環境特色，設置賞景及解說設施，眺景點設置應選擇具良好視野及優美景觀之地點，避免設置於急彎及直角轉彎處。其中眺景點之活動(如停車與人行動線)應與道路車流有明確之界定與安全動線考量。

### 陸、原則六：加強道路安全性設計

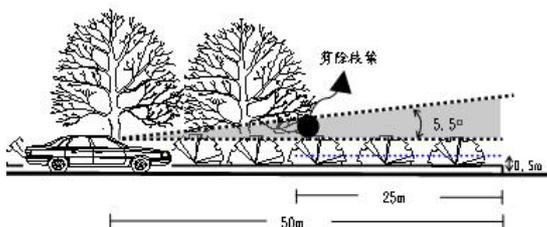
景觀道路進入城鎮聚落區時，道路應有減速設計、避免距離太短之路口，於聚落或遊憩據點出入口，設置左、右轉專用道，以及安全性指示與照明設施加強。

### 柒、原則七：構造物造型、道路附屬設施與配置應與四周景物相配合

1.中央分隔島：型式統一(包括起迄點、分段點、反光標鈕)；顏色統一(為降低維護成本以混凝土原色為主，起迄點黑黃警示色統一)；高度低於 80 公分。

2.中央分隔島植栽：

- (1) 以灌木為主，確保車道之明確性，控制及引導視線。
- (2) 植栽型式宜單純，確保視野的穿透性。
- (3) 植栽不得阻礙交通號誌、標誌及燈具照明。
- (4) 新設綠帶預鑄 RC 路緣石型式統一，緣石高度 30 公分。
- (5) 植株生長不良予以移除，改植小型灌木。
- (6) 現有行道樹樹高 2.5 米以下側枝定期修剪。



(資料來源：皓宇工程顧問公司，日月潭旅遊線道路景觀及聚落街景改善規劃設

## 3. 護欄設置選擇通透性高，高度不妨礙觀景視線

道路護欄通成在景觀優美路段會建議採用通透性高之減量設計，但護欄形式改變仍需依照公路總局道路護欄設置原則的安全要求來改善，維護道路行車安全。

表 4-1-2 公路總局護欄設置原則

評估項目	高危險路段	中危險路段	低危險路段
道路坡度	>3%	3%~1%	<1%
平面曲線半徑	<200 M	200~500	>500
路肩寬度	<1.0	1.0~3.0	>3.0
道路外落差高度	>10	10~2	<2
道路外腹地寬度	<1.0	1.0-5.0	>5
改善建議	保留紐澤西護欄	鋼板護欄	拆除減量
備註	降低表面彩度，輔以高反光線條標(夜間行車)		

(資料來源：皓宇工程顧問公司，日月潭旅遊線道路景觀及聚落街景改善規劃設計)

## 4. 擋土牆

## (1) 既有擋土牆加強壁面綠化

- (a) 為強調視覺單純化，所選用以細緻、服貼於牆面之植物為主。
- (b) 擋土牆上部客土 30 cm 植懸垂性植物；底部有足夠腹地處則客土 60-100 cm 配植中低喬灌木或攀爬植物。

## (c) 進行壁面及環境清整。

## (2) 新設擋土牆設置原則

- (a) 型式盡量統一。
- (b) 以自然材質為表面處理。
- (c) 高度超過 2 米以上擋土牆，建議以分階段方式砌築，並考量與植栽穴共構。

## (3) 重要路段擋土牆壁面公共藝術裝飾修景



台 2 線照明設施設計

## 5. 照明設施

- (1) 同一路段之照明設施應求一致，造型以『簡潔』為原則。
- (2) 燈桿造型應考量成列視覺效果。
- (3) 鄉間聚落路段燈桿、色彩、燈具造型適度導入地方特色，增加地方自明性。



線 193 鄉間電線桿地下化，減低視域賞景阻礙。

- (4) 路燈配置宜考量重點視域範圍，採共構方式，盡量避免造成視覺與生態棲地上之干擾，並應重視照明效率、使用壽命、經濟性及對當地氣候條件之適應性。電線、電塔最好地下化或單向設置，避免設置於主要觀景方向，如海岸線路燈應設置於鄰山側。

#### 6. 標誌系統

- (1) 以精緻旅運服務的觀點而言地名牌、預告牌、交叉點牌、確認點牌需共桿共面。
- (2) 已失原效之廢棄標誌桿清整。
- (3) 完成道路指標國際化雙語標誌面裝設工程。

#### 7. 橋樑

- (1) 改建現有紐澤西護欄式橋欄，使橋歸橋、路歸路，提高用路人對大地景之感知程度。
- (2) 增加橋欄穿透性及導入地方特色。

8. 山區落石處理應優先考量落石緩衝設施，若設置明隧道則應考量與地勢協調，並強化綠美化及結構之美。

### 捌、原則八：景觀道路綠美化

1. 保留路線內現有之原生大樹、優形樹及老樹，作為緩衝綠帶或道路分隔島，形塑綠色隧道。
2. 賞景路段加強清除雜木野草。
3. 道路兩側栽植帶狀矮性植栽，可緩衝防護柵欄衝擊，並可增加景觀美化及視線引導效果。
4. 景觀式擋土牆或緩坡綠化應注重植栽之選擇及綠化手法。以本地適種植物為主，並配合四周景觀，形塑地方特色。

## 第二節 景觀道路類型原則

### 壹、地形地貌

#### 一、道路景觀設施

設施物在原始自然地區著重應用當天然質材作設計，符合當地原始風貌的質感，避免環境破壞，加強環境保護工作，並以增長設施物壽命為降低管理維護成本之目的。

#### 二、綠化植栽

景觀道路植栽的設計，在山區建議以割草帶緩衝帶簡易綠化，腹地足夠之處加強生態綠廊栽植原生覆層樹種；至平丘地區採用喬木至灌木等開花植栽修飾建物立面，加強垂直空間之綠美化，增加道路環境緩衝設施多功能；而海岸線則以不平衡栽種法施做，臨山側不種植植栽緊臨海面種植矮灌木或是防風植物，以不遮擋視野為主要考量。

### 貳、都市化程度

#### 一、都市化程度越趨明顯之地區

(一) 該區域之道路風貌必須抓出當地人文環境特色，以色彩運用、抽象元素形塑城鎮及市區生活休憩、景觀特色的主軸帶，並經由道路之引導展現城市自明性。

(二) 利用都市計畫土地使用分區管制，配合都市設計規劃與建築審議制度。

(三) 植栽利用方式：

1. 城鎮路段：範圍包括聚落前後 100~200 公尺以維持行道樹列植模式為主，聚落內應儘可能不妨礙門面進出和視線原則下，配置植穴種樹形成綠色城鎮意象，植穴下方則種植灌木草花，推動居民認養。

2. 重要遊憩據點或眺望停車據點：範圍包括據點前後 100~200 公尺，依各據點之環境條件選擇適當之主題樹種，以花色明亮或葉色具變化獨特為首要選擇條件，搭配種植。

3. 沿線具有優美視野景觀側：移植現有行道樹，盡量維持視線不受阻礙，以低伏草木、地被或灌木種植，路旁若有腹地則可維持一至二米割草綠帶。無特殊山景之路側：在現有行道樹錯列 2-3 種喬木，以形成較密集、龐雜性高的群落，亦

可互相掩護分攤風剪，以及藉新植樹木時，加大植穴和客土容積，可改善植栽綠帶內植栽生長條件。

## 二、都市化程度越不明顯之自然地區

設施及其他相關設計符合道路行經地區之自然環境資源環境風貌，利用當地材質、色彩調和、生態廊道之觀念，借用自然環境景色，呼應景觀道路週遭天然環境特色。配合景觀法、非都市土地開發審議與建築管理辦法。

表 4-2-1 全國景觀道路分類與景觀道路規劃原則矩陣表

地形地貌 都市化程度	*山區(A) (1000M 以上)	**平丘(B) (200~1000M)	***海岸(C)
原始自然(I)	A-I * 借景手法為主 * 低層樸素建物 * 運用天然當地質材，與 周邊基地相融 * 設施物量體小巧精緻 * 生態綠廊覆層原生植栽 * 割草緩衝帶（眺望點不 影響賞景） * 低度照明設施，減低環 境干擾 * 簡易眺望設施	B-I	C-I * 借景手法為主 * 低層建物 * 運用天然當地質材，與周 邊基地相融 * 設施物量體小巧精緻 * 防風林 / 割草緩衝帶(眺 望點不影響賞景) * 低度照明設施 * 簡易眺望設施
鄉野(II)	A-II * 借景手法居多，輔以修 景手法 * 低層樸素建物 * 運用少許人工化質材 * 道路設施物服務性加強 * 常綠原生喬木林 / 割草 緩衝帶 * 零星聚落密集處加強照 明，道路設施減量 * 簡易眺望設施	B-II * 偶有借景手法出現，多以 修景造景為主 * 中低層建物 * 地被草花，地景馬賽克 * 多功能休憩節點設置 * 零星聚落密集處加強照 明，道路設施減量	C-II * 借景手法居多，輔以修景 手法 * 低層建物 * 運用天然當地質材，與周 邊基地相融 * 簡易眺望設施
村落或聚落(III)	A-III	B-III * 造景手法居多，輔以借景 手法 * 中低層建物 * 人文（具歷史傳統工法） 素材 * 開花等色彩型態變化植栽 * 多功能休憩節點設置 * 中度照明設施	C-III * 造景手法居多，輔以借景 手法 * 中低層建物 * 防風喬木林 * 多功能休憩節點設置 * 人行道淨空與營造 * 中度照明設施
都市或城鎮(IV)	A-IV	B-IV * 造景手法居多 * 形塑人文特色建物 * 色彩學運用 * 開花等色彩型態變化植栽 * 多功能環境設施(綠)帶 * 人行道淨空與營造 * 加強夜間照明設計	C-IV

(灰格代表台灣景觀道路常出現之類型)

\*山區：意指位於超過 1000 公尺之道路

\*\*平丘：意指位於 200~1000 公尺之道路

\*\*\*海岸：意指道路之視野可及海線



## 第五章 景觀道路執行與管理維護機制

### 第一節 景觀道路執行機制

#### 壹、景觀道路規劃概念與流程

景觀道路之規劃除了賦予道路串聯運輸之角色外，亦包含滿足環境生態、人文、風俗、景觀、休憩以及地方產業加值的附加角色，因此景觀道路之規劃就不同於交通公路之規劃思考模式，思考景觀道路之功能意義與本質特性，先期規劃概念有以下幾點值得注意(景觀道路相關設施設計及施工參考手冊研訂，高速公路總局)：

- 建立「品牌」的形象概念：景觀道路若能成功結合地區發展史、文化風俗景觀，使得他們的價值超越交通機能，成為人們耳熟能響的「道路品牌」。
- 注重「套餐化」的資源組合：景觀道路是由點跟線組成的，除了沿線基本景緻與本身設施景觀外，一條景觀道路必須串聯各項資源與服務設施，提供各種菜色組合。
- 發揮「櫥窗化」的展示機會：每個鄉鎮如會場裡的攤位，展示各種不同的資源風貌，景觀道路則能扮演櫥窗的角色，展示這些特色商品，表達這些區域特質的好場所。

#### 一、景觀道路執行機制

本計畫台灣地區景觀道路列為國家級景觀道路，道路分級汰換制度是寄以不同層級定位方式來獎勵與提醒管理單位，讓景觀不良的道路或是景觀品質退步之路段經過改善進而升級，而列於國家級或地方級景觀道路則警惕其維護工作應繼續持續否則可能會被降級，評鑑景觀道路的工作是具時效性、持續性的進行。

##### (一)都市計畫審議機制

景觀道路指認與評鑑之行政流程，以及掌管審查單位會因景觀道路區位不同而異，以都市計畫地區與非都市計畫地區範

圍劃分不同的審議規範與單位，訂立指認與評鑑之標準程序，作為未來道路升級或是申請指認之作業依據。

### (二)以工作圈方式落實執行機制

組成工作圈方式，召集道路相關主管單位，包含道路、觀光、國營事業、地方政府等部門，組成工作圈推動景觀道路相關業務，各道路召集的主要單位會依道路特性、改善議題與管轄方式不同而有所變動，以台二為例，台二沿線景觀風貌改善，包括北海岸與觀音山國家風景區管理處、東北角國家風景區管理處、公路總局工程區處、台北縣政府、基隆市政府、宜蘭縣政府、台電核一核二廠、中油、地方鄉鎮公所等單位所組成的工作群，依據中央與地方層級排列，將風貌改善工作分級推動，各單位間相互合作，以國家風景區管理處為主導單位。

### (三)執行情序

執行情序將由中央主辦機關辦理申請受理、評估與維護工作，其他相關單位配合執行，因景觀廊道內不但包含道路本身建設亦包含土地利用管制，管理範圍可能跨越不同行政轄區，必須由中央層級單位來整合推動，可擬定「景觀道路推動方案」，建議方案中設置「景觀道路委員會」，中央由內政部、地方由縣市政府辦理。

未來配合經建會「創造城鄉新風貌行動方案」，或內政部「城鄉景觀風貌改造運動實施計畫」，交通管理機關部分可再增列「高鐵局」、「鐵路管理局」等以併行推動鐵公路沿線景觀改善計畫。

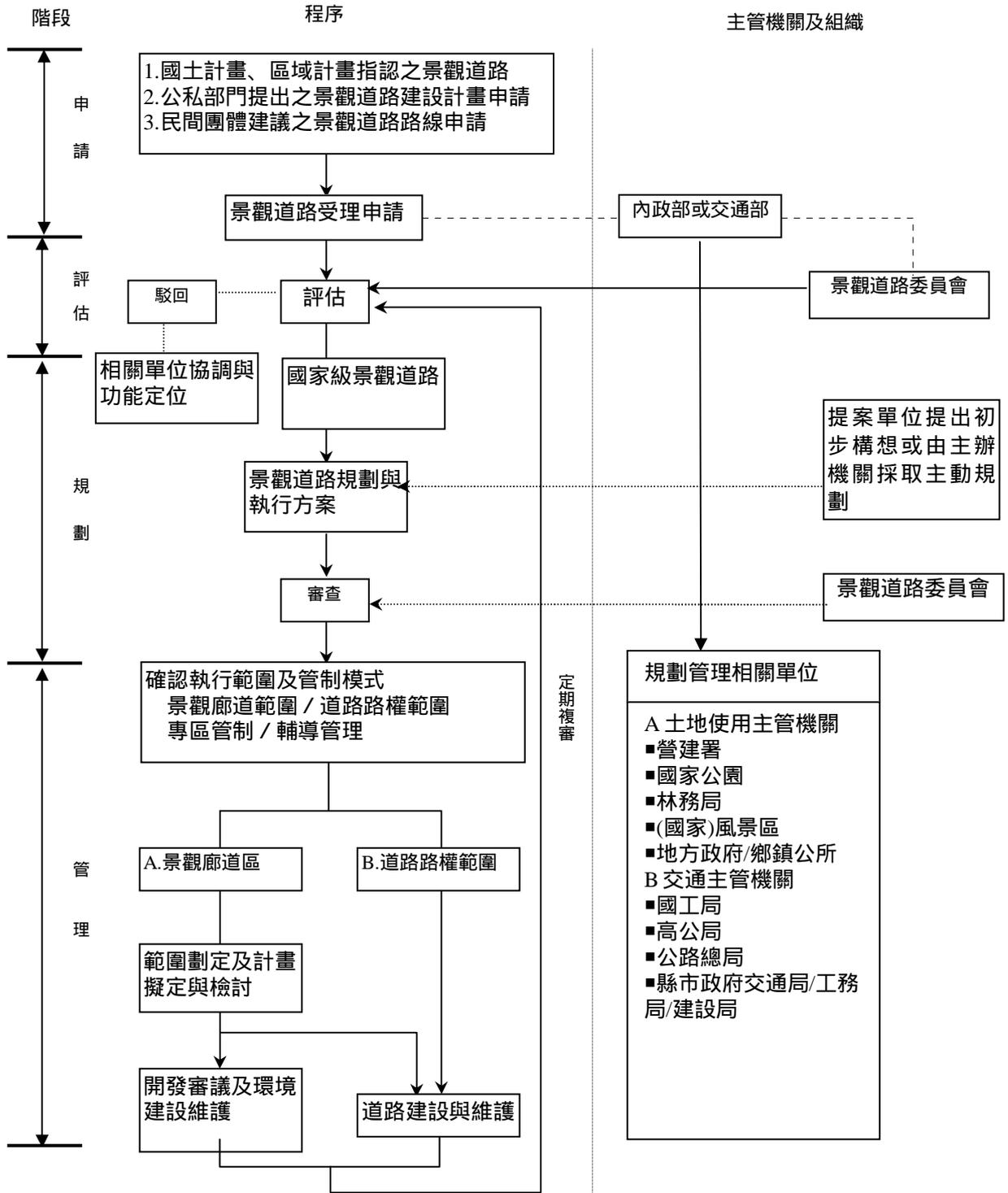
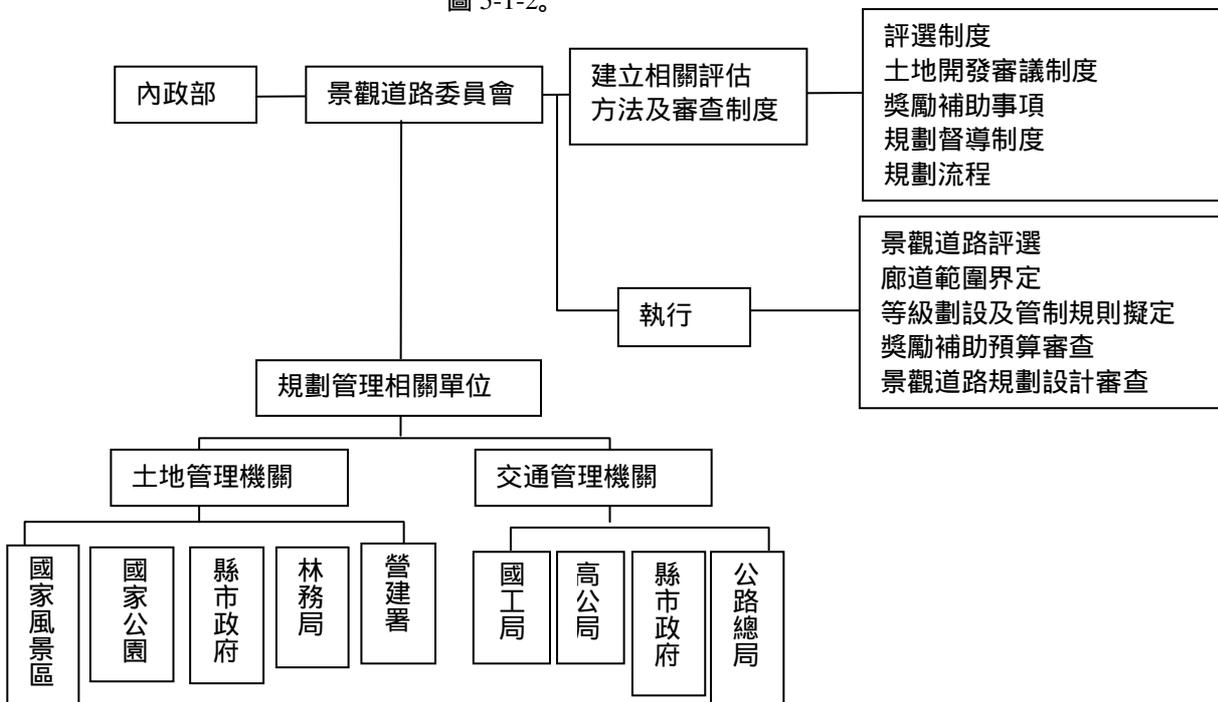


圖 5-1-1 景觀道路申請、評估、規劃及管理程序  
(資料來源：景觀道路系統評估與規劃之研究，1996，觀光局)

## 二、中央推動組織

「景觀道路委員會」在中央建議由內政部聘請專業人士(跨部會)組成，進行景觀道路推動之各項工作，在推動委員會組織架構完整的情形下，所執行之項目包括：建立與執行景觀道路之評估及審議制度、機關間之協調整合、宣傳計畫、輔導計畫之推動，並協助民間成立推廣組織等。地方政府亦應配合設置道路環境景觀執行單位，配合中央執行景觀道路相關作業，而「景觀道路委員會」亦可擔任個各單位的協調角色，整合各項分工權責，景觀道路委員會中央及地方各級機關之執行架構如圖 5-1-2。



註：若景觀道路通過區域尚包括國家風景區、國家公園、原住民保留區、自然保留區等相關主管機關應配合辦理。

圖 5-1-2 景觀道路委員會主要工作項目及配合單位

景觀道路委員會主要負責之任務：

### (一) 建立相關評估及審議制度

針對景觀道路之評選、分級、規劃、土地使用等方面研擬相關之評估程序及審議制度。

1. 景觀道路評選程序及制度，包括評選方法之研定及評估制度之建立，指認景觀潛力區位、道路之景觀道路路段及景觀道路等級。

2. 景觀道路規劃作業流程及督導推動制度。
3. 景觀道路土地管理審議規範及制度。
4. 景觀道路兩側相關土地使用之獎勵補助事項。

#### (二) 相關評估及審議制度之執行

對於評選出之景觀道路對景觀廊道、管制策略、相關計畫審查，以其所訂定之評估審議制度成立相關評估及執行小組分別執行。

1. 景觀道路廊道範圍之界定。
2. 景觀廊道內視域敏感等級之劃分，並對各敏感等級擬定相關管制策略。
3. 對景觀道路兩側相關建設或獎勵補助計畫之預算審查。
4. 景觀道路規劃設計之審查。

#### (三) 執行依據之建構

在國土體系中，景觀道路係屬國土綠地系統之一，應研究於「國土計畫」中之「景觀法」，增列景觀道路相關條文，以賦予適當法源基礎。

### 三、景觀道路管理單位分工權責

景觀道路的申設與管理相關建設，不單為交通主管部門之權責，尚需不同部門間密切協調溝通與配合，以景觀道路整體發展而言，更需要統合道路週邊景觀與環境維護以獲得共識，依據道路行經之土地使用分區與類別、主管機關及景觀道路應進行之工作項目，列舉道路管理分工，如表 5-1-1：

表 5-1-1 景觀道路管理單位分工

道路類別	主管單位	土地使用分區						備註
		都市計畫區			非都市土地			
		規劃設計	發包施工	維護管理	規劃設計	發包施工	維護管理	
國道	國工局	◎	◎		◎	◎		
	高公局			◎			◎	
省道	公路總局	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
縣道	公路總局	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
	建設局 工務局 交通局	◎	◎	◎	◎	◎	◎	縣市政府
鄉道	公路總局代養				◎	◎	◎	
	建設局 工務局 交通局	◎	◎	◎	◎	◎	◎	縣市政府
	建設局 工務局 交通局			◎				
產業道路	水保局				◎	◎		
	建設局 工務局 交通局	◎	◎	◎	◎	◎	◎	縣市政府 鄉鎮公所
林道	林務局				◎	◎	◎	
國家公園 道路	國家公園管理處				◎	◎	◎	少部分自行 設計施工
	公路總局				◎	◎	◎	管理處會同 審核及經費 補助
(國家)風 景區	管理處(所)	◎	◎	◎	◎	◎	◎	觀光局 縣市政府
	公路總局			◎	◎	◎	◎	
	建設局 工務局 交通局	◎	◎	◎			◎	縣市政府
原住民保 留區道路	民政局				◎	◎		縣市政府
	建設局 工務局 交通局						◎	縣市政府

而一般道路之規劃管理上可分為五個重點：「道路特性定位」、「範圍」、「程序」、「機構」、「成果」為道路景觀升級進行規劃改善。

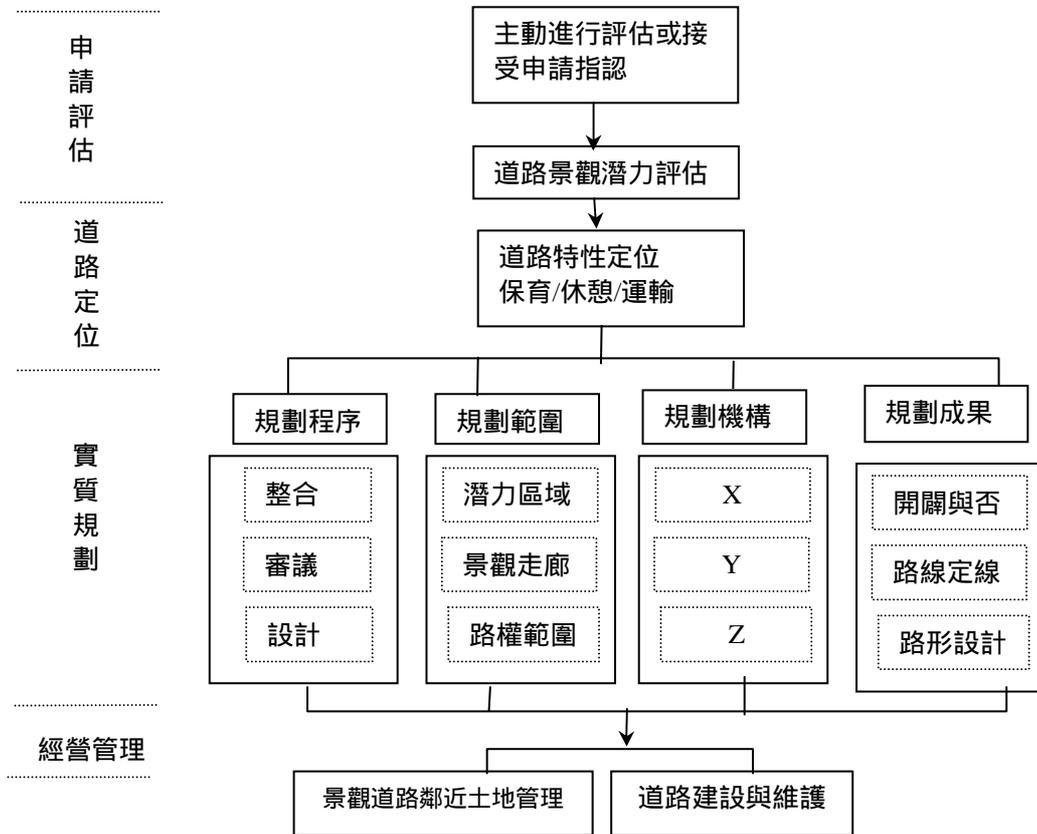


圖 5-1-3 景觀道路系統規劃架構  
資料來源：景觀道路系統評估與規劃之研究

## 第二節 景觀道路管理維護機制

道路的開闢帶來地方的經濟發展，雜亂無章與大量擴充的建設是道路景觀的致命傷，這些開發建設往往緊鄰道路而建，最後僅以消極綠化的手法稍微遮蔽龐大的量體，或是新闢高架道路等結構體，其工程手法未能考量影響景觀品質程度，均成為景觀道路品質日益惡化之因素，如何維護管理景觀道路品質以視域廊道之管制及道路權內外各單位之相互配合為主要關鍵策略，景觀道路後續維護亦能輔導當地居民與相關企業參與，減緩公部門工作負擔，引發自發性街景改造運動，對於景觀道路風貌創造無疑是加分力量。

因此，整體景觀道路管理維護機制分為視域淨空措施、路權內外相關單位整合達成管理共識、民眾參與與地方企業參與四以及執行經費建議四項說明之：

一、視域廊道淨空措施有賴於兩側土地管理機制的配合與規範執行

(一)視域廊道淨空規範

1. 依據景觀法劃設『景觀專區(帶)』以及都市與非都市土地審議等方式，管理道路週邊近景之淨空與緩衝與中景管制問題。並擬出補助補償管轄區域之民眾辦法。
2. 國土計畫應將國家級景觀道路之景觀視域管理列為執行重點。
3. 國家公園、國家風景區應主動規劃景觀道路之「景觀廊道計畫」，依視覺影響嚴重程度劃分不同層級，執行不同利用、整建與管理方式。
4. 運用各單位城鄉風貌改造計畫，以獎勵輔導或租稅減免方式，推動景觀道路整建維護之工作。
5. 審查公私部門新開發案，當位於景觀道路廊道範圍，應考量景觀美質管理對策，位於國家級景觀道路內之一級美質敏感地區應限制開發。

(二)大型土地開發 - 景觀視覺衝擊影響評估

1. 界定開發案位置與景觀道路美質敏感等級之關係。
2. 視覺影響範圍劃定。
3. 選擇關鍵視點，進行各視點於開發前後對開發基地視覺模擬。
4. 針對各種開發方案之景觀衝擊進行評估
  - (1) 界定開發基地周圍環境景觀美質之元素。
  - (2) 擬定評估項目及評分標準。
  - (3) 根據評估準則對各開發方案之模擬結果進行評分，並評選景觀衝擊影響最小之方案。
5. 針對視覺衝擊部份擬定各項減緩衝擊之措施。
6. 應針對開發基地內不同美質敏感性區位，審查其是否依管制規則進行規劃。
7. 檢視其視覺衝擊評估內容是否齊全。
8. 評估方法擬定及評估結果是否正確。
9. 衝擊減緩措施是否能達到要求。
10. 針對高度、顏色、量體、容積率、建築形式等設計準則進行審查。

(三)景觀道路兩側土地城鄉風貌改善

1. 新建或改建建築：建築形式相關規範，包括建築屋頂層及屋頂突出物形式；造型及立面、建築材料或色彩、其他建築物附屬物之形式、色彩；法定空地或建築物退縮、綠化
2. 既有建築：增加相同元素以塑造整體意象，包括統一招牌形式或色彩、增加旗幟、匾額，塑造地方特色；增設燈柱、燈籠；設置花台、植栽，以美化沿街景觀。

(四) 景觀道路兩側廣告物管理

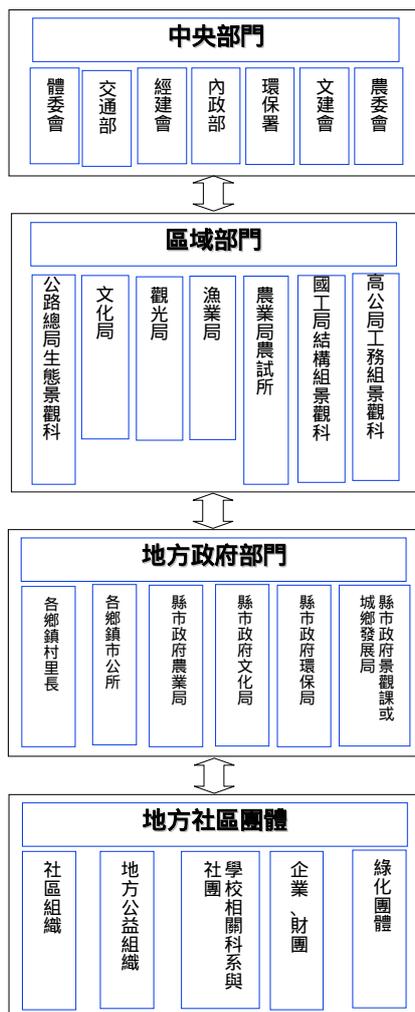
1. 依現行廣告物管理辦法(85.12.)嚴格執行
  - (1) 主管機關：環境保護、建築管理與交通主管機關。
  - (2) 招牌設置應申請許可，較大規模者須申請雜項執照。

(3) 招牌設置許可有效期限以五年為一期。

## 二、路權內外相關單位整合達成管理共識

道路本以交通單位路權內之運輸交通安全為主要考量，而在政策與規劃理念的改變，道路在安全許可下亦逐漸重視道路服務設施與遊憩行為之機能，景觀道路建設已非侷限於公路單位，尚需包括兩側土地使用管理計畫，將道路風貌改善結合城鄉風貌營造，及當地生活圈與聚落環境之景觀品質提昇，因此掌管道路路廊風貌之管理單位多元，從公部門中央包各層級風景區管理處、地方縣市政府、社區總體營造甚至擴及地方居民商圈自治組織等社團，其各掌管之權責與協調工作亦不同，除國家公園及國家風景區之重要性公共建設外，現階段政府應編列輔導社區自主性街道改善計畫，而眾多單位與分工由中央統籌的「景觀道路委員會」進行協調。如表 5-2-1 所示：

表 5-2-1 政府各級單位及地方社區改造路廊風貌相關工作表



計畫推動相關單位配合表

資料來源：郭瓊瑩，2002。

主管機構	相關建設輔導計畫	適用類別	執掌工作項目
營建署	全國地區道路相關建設計畫、規範與參考手冊	所有類型之景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■景觀道路指認並獎勵優良景觀道路</li> <li>■景觀道路規劃設計準則與規範</li> <li>■上位改善策略</li> <li>■景觀道路路廊視域管理機制</li> <li>■景觀道路週邊土地使用管制</li> <li>■景觀道路地理資訊管理</li> </ul>
營建署	觀光客倍增計畫	所有類型之景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■景觀道路與觀光遊憩資源串聯規劃</li> </ul>
營建署	城鄉風貌示範計畫	所有類型之景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■景觀道路鄰近聚落街景風貌改善</li> <li>■富麗農漁村計畫鄉野道路景觀改善</li> </ul>
公路總局	--	省道/代養鄉縣道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通規劃管理</li> <li>■公路基本建設與安全準則掌控</li> <li>■公路附屬設施維護修整</li> <li>■環境清潔管理</li> </ul>
國家公園管理處/風景區管理處	風景(特定區)管理規則	管轄範圍之景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■景觀道路路廊視域管理機制</li> <li>■景觀道路週邊土地使用</li> </ul>

			管制 <ul style="list-style-type: none"> <li>■景觀道路週邊建物管理</li> <li>■景觀道路週邊廣告物管理</li> </ul>
文建會	社區總體營造	具文化歷史資源 景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■保護景觀道路週邊歷史人文資產</li> <li>■景觀道路鄰近聚落街景風貌改善</li> </ul>
文建會	公共場所視覺環境美化計畫	商業街道、園林道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■公共藝術指導</li> <li>■景觀道路鄰近聚落街景風貌改善</li> </ul>
經濟部商業司	商店街開發推動計畫	商業街道、園林道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■觀光產業管理組織</li> </ul>
經濟部商業司	形象商圈區域輔導計畫	商業街道、園林道	<ul style="list-style-type: none"> <li>■觀光產業管理組織</li> </ul>
環保署	生活環境總體改造計畫	商業街道、鄉野道路、自然環境 景觀道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>■保護景觀道路週邊自然生態資源永續性</li> <li>■山坡地水土保持與開發管制</li> <li>■環境清潔管理</li> </ul>
地方政府	地區改造計畫 聚落風貌營造相關計畫	商業街道、園林道、鄉野道路及其他	<ul style="list-style-type: none"> <li>■獎勵社區優良聚落街景</li> <li>■輔導地方(社造)等組織開發建設道路週邊土地利用</li> <li>■景觀道路週邊建物管理</li> <li>■景觀道路週邊廣告物管理</li> </ul>
地方居民組織團體	--	商業街道、園林道、鄉野道路、具歷史文化資源道路等	<ul style="list-style-type: none"> <li>■提供意見交流之管道</li> <li>■後續管理維護機制，自願性認養工作</li> </ul>

景觀道路在短期之內應著重於宣導階段，宣導之重點如下：

(一)政府道路工程建樹景觀規劃設計觀念的導入

由於目前道路相關工程建設人員對於景觀資源利用之觀念薄弱，常導致道路之闢設破壞原有景觀，因此對於政府相關工程建設在組織、經費、管道各方面導入景觀規劃設計概念應是首要之宣導重點。

(二)加強道路工程人員專業訓練

1. 道路建設環境生態景觀觀念宣導。
2. 提升道路規劃設計建設品質。

(三)利用已有之案例研究建檔彙整成完整資料庫，提供各級單位在規劃設計、開發案審查等各方面執行之參考。

### 三、認養管理機制之執行

道路開闢對於地方經濟有相當之助益，因此可邀集當地之主要民間企業參與養護工作，如道路拓寬工程完成後，許多擋土壁面都成為視覺衝擊的因素，可藉由美化壁面，或是植栽、坡坎綠化、設置指標解說系統當地企業認養綠美化，均可由企業捐款或是認養的方式減輕政府負擔，亦可回饋地方居民。參研高公局執行「高速公路鄰近都會區綠地多元利用之可行性評估」案中綠地多元使用之管理機制，依據法規未來認養制度更改，土地撥用應符合國有財產法之規定，必須計收租金費用，因此分為認養與租用兩大體系，藉由機制的建立，達到民間參與，同時減輕政府管理維護財政負擔的目的。

依據本計畫景觀道路之使用狀況，需要民眾及地方地參與認養的部分為道路附屬設施之美化維護與閒置公路用地多元利用兩大方向。認養管理機制之流程說明如下：

#### (一)宣導教育流程

提供認養的作業必須有誘因，吸引企業或是社區民眾願意投入人力、時間與經費在地方公共事務上，先期宣導過程可利用以下方式進行：

1. 透過民間組織團體（如綠化基金會）推廣景觀道路之概念，說明道路景觀優良對於地方經濟所帶來之效益。
2. 結合民間團體力量，成立景觀道路策進會，發起活動帶動社會風氣。
3. 尋求教育團體及傳播媒體支持設置常態性宣傳管道。
4. 舉辦與各類型景觀道路相關之節慶活動，為地方帶來具體經濟效益。

#### (二)行政督導流程

景觀道路最上位之管理單位隸屬營建署，因此是由營建署指認景觀道路，並獎勵優良景觀道路，由中央營建署督導地方政府管理景觀道路，因此地方居民申請認養或是閒置空間利用時，透過地方政府的相關單位窗口申請，依據中央頒布之申請流程考核認養之資格，申請認養利用方式與美化設計必須符合

景觀道路規劃設計準則，並參照高公局多元利用之土地利用方式，以維持景觀道路之風貌品質。

(三)管理維護流程

管理維護的意義在於督導考核認養工作執行之效益程度，由地方政府定期考核，會同中央以及風景區管理單位配合地方景觀道路認養活動現勘，對於優良之認養單位給予獎勵補助地方建設，若是民間企業認養則能透過評選考核活動傳達其知名度與良好企業印象。

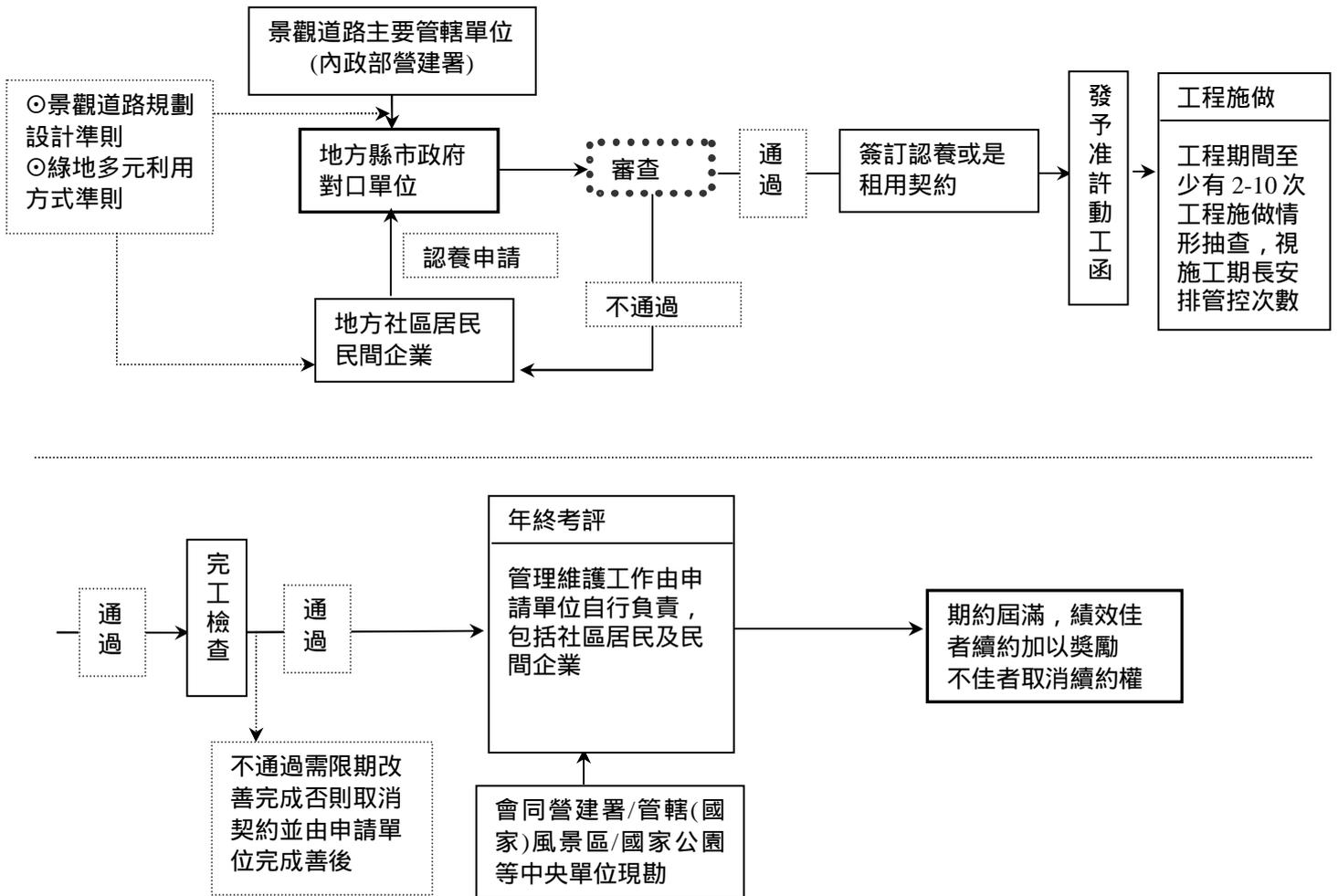


圖 5-2-1 景觀道路認養或租用流程

#### 四、爭取預算經費落實景觀道路改善計劃

##### 先期優良的景觀道路

應全力保留與維護，獎勵景觀極佳之公路，由中央管理單位給予國家級景觀道路之標章，掌握示範性景觀道路之品質，再由地方政府接管，建議先期由中央城鄉風貌改善計劃編列預算補助廊道路權內外風貌之修整，建議預計一年指認四條景觀道路路廊風貌計劃，一路段約三千至四千萬之經費，合計一年度一億五千萬從事道路路廊風貌規劃工作。

其中預算編列可由景觀道路改善工作項目分門別類分配之，分為道路景觀改善類、城鄉風貌營造類、城鄉街景整頓類、(國家)風景區或是國家公園範圍內景觀改善類，視各案道路條件不同編列各項目之執行經費。

## 第六章 景觀道路資料庫建置作業

### 第一節 台灣地區景觀道路資訊系統資料庫建置

#### 壹、建置目的

##### (一)建立景觀道路資料庫建置基礎

針對道路土地管理單位，中央與地方政府分工，及道路沿線土地保護、改善等目的，建立道路基本資料以提供政府管理的評量指標，建立有效改善與管理維護。

##### (二)輔助決策

輔助政府對各景觀道路開發建設模式的決策參考，例如以「借景」或「造景」的手法採取積極保育與主動經營。

##### (三)提供民眾旅遊路線查詢

推廣民眾認識景觀道路之價值，取得居民認同，並有效運用旅遊資訊。

#### 貳、建置方式

一般資訊系統的建立方式可以包含地理資訊以及查詢相關資料庫建構(圖 6-1-1)，地理資訊系統應用包括數位化地形圖、廊道界定、景觀美質評估、景觀道路路網；查詢資料庫則包含規劃設計案例介紹、景觀道路現況介紹、景觀道路遊憩系統、景觀道路開發審查程式、土地管制規定，以提供民眾旅遊交通與體驗之查詢，或是提供民間申請景觀道路或是認養的機制查詢。種種繁雜的資料中開發系統性、符合需求的查詢，是資料庫成功、具效率的重要機能。

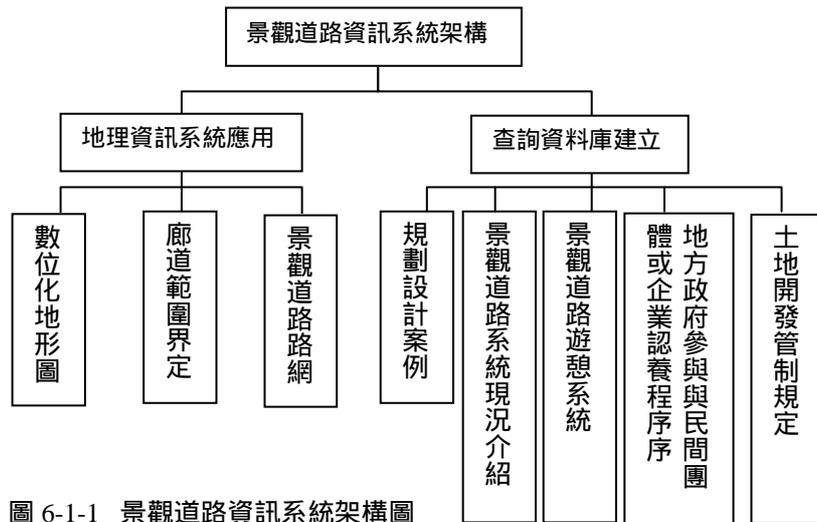


圖 6-1-1 景觀道路資訊系統架構圖

依據計畫目的以及景觀道路調查結果中，本案之查詢資料庫的建立模式則以道路遊憩資源、景觀特徵、廊道土地使狀況、交通指南以及服務設施之項目，提供民眾旅遊查詢，並分出管理者的網路權限提供供部門了解道路狀況。

### 參、查詢方式

資料庫以二大方向建構，分別為管理層級資訊系統掌握、國民旅遊導覽系統諮詢。

#### (一) 整體網路資訊系統概念

由整體網路資訊系統概念圖 6-1-2 中，標示 78 條景觀道路位置以及經過國家公園、國家風景區、風景特定區森林遊樂區以及風景區之分布範圍，每條號碼的景觀道路均可連結到資料庫，道路標示點的號碼連結到資料庫的詳細項目，再進一步連結至據點介紹內容。

-為台灣全圖整體分布簡介，其圖層如下：

- |                   |               |
|-------------------|---------------|
| layer1：78 條景觀道路分布 | layer5：風景區    |
| layer2：國家公園範圍圖    | layer6：森林遊樂區  |
| layer3：國家風景特定區    | layer7：遊樂區    |
| layer4：風景特定區      | layer8：文化觀光據點 |
|                   | layer9：自然觀光據點 |
|                   | layer10：服務設施  |

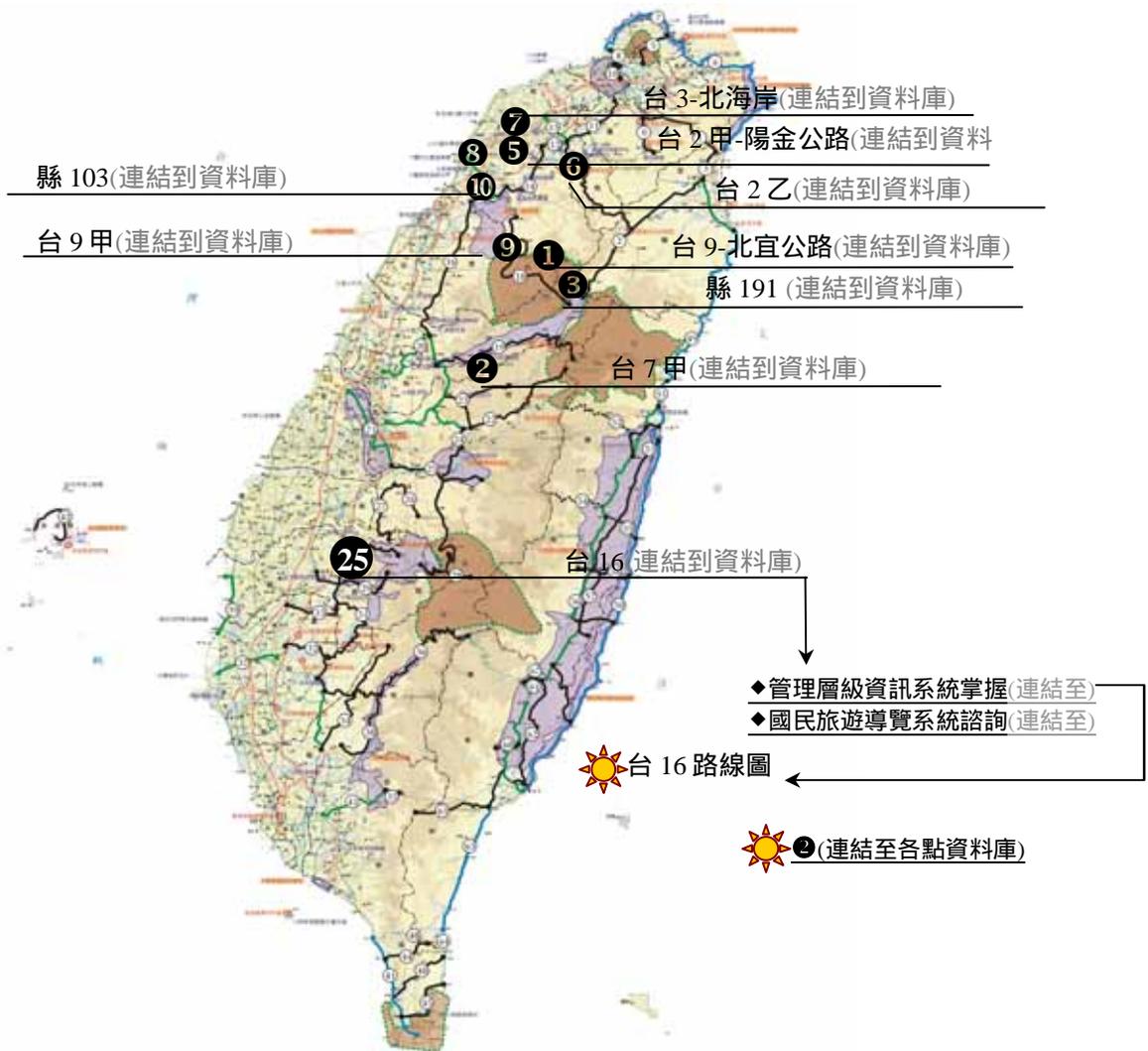


圖 6-1-2 景觀道路路網概念連結

## (二) 『管理層級資訊系統掌握』資料庫

管理資訊以廊道使用現況是否危害視覺景觀，並給予立即處置改善之政策，並對道路服務品質隨時了解掌控，提供舒適暢捷的旅遊交通，建檔內容「廊道土地使用狀況」與「道路服務品質」兩項為主。

為使資料內容易懂，其各項因子之連結都以質性描述來解說，以具自明性之照片簡介道路特性，其中指出缺失地點或是景觀使用狀況良好點利用圖面示意，作為資料建檔以利更新道

路環境之後進行對照，比較景觀道路環境維持視域良好狀態之績效。

### (三) 『國民旅遊導覽系統諮詢』資料庫

旅遊查詢服務對象為一般民眾，因此建構之系統旨在提供觀光據點查詢，利於民眾自行安排行程，讓旅遊動力更加快速上手，以務實、大眾化的訊息報導旅遊觀光據點、交通動線與替代道路系統、鄰近服務設施等，建檔內容「遊憩賞景資源」、「沿線景觀特性」與「道路附屬設施水準」為主。

## 肆、日後維護管理方式

資料庫查詢系統建置確立之後，另一項重要的工作便是資料庫資料之更新與系統使用性維修，由公私合營的方式定期招標長期合作之承包廠商，遇及網路平台、分頁錯誤等狀況進行即時修繕，資料更新則可設置公路單位或是地方政府相關部門提供即時線上通報連結，再經由資訊公司 post 上網站，約五年期間過後需進行道路調查作業，以掌握變化之後道路景觀與週遭環境之變遷。

## 伍、景觀道路範圍初步資料背景

首先建構 78 段景觀道路之背景資料，收集彙整二手資料，所呈現的背景資訊建立四項圖層，分別為景觀道路路線範圍、公共設施、交通設施、活動中心與觀光休閒，由 GIS 系統個別設施圖層中顯示各據點的基本數值資料，因資料繁瑣緊擷取示範整理訊息如下圖 6-1-3~6-1-8 所示。

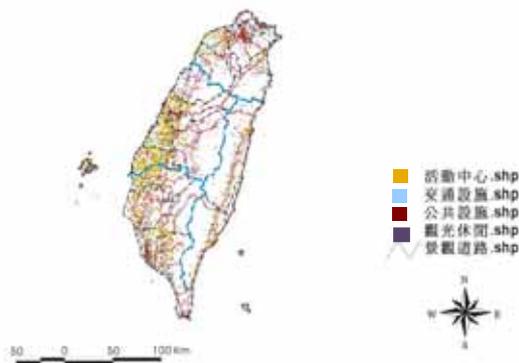


圖 6-1-3 全國景觀道路與周邊資源套圖 GIS 圖面資料



圖 6-1-4 圖層 1-景觀道路路線分布圖與數值資料



圖 6-1-5 圖層 2-活動中心分布圖與數值資料

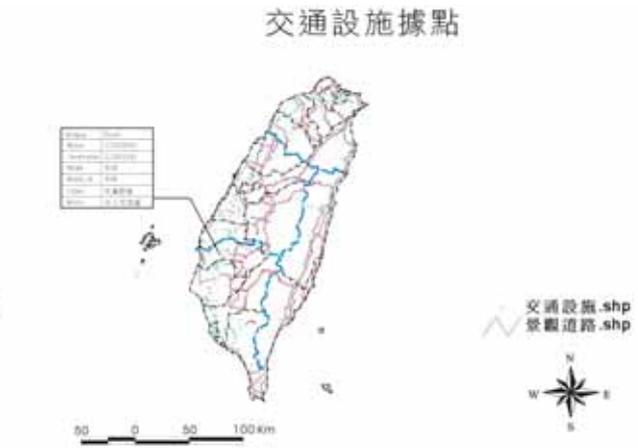


圖 6-1-6 圖層 3-交通設施分布圖與數值資料

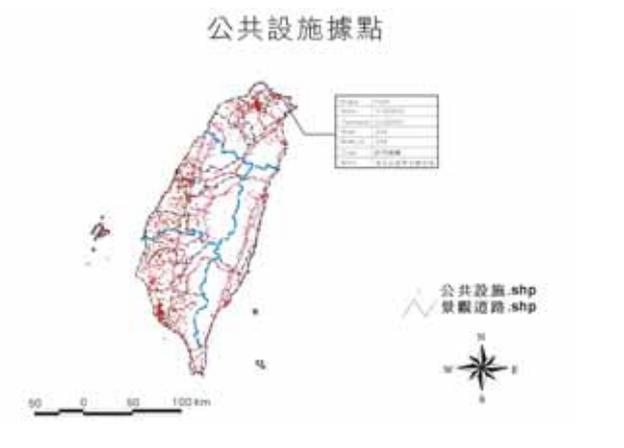


圖 6-1-7 圖層 6-公共設施分布與數值資料



圖 6-1-8 圖層 6-觀光休閒據點分布與數值資料

## 第二節 資料庫查詢系統

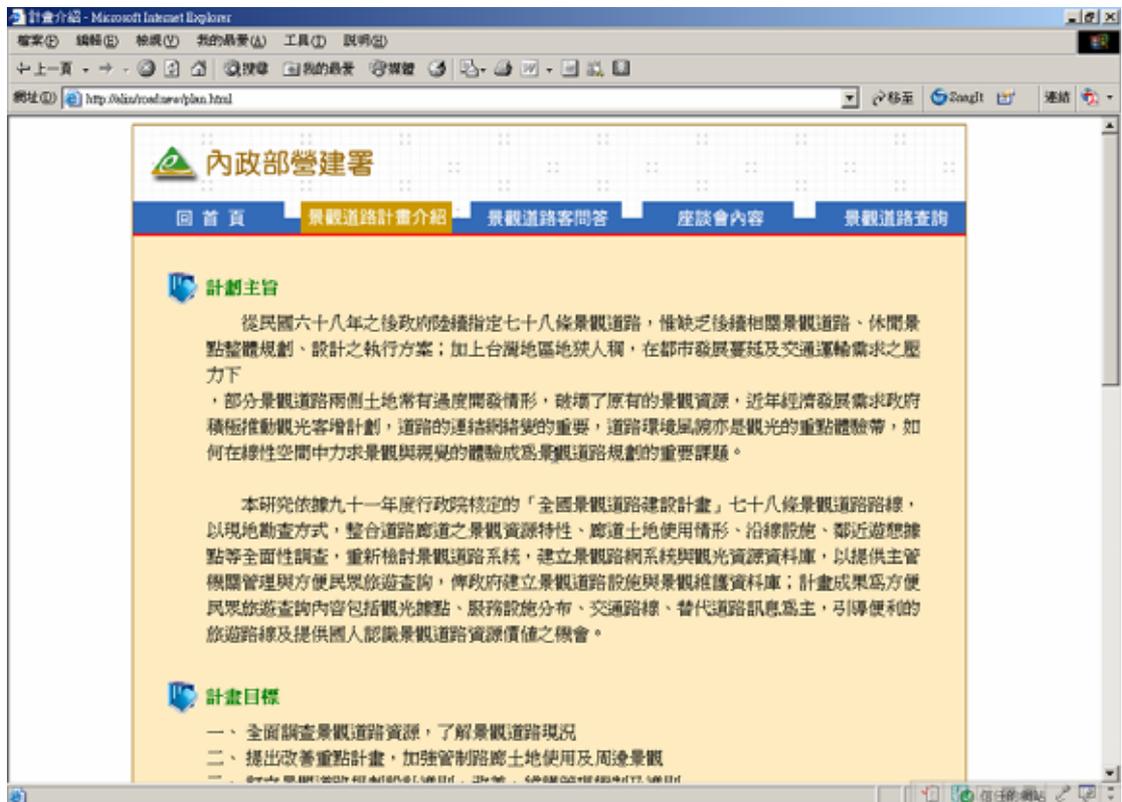
景觀道路架設網站平台超連結，網站為 <http://landscape.ritai.com.tw/road/index.html>。出現之首頁則為內政部營建署-全國景觀道路資訊查詢系統，查詢以區域別以及縣市別為找尋關鍵，找到目標道路之後即會顯現「景觀道路路線」、「交通服務與指南」、「道路景觀特色簡介」、「遊憩據點簡介」之內容，分別將道路之特性以地圖以及照片說明表現於圖面空間分布，如下說明查詢流程：

### 壹、景觀道路國民旅遊查詢系統介紹

□ □ 首頁：以區域別或縣市別查詢道路



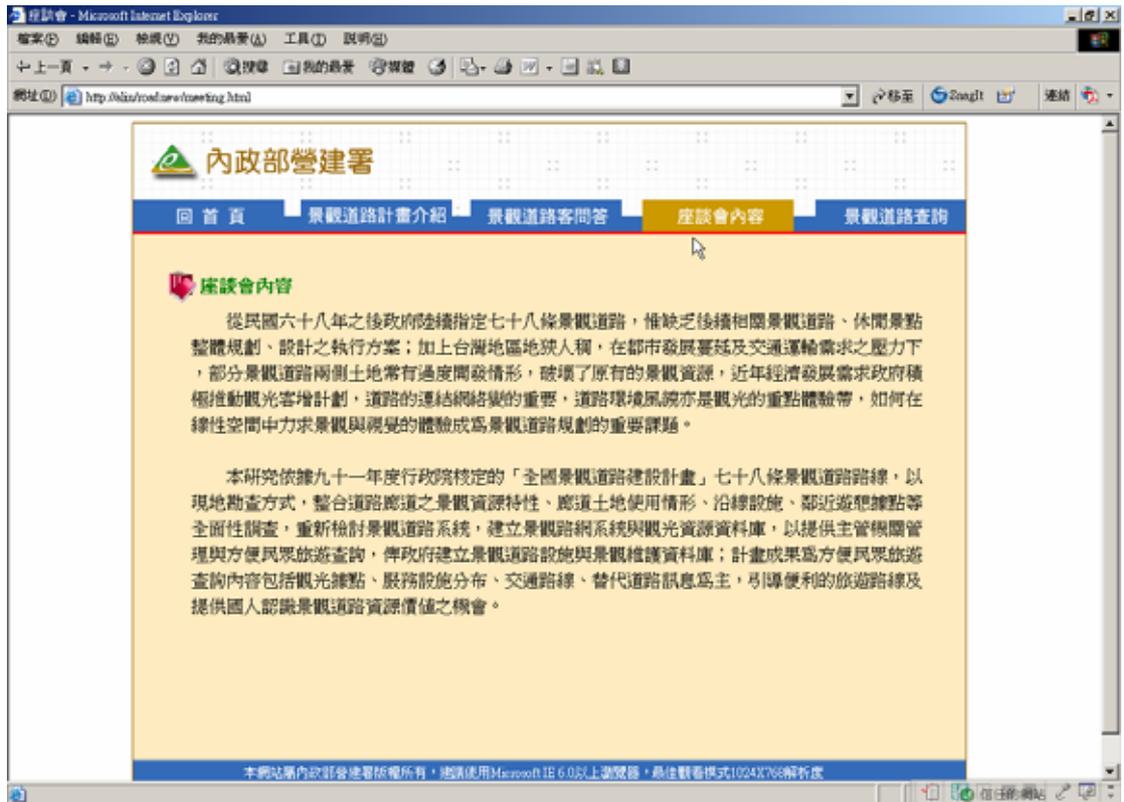
## ■ ■ 景觀道路計劃介紹



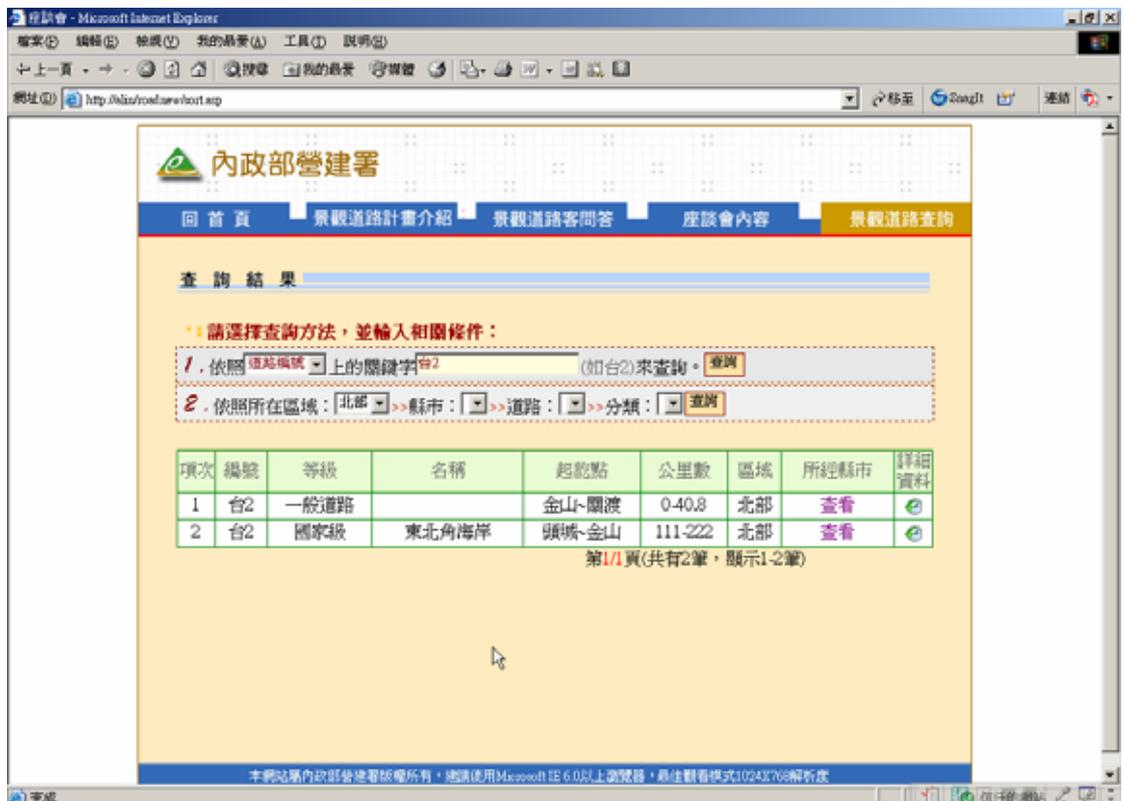
## ■ ■ 景觀道路客問答



座談會內容



景觀道路查詢



景觀道路特色簡介



景觀道路路線



交通與服務指南 - 賞景休憩設施



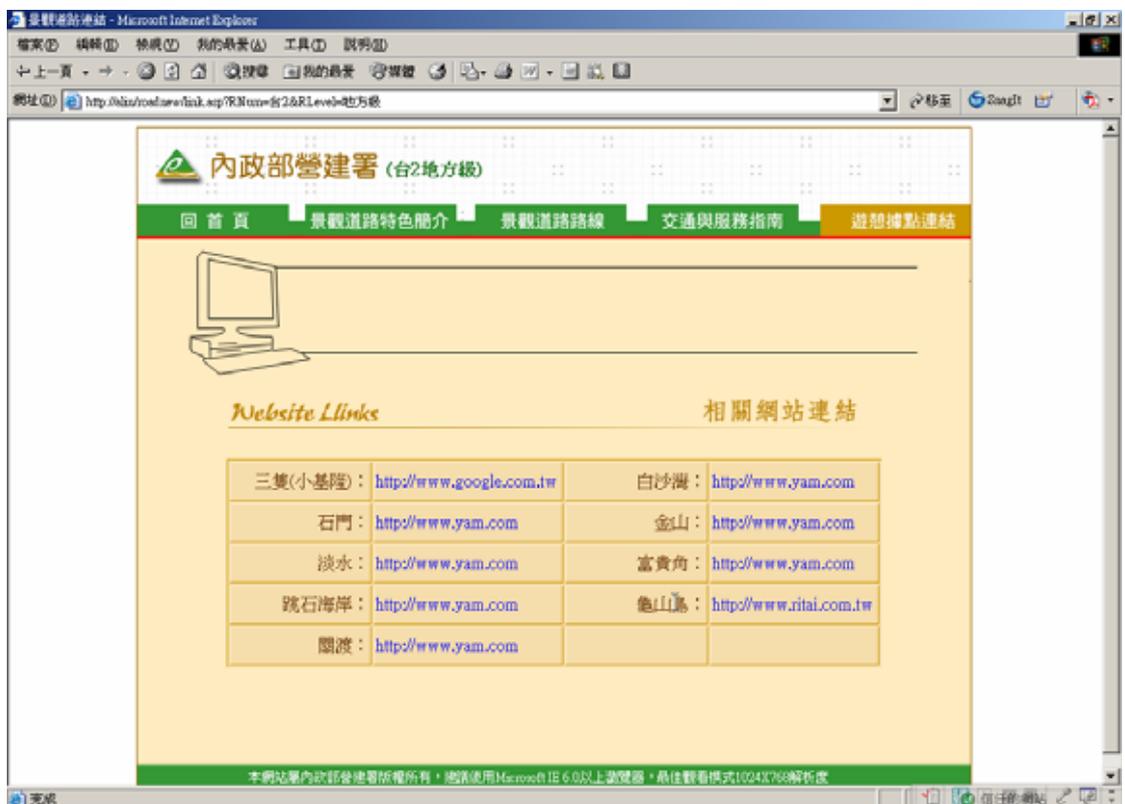
交通與服務指南 - 解說導覽設施



交通與服務指南 - 餐飲住宿設施



遊憩據點連結

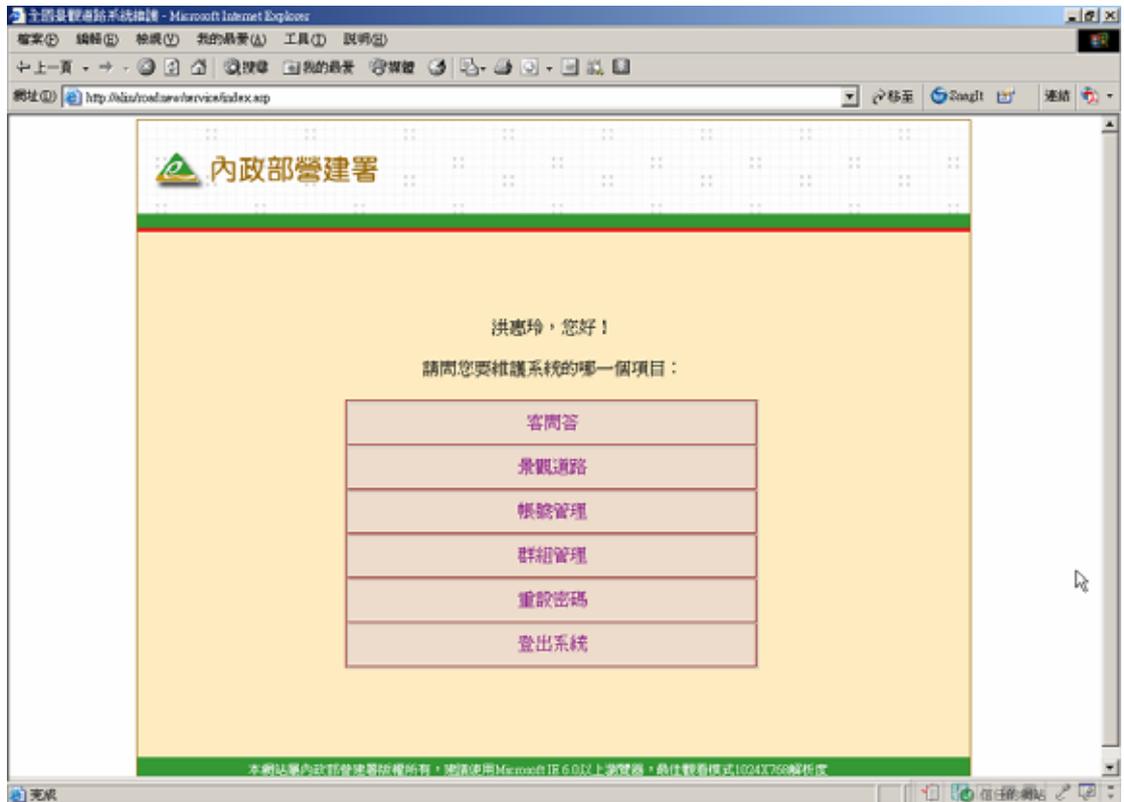


## 貳、資料庫後端維護管理流程介紹

### 系統維護登入主頁



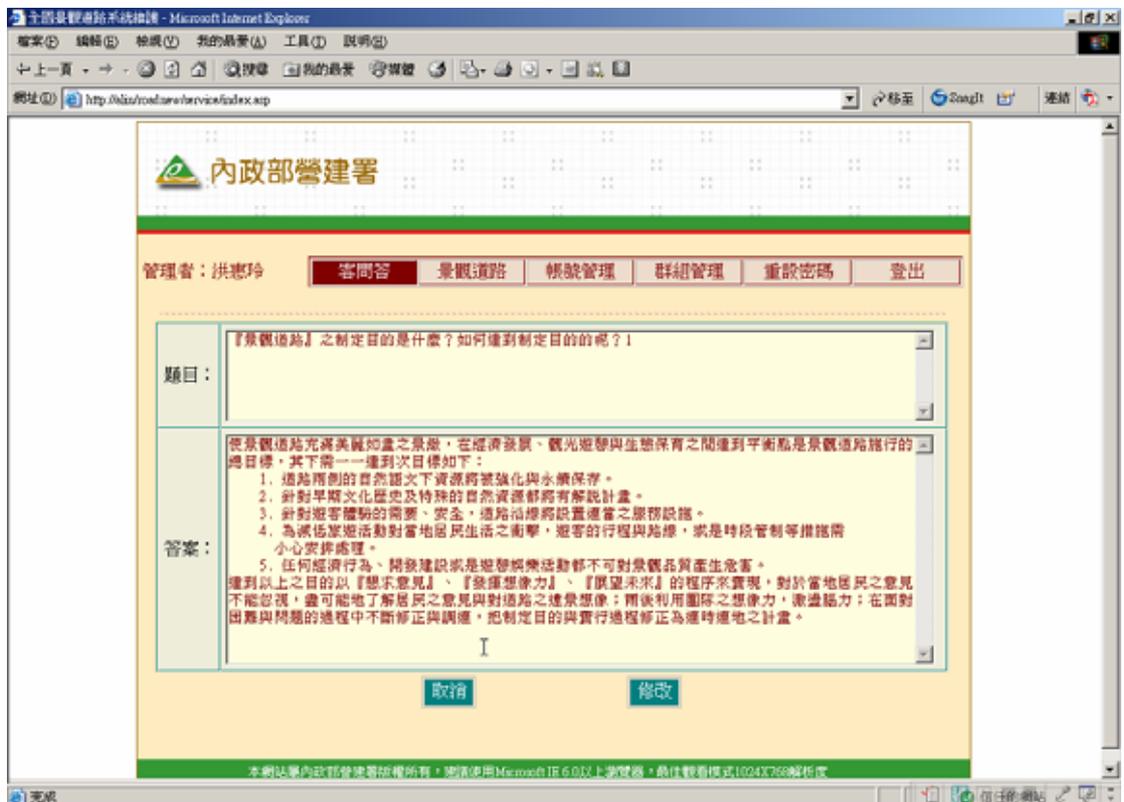
### 維護項目列表



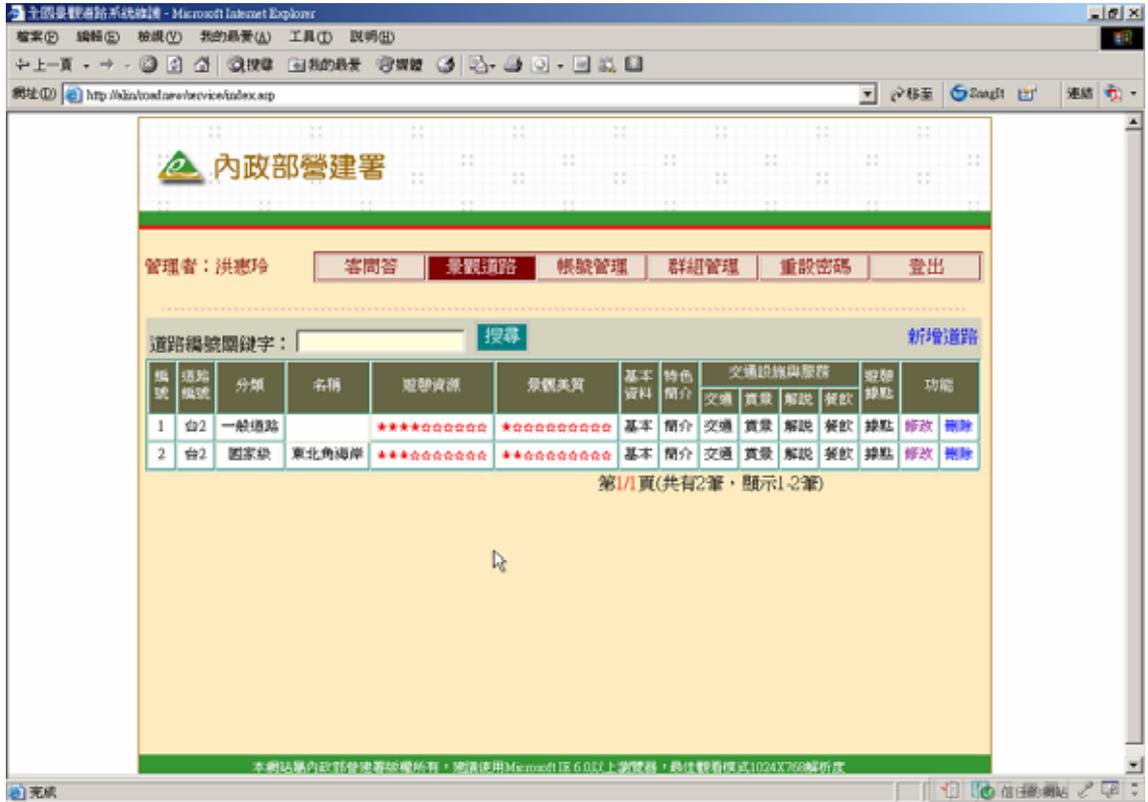
客問答維護主頁 (查詢)



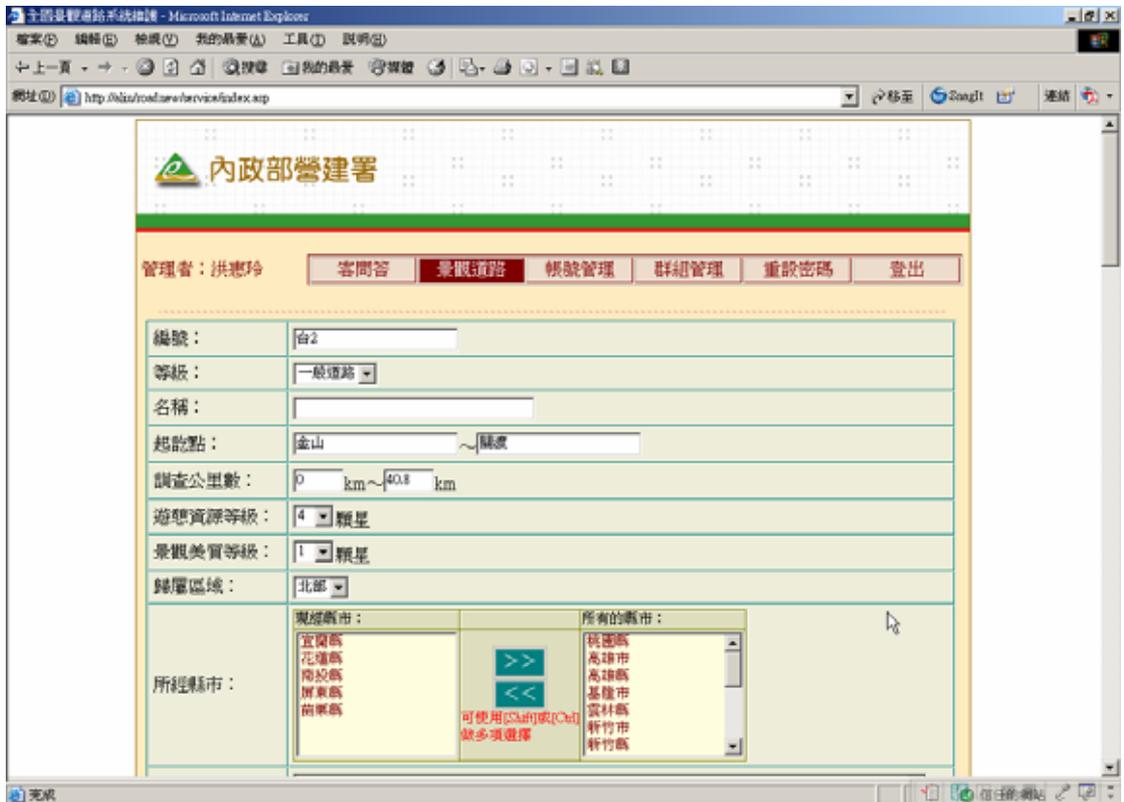
客問答維護次頁 (新、增、刪)



景觀道路維護主頁 (查詢)



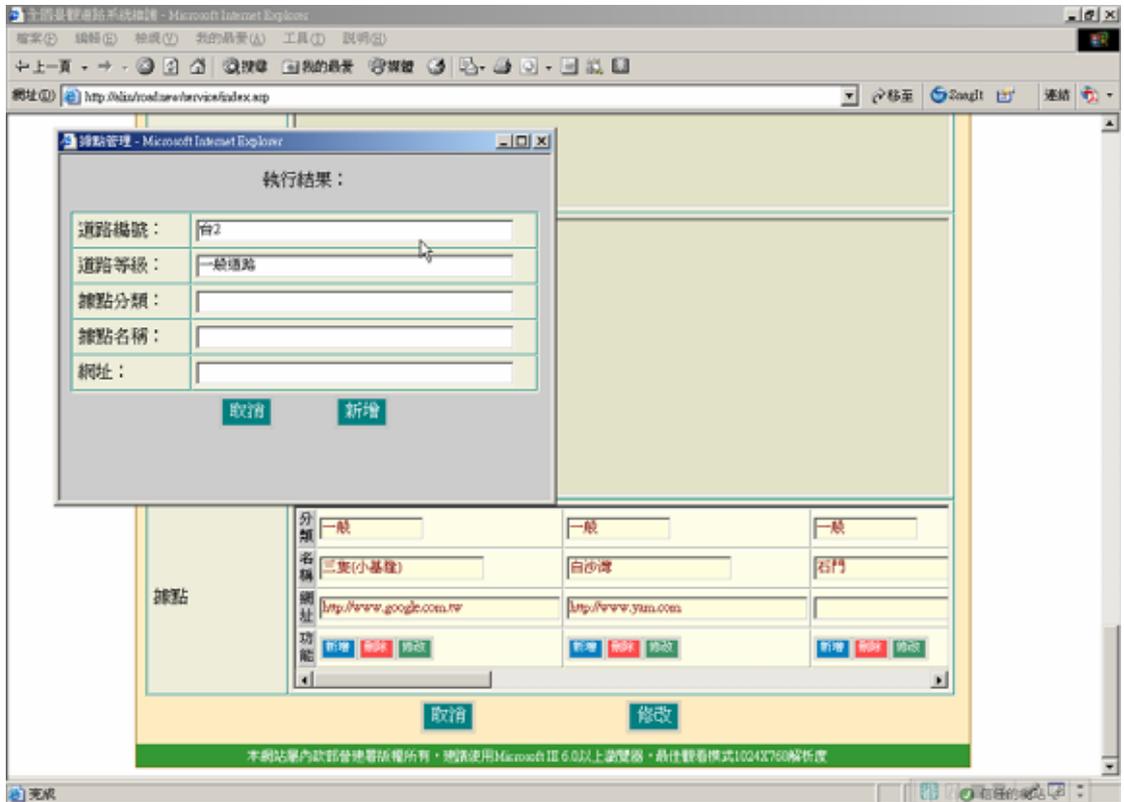
景觀道路維護次頁 (新、增、刪)



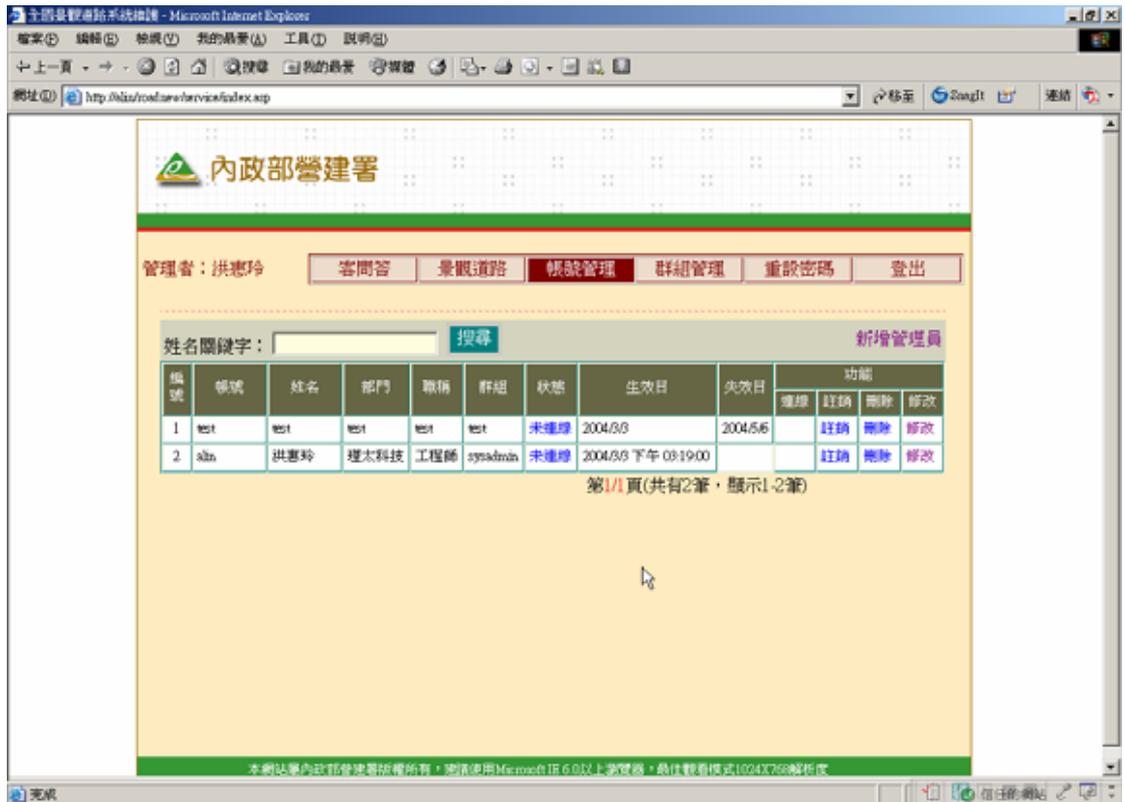
景觀道路維護次頁（圖片管理）



景觀道路維護次頁（遊憩據點管理）



帳號管理主頁 (查詢)



帳號管理次頁 (新、增、刪)



群組管理主頁 (查詢)



群組管理次頁 (新、增、刪)



重設密碼



登出系統



圖 3-5-9 台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(一)



D-10.埔里至霧社路段護欄維護工作，以及統一護欄形式



D-9.清境農場路段水管線路凌亂景象



C-6.清境高山農業村落生態環境整頓管制



C-6.霧社聚落環境風貌整頓美化



D-7.埔里至鳶峰加強植栽維護及路容清潔



D-8.霧社路段擋土牆整飾與維護管理



C-6.埔里市鎮環境風貌整頓美化 埔里



D-7.埔里至鳶峰加強植栽維護及路容清潔



D-8.霧社至翠峰路段擋土牆整飾與維護管理



圖 3-5-10 台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(二)



D-17霧社入口意象景觀改善指標系統共構



武嶺至合歡山路段閒置空間景觀改善

D-11



大禹嶺

D-12



合歡山至大禹嶺路段廢棄空間景觀改善與整理



霧社至清境路段閒置空間景觀改善

D-11

D-14

D-11

霧社

D-17

D-13

D-15

D-15

埔里



埔里小鎮入口意象以及地理中心碑意象節點

埔里



埔里至人止關路段大型廣告招牌管理



清境農場沿線違法廣告招牌拆除

圖 3-5-11 台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(三)



圖 3-5-12 台 14/台 14 甲景觀道路改善課題現況(四)

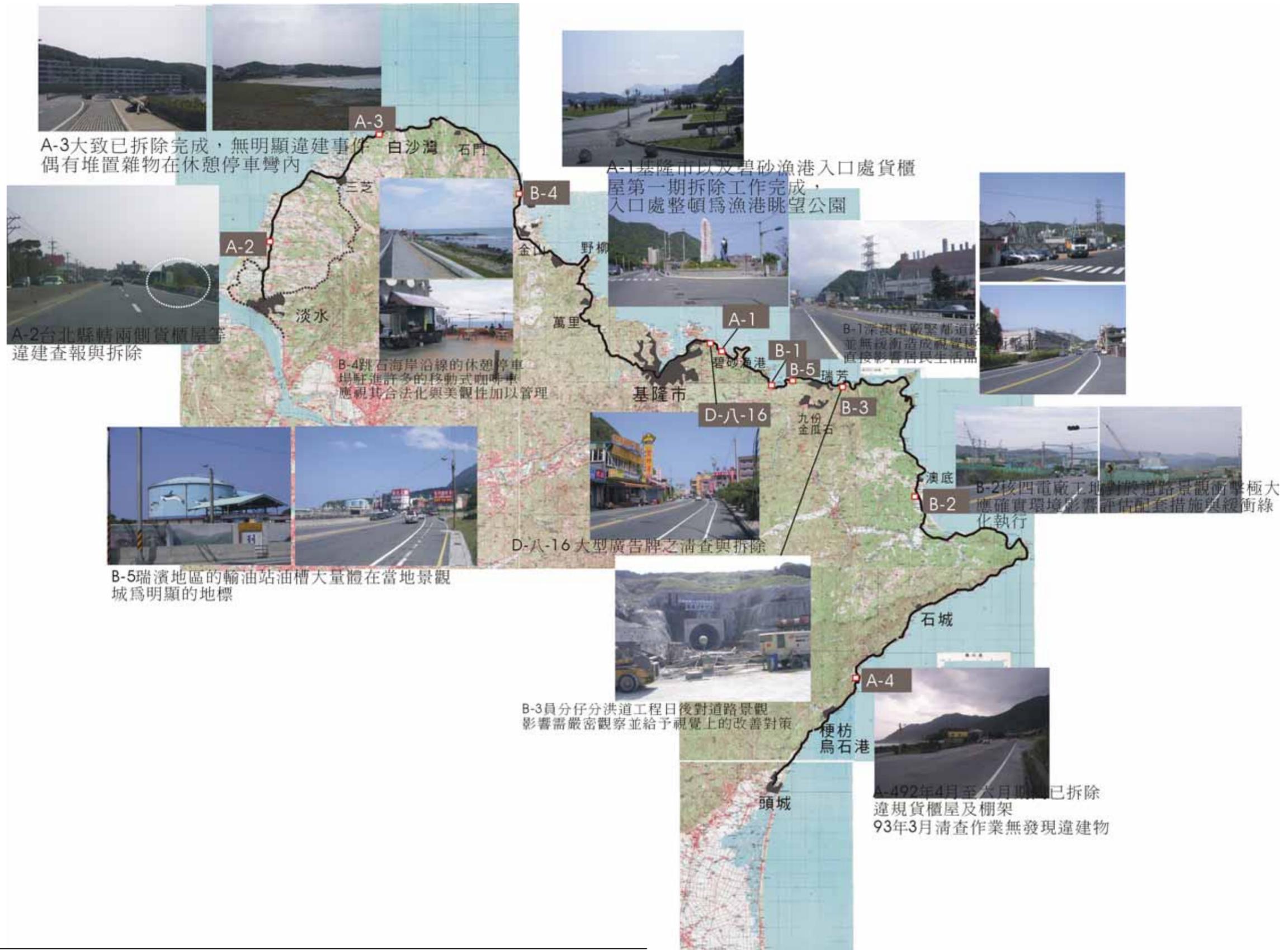


圖 3-5-2 台 2 景觀道路改善課題現況(一)

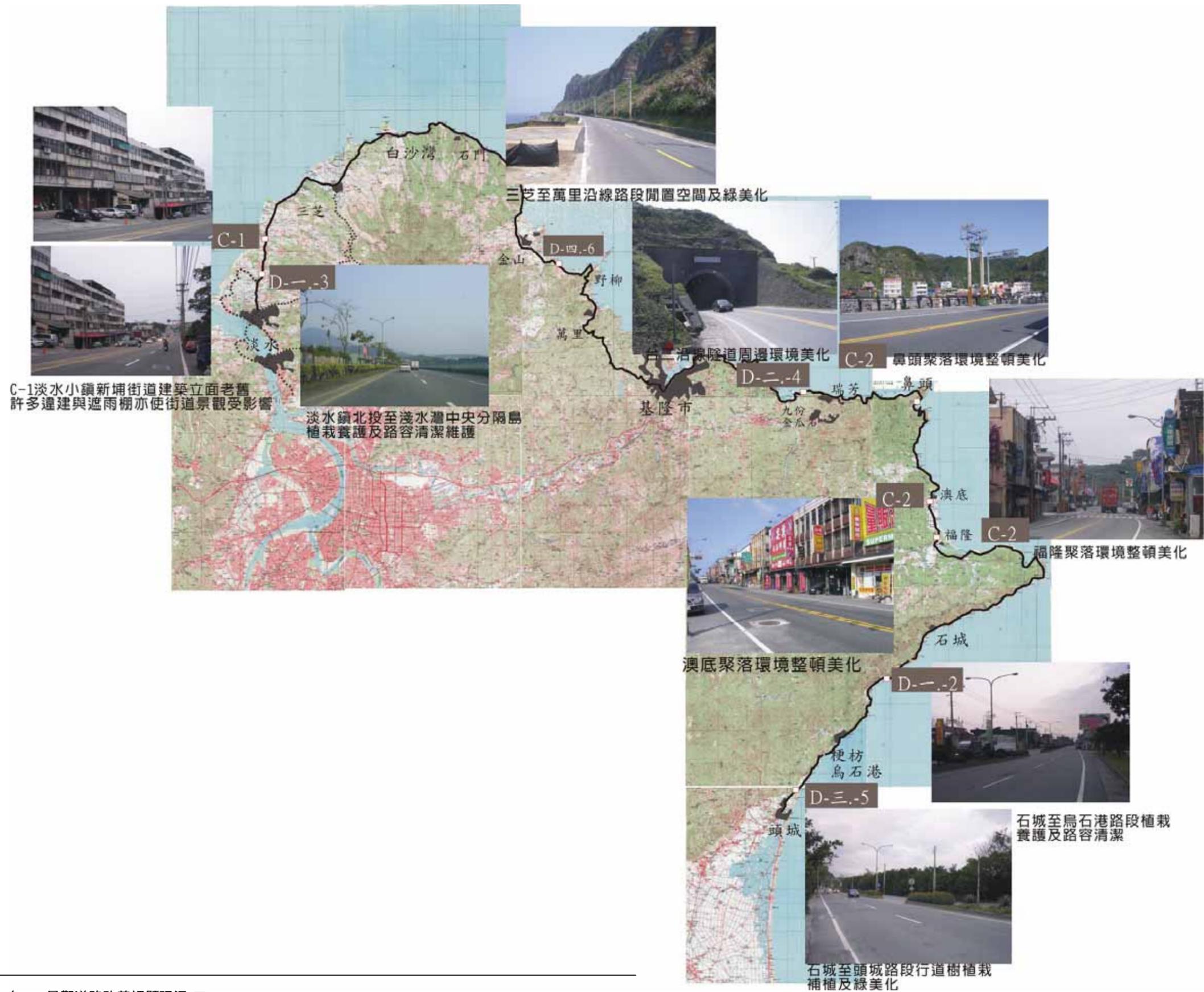


圖 3-5-3 台 2 景觀道路改善課題現況(二)

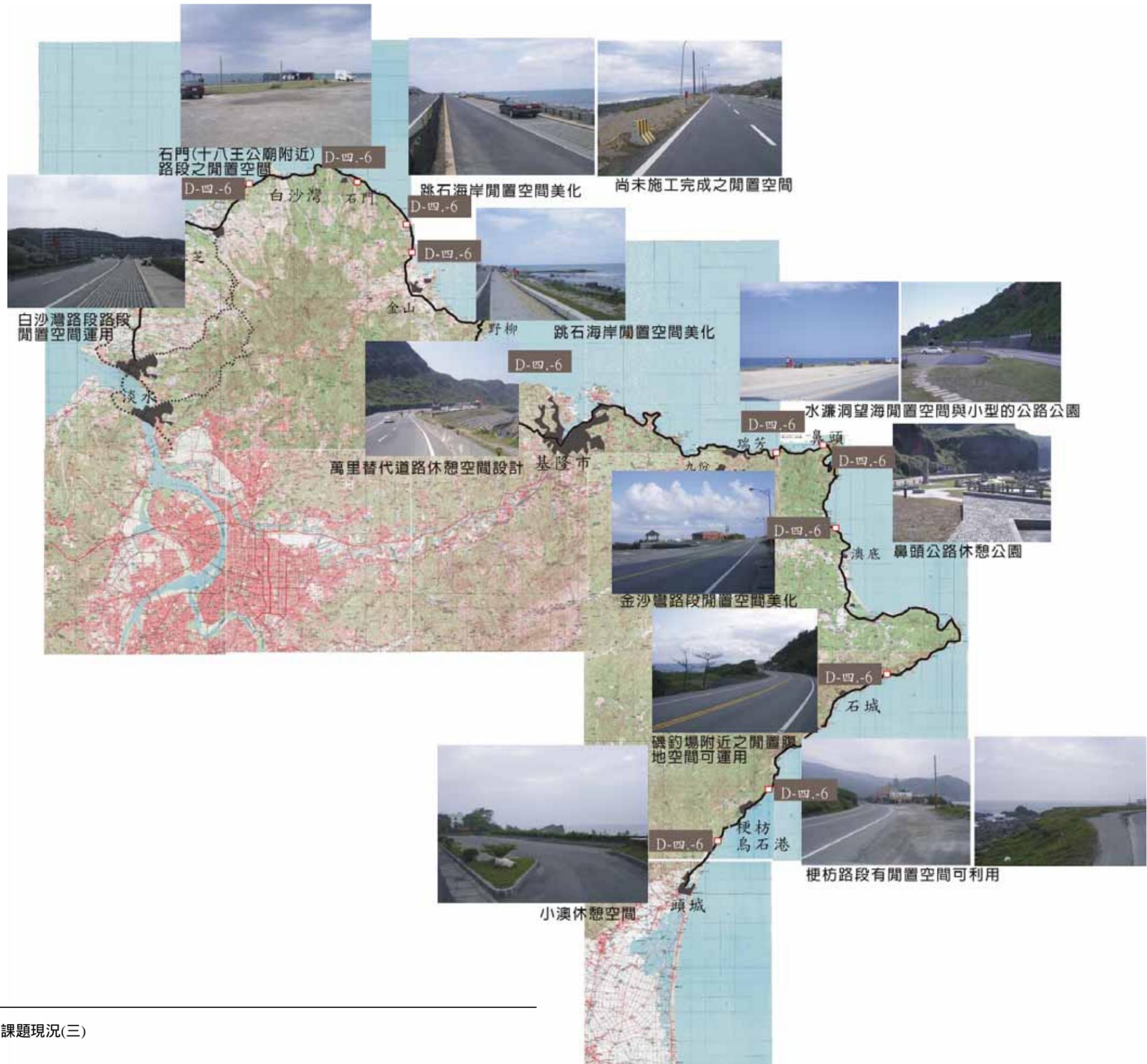


圖 3-5-4 台 2 景觀道路改善課題現況(三)

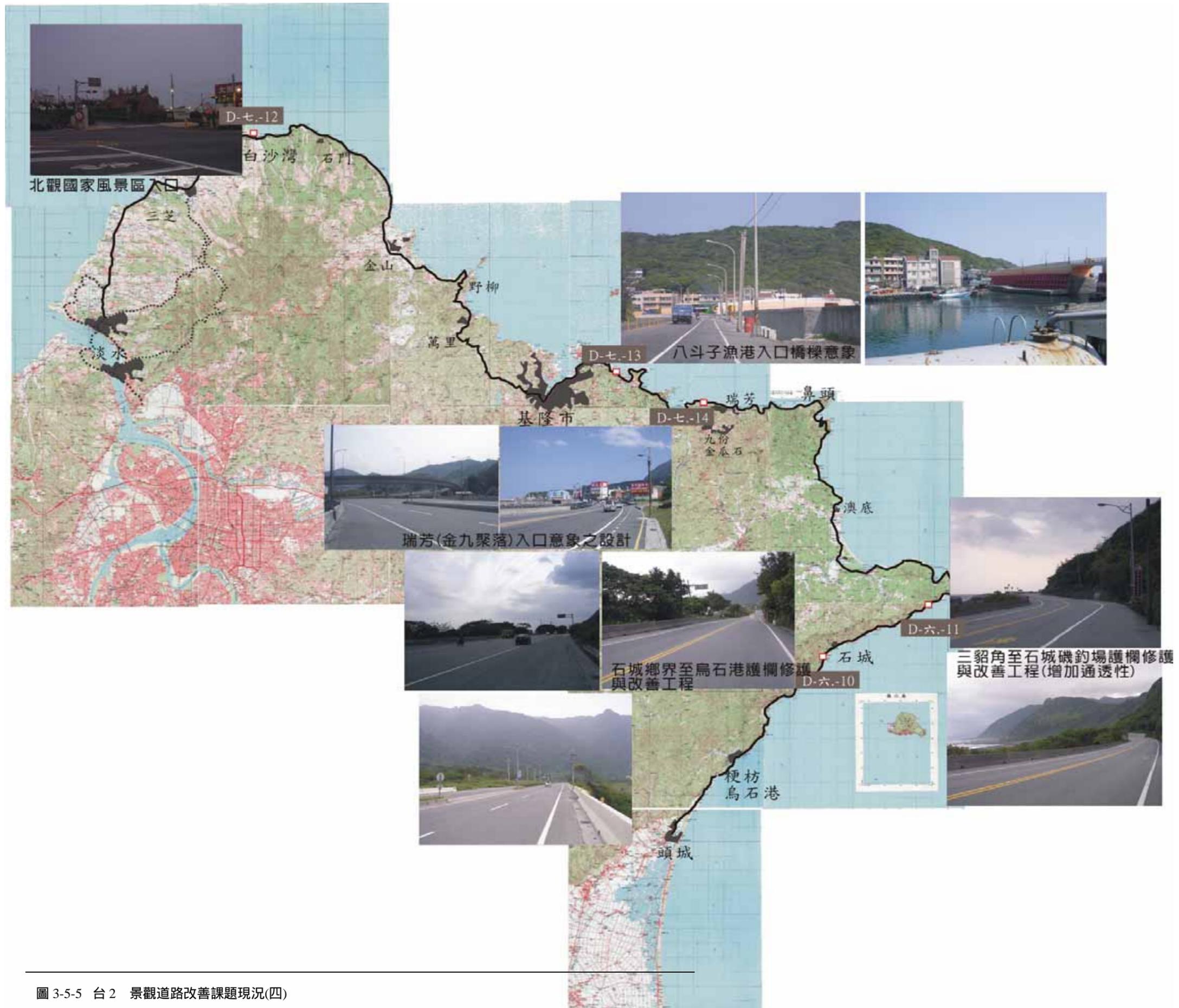


圖 3-5-5 台 2 景觀道路改善課題現況(四)



圖 3-5-6 台 2 景觀道路改善課題現況(五)



圖 3-5-7 台 2 景觀道路改善課題現況(六)



A-5 楓港街道環境風貌整肅美化



圖 3-5-14 台 26 景觀道路改善課題現況(一)

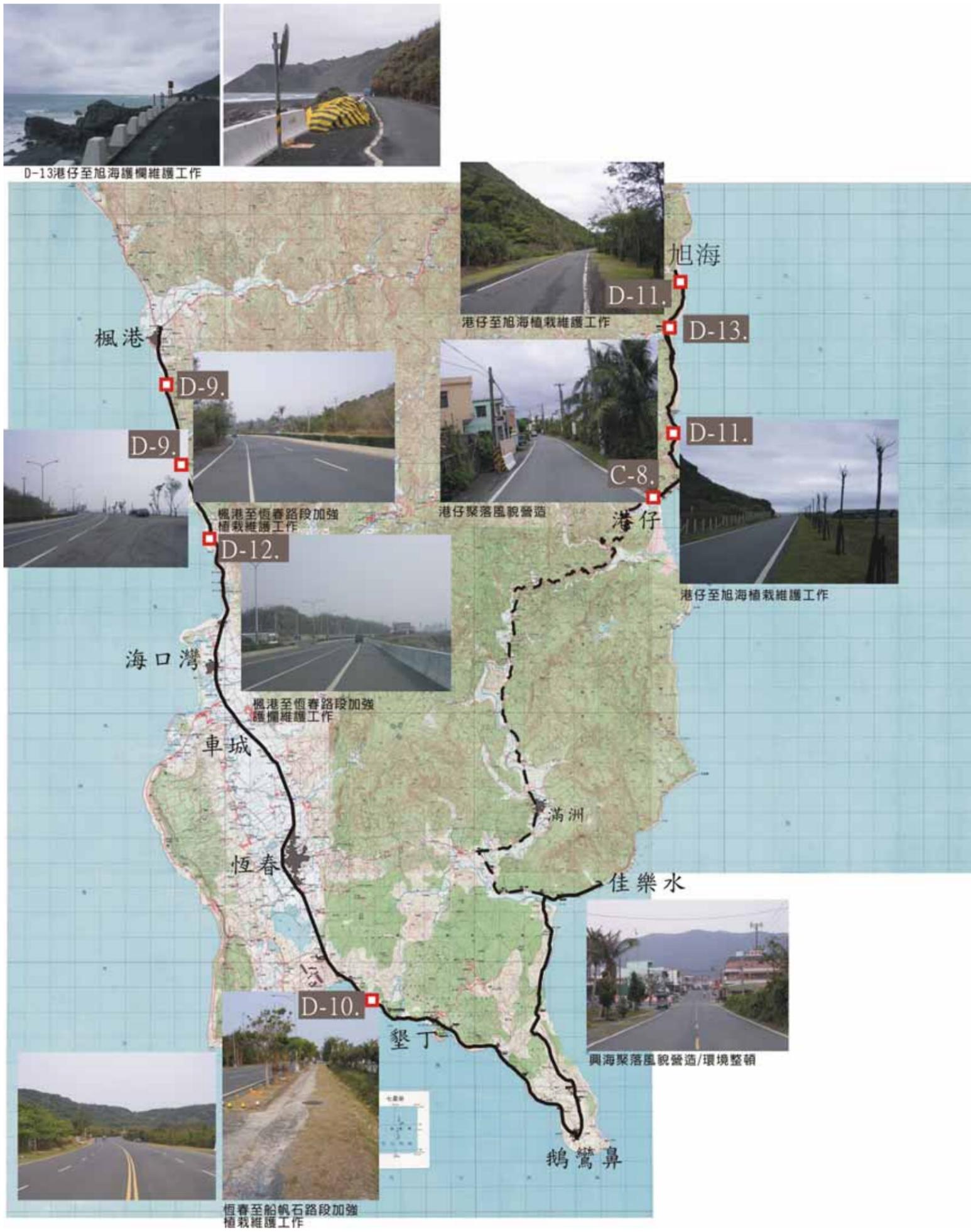


圖 3-5-15 台 26 景觀道路改善課題現況(二)



圖 3-5-16 台 26 景觀道路改善課題現況(三)



圖 3-5-17 台 26 景觀道路改善課題現況(四)



圖 3-5-19 縣 193 景觀道路改善課題現況(一)



圖 3-5-20 縣 193 景觀道路改善課題現況(二)



圖 3-5-21 縣 193 景觀道路改善課題現況(三)



圖 3-5-22 縣 193 景觀道路改善課題現況(四)

## 參考文獻

1. 交通部觀光局，1996，景觀道路系統評估與規劃研究案。
2. 交通部觀光局，1998，景觀道路規劃與管理。
3. 交通部國道高速公路局，2002，高速公路鄰近都會區綠地多元利用之可行性評估。
4. 內政部營建署，2004，全國地區景觀道路規劃建置計畫期末報告。
5. Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, 1990, Final Case Study for the National Scenic Byways Study-Safety, Traffic and Cost Considerations on Scenic Byways.
6. Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, 1990, Final Case Study for the National Scenic Byways Study-Creative Landscape Design Solutions in Scenic Byways.

## 全國景觀道路規劃建置計畫

### 期初簡報會議紀錄與辦理情形

- 壹、地點：內政部營建署會議室
- 貳、時間：中華民國九十二年七月三日 下午二點
- 參、主席：柯署長鄉黨
- 肆、紀錄：李思屏
- 伍、主席致詞：略。
- 陸、規劃單位報告：略。
- 柒、各單位意見：如下表整理。

#### 各單位意見與修正結果彙整表

發言單位	意見重點	辦理情形
蔡教授仁惠	1. 本計畫對於規劃單位之認真配合，在此表示敬意。	敬悉。
	2. 本計畫建置資料庫部分，調查資料龐大，由於本計畫是國家發展六年國家計畫中之子計畫，建議除長遠性目標外，規劃單位亦能提出即時性規劃成果，如研提景觀道路的維護手冊，交由地方政府執行，或許更能突顯本案研究績效。	由於立案目的意偏重於資料庫的建置因此調查資料之彙整與課題對策為重點，期中報告書 P3-16~3-47。管理維護手冊可納入期末階段管理與設施準則內容考量。
	3. 資料庫建置完成後，日後管理建議一併納入考量。	列入參考。
	4. 本計畫關於景觀道路分類或分級是一研究重點，亦是一項困擾，事實上分類或分級觀點很多，如以維護者的角度考量，或以管理者的角度來考量，或以一般民眾查詢的角度考量，其景觀道路分類或分級皆可能不同，建議規劃單位審慎研議。	道路以道路環境特性分類，讓民眾或是管理維護者明瞭道路的基礎特性，如期中報告書 3-3~3-4。
	5. 有關獎勵地方政府參與部分，建議可由民眾票選方式選出最吸引人的景觀道路，以此作為獎勵機制衡量標準，用全民監督之方式增加地方政府參與意願。	納入期末研擬管理機制之參考意見。
經建會	1. 本計畫已列入觀光客倍增計畫之中，由於景觀道路是套裝旅遊的一部份，如以景觀道路串聯遊憩據點，可讓旅遊活動更四通八達，建議規劃單位可增強本計畫之研究。	78 段的景觀道路已在九十一年八月由行政院函定，串聯遊憩據點，因此系統聯強性佳，本案已將景觀道路整合觀光局套裝旅遊路線，見報告書第三章內容。
	2. 建議規劃單位研提七十八景觀道路中值得建設或改善的地方，以達成政府推動觀光客量的倍增目標。	對於 78 段景觀道路提出改善要點，並將選取四條示範案例建議改善計畫。
	3. 目前景觀道路之指定是以北、中、南、東四個區域劃分，建議與套裝旅遊路線結合，以配合政府推動觀光之做法。	本案已將景觀道路整合觀光局套裝旅遊路線，見報告書第三章內容。
	4. 目前政府經費之投資大多集中在套裝旅遊線之相關建設，本計畫如能與套裝旅遊路線計畫相結合，後續建設較能落實、執行。	列入參考。

<p>交通部</p>	<p>1.本計畫主要是辦理基礎資料蒐集及資料庫之建置，是一非常重要的工作，整個研究作業最辛苦的就是現地調查，在此先對作業單位及規劃單位表示欽佩。</p> <p>2.請規劃單位補充說明普與清查調查工作之處的不同，如皆以 0.5 公里拍攝一張照片或評估一次，的確能忠實反映整個路段之情形，但相對的工作量會倍增，請規劃單位考量。</p> <p>3.以目前所選七十八條景觀道路來說，某些道路長度可能是二三百公里，建議較長的道路要切成幾個路段來評估才能確實反映景觀道路目前狀況。</p> <p>4.由於本計畫調查期間為七八月，但有些路段之景觀是有季節性變化，建議調查時可增加與各路段段長之訪談，加強調查之準確性。</p> <p>5.目前七十八條景觀道路並未包含林道系統，但林道大多位於風景優美地區，建議景觀道路指定亦應將林道納入考量。</p>	<p>敬悉。</p> <p>普查的工作僅在快速瀏覽道路的大致景觀狀況，以同質單元來區分，置清查(示範道路調查時)才 0.5 公里詳細調查，較能提供詳實的改善計畫。參見期中報告書 3-7~3-13。</p> <p>遵照辦理。</p> <p>參見期中報告書第三章之彙整，有季節變化之景觀道路偏少多集中在高山地區，訪談時與各段段長收集資料並補充說明。</p> <p>本計畫以交通道路之研究為主要範圍，林道系統可個別獨立規劃。</p>
<p>交通部國道高速公路局</p>	<p>1.國道二號機場連絡道主要功能以交通聯繫為主，與景觀道路的定義似有不合，是否適宜列入景觀道路，請考量。</p> <p>2.調查項目中關於景觀感受序列是否能有更客觀之評估因子，避免調查人員主觀感受之影響，請規劃單位考量。</p>	<p>因國二為代表進入台灣的意象，因此建議保留。</p> <p>序列的感受最主要是要點出關鍵地點，並評估是否可以強化其景觀價值，以後是否用植栽綠美化方式來作改善，並為未來管理上的建設參考依據。調查時以三人同時觀察道路狀況盡量做到客觀的角度評定，任一項的調查方式都有人文因素影響，礙於時間與經費，以最可行方式解決。</p>
<p>交通部公路總局</p>	<p>目前所選的七十八條景觀道路，在省道部分有三十八路段、縣道有三十一路段幾乎都在公路系統內，但景觀道路在公路法內並無明確法律定位，故在執行上有很大的困難及困擾，建議考量比照交流道特定區方式規劃特定區加以規劃，如此才能確實管制景觀道路兩旁廊道之土地使用，加強景觀道路之管理及維護。</p>	<p>可考量景觀法之草案建議管理機制與廊道運作方式。</p>
<p>本署國家公園組</p>	<p>由於景觀道路有的長達數十公里，本計畫以地形、地貌進行分野，山區、海岸級鄉野地區似乎較無法表達景觀道路之特色，建議應以景觀道路不同區段來分野，以彰顯道路之特色。而對於以地形特色為休憩據點者應明確說明，如運用照片輔助更能明確表達。</p> <p>景觀道路是抵達遊憩據點前的迎賓序曲，植栽綠美化相當重要，應以當地樹種植物為主，形塑出在地特色之意象。</p> <p>配合資料庫建置背景資料四個層級，建議可增加景觀據點舒適度之調查供參，調查項目包括環境整潔、遊憩、安全設施足夠度等，調查項目中主要結構內有橋樑、隧道等項目建議調查子項目可增加使用年度以及色彩等。</p>	<p>列入參考。</p> <p>列入參考。</p> <p>在清查示範道路調查時可納入考量，補充道路安全和旅遊服務設施資料。</p>

本署綜合計畫組	1.資料庫建置之內容，涉及景觀道路的分類或分級，經調查後，如發現七十八條景觀道路已不具景觀道路指定價值者，可以剔除景觀道路之指定，另資料庫建置普查與清查資料如何區分，請補充說明。	普查的性質較像 78 條景觀道路的總覽，清查則針對個案特性、改善計畫進行調查與規劃。有兩種層級的調查方式意在於減輕調查繁瑣的資訊與作業時間。建議剔除者降為一般道路等級，參見期中報告書 3-14~3-45。
	2.調查作業如需洽請縣市政府或公路單位協助，需本組作業單位聯繫之處請予與說明。	遵照辦理。
	3.由於九十三年度概算個部會均已籌備完成，本計畫相關研究成果應可作為九十四年度相關部會籌編預算之參考。	列入參考。
	4.景觀道路之分級建議以國家級、地方級方式分類，以利區分。	已修正，參見期中報告書 3-3。
	5.請交通部公路總局協助初步篩選目前七十八條景觀道路是否符合景觀道路指定定義，如有資源、景觀嚴重破壞之處，可剔除景觀道路之指定，減少現地調查作業工作量。	已刪除 29 條，詳見期中報告書 3-46~3-49。
	6.有關景觀道路調查項目，建議增加樹種、植栽情形、街道家具、遊憩設施、廊道範圍、廣告招牌、攤販與妨礙景觀地上物等之調查。	參見附錄八單元調查結果。

#### 捌、 結論

- 一、 七十八條景觀道路是區域計畫中陸續指定的，因社會迅速發展、時空變遷等因素，很多景觀道路景觀資源已嚴重破壞，經過普查已不具指定景觀道路的水準，則可剔除景觀道路之指定。
- 二、 本計畫將景觀道路分為國家級與地方級二等級，請規劃單位審慎定義及標準，以作為後續研究之參據。
- 三、 本計畫資料庫之建置，除以拍照方式進行調查外，亦可考慮用 V8 攝影方式，加強調查資料之完整。
- 四、 本計畫除進行資料庫建置外，示範道路之規劃亦是重要成果，請規劃單位審慎辦理，除規劃理念之提出，如休憩據點之選擇、規劃、風景據點之串聯、人文史蹟或地方特色之突顯、景觀道路視野不良之改善、景觀道路通過城鄉地區，城鄉景觀不良之改善、植栽等皆請列為規劃重點。
- 五、 本計畫景觀道路現地調查工作，請交通部洽請各公路段段長協助規劃單位進行調查或提供資料，供規劃單位納入資料庫建置。



# 全國景觀道路規劃建置計畫

## 期中簡報會議紀錄與辦理情形

- 壹、地點：內政部營建署會議室
- 貳、時間：中華民國九十二年十二月九日 下午二點
- 參、主席：柯署長鄉黨（綜計組陳副組長代）
- 肆、紀錄：李思屏
- 伍、主席致詞：略。
- 陸、規劃單位報告：略。
- 柒、各單位意見：如下表整理。

各單位意見與修正結果彙整表

發言單位	意見重點	辦理情形
李教授威儀	1.目前由景觀價值與遊憩價值兩項為評量指標重點，但如遇上交通運輸機能的負面因素，關鍵路段的規劃改善是否需要進行管制或是替代道路方案，分級分類的制定對於景觀道路持續推動有相當之助益，因此景觀道路分級評選方式如何客觀化值得規劃單位商榷考量。	在示範道路改善策略中以交通運輸與景觀遊憩相衝突時之解決對策，道路條件若有可替代道路，則會建議運輸通道與景觀體驗分道，參見期末報告書 3-67。 另本計畫之道路分級由多位專家討論後亦經由地方縣市市政府以及公路局單位提供意見修正，因此其參考價值有一定之客觀角度。
	2.景觀道路後續永續發展的構想是相當關鍵的，未來若是將景觀道路的定位偏向活動、遊憩或是保育的價值高於交通運輸層級，則應確立出評定標準，如以國家一級、國家二級等方式；加上景觀道路並非只有道路本體的問題亦牽涉景觀廊道的範圍，因此管理機制與政策需擴及景觀廊道範圍，則能幫助分級工作進行。	本計畫依據道路分類制訂景觀道路規劃設計準則，以確立景觀道路品質；並依據都市地區與非都市地區研訂道路視域範圍，制訂管理維護機制。參見期末報告書第四章。
	3.景觀道路目前在台灣地區道路發展尚未定位明確，是否政府單位能提出更明確的主張。	列入參考。
	4.示範道路改善計畫的目標，請規劃單位提出初步說明。	依據區域性、資源性、都市化程度提出不同空間與環境特性的代表性示範道路之改善策略，能提供其他道路依循的方向流程，參見期末報告書 3-57。
	5.資料庫建置的目的需清楚界定，若國民旅遊及管理層級兩項並重的話，資料庫的呈現可能會分為查詢版以及資料管理版等不同的欄位，以使用者角度、人性化的設計，建議規劃單位將可擴張性的機能規模先架構出來，已進行道路實質調查的結果項目中應先區隔出與道路管理項目有關的部分，如道路使用狀況、道路服務水準、景觀點分布、土地開發狀況等，若能跟路段評鑑表單結合較能辨認出需加強管理路段，讓使用效益達到最高。	資料庫之目的在於政策宣導，提供教育民眾之窗口，採用動態系統，增加其後續新增擴張的機能，後端維護管理部分已建構完成，參見期末報告書第五章。

	(六)利用條件式、資源性欄位查詢道路讓民眾較易查詢，如觀賞地形美景、海線、縱谷等資源性選取，另外景觀道路與跟交流道的連結關係以及交通時間的推算，利用局部路段組合成遊程的規劃性也是一大重點，請規劃單位依照合約衡量經費與時間考量增減之內容。	資料庫以道路土地兩側使用狀況之資料為項目之一，是否要加入交流道系統等等暫不列入考慮，以區隔觀光局旅遊推銷的角色來經營營運署景觀道路資料庫。
高公局王惠敏科長	1.目前國二的部分是否納入景觀道路範圍內請規劃單位考量其適宜性。	因國二機場聯絡道為進出台灣重要門戶，其意象為重要的道路景觀，因此仍屬景觀道路指認路段內。
	2.『景觀道路相關設施與設計施工參考手冊』已提供貴署參考，規劃單位可將資料納入報告書內。	遵照辦理，相關資料已參考。
公路總局李明倫先生	目前景觀道路已刪減二十九條路段，尚有的景觀道路仍數量太多，有三分之一的數量為省道體系，而公路總局配合的工作項目請規劃單位列出。	已配合調查訪談各公路段段長，資料庫之資訊亦校對訂正。
台北市工務局吳家增先生	1.與台北縣有關的路段包括縣 103、縣 102、北 34、北 107，其中北 107 線的遊憩資源可加入雲仙樂園；另北 34 可納入最近新開幕的黃金博物館，請規劃單位參考。	已修正，參見附錄五 A-182、附錄五 A-186。
	2.相關工作與需求台北縣政府將盡力配合。	敬悉。
台南縣政府方裕欽先生	資料庫與旅遊查詢相結合，是否加入氣候以及民宿的資訊，請規劃單位考量其使用性與國民旅遊的方便性。	景觀道路資料庫之建置目的在於政策宣導，為與觀光局的旅遊網站相區隔，本計畫之資料庫以景觀道路現況資料建置為主，旅遊查詢則利用網網相連結的方式，民眾可藉此查詢相關氣候、住宿等資訊。
台東縣政府	提供書面意見。	
	1.3-42 頁台九線花蓮和平港 159K~壽卡 473K 道路遊憩資源請加入『台東市、卑南文化公園、史前文化博物館』。	已修正，參見期末報告書 3-42。
	2.3-43 頁台 11 線花蓮和平 0K~知本 193K 道路遊憩資源請加入『台東市、森林公園』。	已修正，參見期末報告書 3-43。
	3.台 20 線關山 20K~關山啞口 149K 道路遊憩資源請加入『利稻櫻花』。 台 23 線富里 0K~東河 44.9K 道路遊憩請加入東河休閒農場。	已修正，參見期末報告書 3-44。
	4.3-46 頁東 34/36 鹿野 0K~紅葉溫泉 14K 道路遊憩資源請加入「鹿野高台茶園風光及飛行傘活動」。蘭嶼環島公路的道路等級列為國家級係指計畫目標還是現況？綠島環島公路列為地方級亦同。	已修正，參見期末報告書 3-46。 蘭嶼道路列為國家級係指蘭嶼道路景觀價值與遊憩資源現況評分而定為國家級景觀道路，綠島環島公路指定為地方級亦同。
	5.附錄五 D-1 台九線內 (1) 道路現況概述內請加入「台東縣由池上至初鹿路段，四周景色優美，春夏秋冬皆有不同風情，春天油菜花，夏天綠油油稻田，秋天黃金色麥穗，冬天收割景觀極佳，及台東太麻里海岸線如夏威夷班的沙灘海岸景色，如詩如畫。」 (2) 鄰近遊憩據點請加入「池上大坡池、池上牧野渡假村、關山親水公園、鹿野高台、初鹿牧場、卑南文化公園、史前文化博物館、知本溫泉、金針山、金峰溫泉」	已修正，參見期末報告書附錄五 D-1。
6.附錄五 D-19 內 (1) 海端鄉非在花蓮縣內(210K~219K)請修正。 (2) 又「備註欄：南部橫貫公路」意思為何？且從 210K~33K 都有，請說明。	已刪除修正，參見期末報告書附錄五 D-19。	

	<p>7.附錄五 D-36 內 (1) 週邊景觀道路季節變化，說明內請加入『稻田田園景色變化及春天油菜花田』 (2) 餐飲住宿設施說明內容請加入『池上便當』。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-36。</p>
	<p>8.附錄五 D-37 圖示相片非本路段之景色，相片位置應為 321K~332K</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-37。</p>
	<p>9.附錄五 D-38 337K~347K (1) 特殊建物或招牌內，「紫色之衍架自行車道橋」應為 321K~332K，非本路段景色。 (2) 週邊景點或其他路線串聯，請加入「鹿野高台茶園風光、及高台飛行傘活動」。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-38。</p>
	<p>10.附錄五 D-39 347K~352K (1) 特殊建物或招牌內「飛天麋鹿之意象雕塑」應位於 337K 處。 (2) 週邊景點或其他道路串聯內寫「安通溫泉」非位於該處，且安通溫泉位於花蓮縣境內請更正。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-39。</p>
	<p>11.附錄五 D-40 週邊景點或其他道路串聯說明請加入「初鹿農場」。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-40。</p>
	<p>12.附錄五 D-42 週邊景點或其他道路串聯說明請加入「卑南文化公園及史前博物館」。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-41。</p>
	<p>13.附錄五 D-69 (1) 餐飲住宿設施請加入「利稻村」。 (2) 週邊景點或其他道路說明請加入「利稻」。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-69。</p>
	<p>14. 附錄五 D-70 週邊景點或其他道路串聯說明請加入「利稻」。</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-70。</p>
	<p>15.附錄五 D-119 內週邊景點或其他道路串聯說明請加入「鹿野高台(茶園、飛行傘)」</p>	<p>已修正，參見期末報告書附錄五 D-119。</p>
<p>營建署市鄉局</p>	<p>1.景觀道路分成十二類型，請規劃單位說明十二種道路類型後其與管理機制方面之關聯性。</p>	<p>參見期末報告書第四章景觀道路規劃設計準則內容，已列出符合台灣景觀道路類型之設施設計準則。</p>
	<p>2.景觀道路資訊系統中包括土地開發管制規定的查詢項目，未來建置的方式為何，請規劃單位說明。</p>	<p>此項目已刪除不列入本計畫工作項目。</p>
	<p>3.本案對於國土規劃、區域規劃、都市計畫或是海岸計畫，將有極大的參考價值。</p>	<p>景觀道路指認與申請流程依循都市土地與非都市土地之審議流程，提供都市計畫與非都市土地利用參考。</p>
	<p>4.示範道路計畫中將來的示範計畫內容、操作方式、土地管制規定等，請規劃單位說明。</p>	<p>示範道路將執行清查作業，將廊道土地使用以及服務設施、需要改善點會有詳細的標示，並提出改善建議方案，整合各個設施設計準則與規範的案子，參見期末報告書 P.3-53 至 3-100。</p>
	<p>5.資料庫的建置應活潑化、內容充實，應加強、吸引使用者進入網站的因素。</p>	<p>遵照辦理。</p>
	<p>6.研究中的課題中談到景觀法的擬定，是否有相關的配套策略，如相關辦法、規定，請規劃單位說明初步構想。</p>	<p>配合景觀法草案設定重點景觀區管制區內土地利用，並對於當地居民有補償或是認養機制。</p>
	<p>7.以使用者的角度來看，國二不應剔除景觀道路之列，應加強其成為國家出入口意象的設計與景觀改善</p>	<p>遵照辦理。</p>

	8.建議景觀道路的分級應由原本的七十八段景觀道路區分等級，不建議經過城鎮或大聚落地區即把景觀道路刪減，應保留台灣的景觀道路數量，讓旅遊者行經台灣各地時所經過的道路都是景觀道路，提昇觀光旅遊素質。	景觀道路的分級可以成為一種督導獎勵制度，建議降為一般道路之路段則需更加努力投注於路廊風貌整建計畫，申請提升為地方級或國家級景觀道路。其申請流程參見 p.4-2~4-3。
營建署道路工程組	1.好的景觀道路應該是連續的，而非間斷的，以免遊客產生不良的印象，請規劃單位可以針對不連續的路段提出改善建議。	道路距離過短者建議整合為景觀道路系統，參見期末報告書 P3-49-53
	2.舊有的道路被新開發的道路取代時，可以利用環境復育的方式而將其納入景觀道路指定，而其中的機制為何建議規劃單位納入考量。	制定景觀道路指認流程，參見期末報告書 P4-2~4-3。
	3.目前的資料庫以點選區域縣市別的方式選擇，請考量新增以關鍵字檢索的功能。	列入參考。
營建署國家公園組	1.建立景觀道路設計準則、改善與管理機制準則等內容實為本研究案之重點，國內已有許多不同機關進行管理機制與設計標準規範，日後本研究案所制定的管理準則與其他研究結果應一致。	遵照辦理，本計畫參考「景觀道路規劃與管理，1998」及「景觀道路系統評估語規劃研究案，1996」及「景觀道路相關設施設計及施工參考手冊研訂，2003」等重要相關案件，整合景觀道路維護管理機制參見 4-1~4-15。
	2.報告書中 2- 4 頁的國家公園法規類別應放在保育類別，請規劃單位修正。	已修正。
	3.如何吸引民眾進入網站而達到建置的目的請規劃單位考量。	列入參考。
營建署綜計組	1.過去的準則制度面已進行過相當多的決策，反而缺少基本資料的調查，因此本案特別強調基本資料的收集。相對的，花了相當之心血進行調查的資料應轉為資料庫方式建檔，透過網站進行觀念宣導，首頁部分應包含『關於景觀道路』、『客問答』、『聯絡我們』等項目，觀光遊憩部分為附屬的資料，與觀光局扮演的角色有所區分。	經過多次工作會議已逐步修正。
	2.期末簡報前將舉辦座談會，進入較專業的探討，根據期中會議結果，特別針對示範道路的改善計畫、維護管理、獎勵民眾與企業參與的機制，將來都會請各位長官與學者繼續參與更細部的討論。	遵照辦理，座談會實錄參見期末報告書附錄三。
	3.在評估與分級理論方面規劃單位研析準則過程中已進行多次討論，為求調查一致性也進行調查人員的教育訓練，使其結果同質性提高。	列入參考。
	4.本案之重點仍在自然景觀的保存，因此評選標準中以景觀價值權重較高，亦顧及交通運輸與安全性、觀光遊憩品質的考量因子，基本上以維護優美景觀為重點。	列入參考。
	5.國家級、地方級與一般道路的三類分級是寄以不同層級定位方式來獎勵與提醒管理單位，讓景觀道路不良的路段經過改善提升為國家級，國家級景觀道路維護工作應繼續持續，過了幾年之後還會有繼續評鑑景觀道路的工作。	列入參考。
郭瓊瑩委員	1.現階段調查中有些較長的路段為同一廊道卻被拆成兩段，應整合一起。	遵照辦理，已修正。

2.以分類分級的角度而言,國家級景觀道路的定義應具有國家代表性、景觀相當特殊的道路,然後下一級建議可編為區域型取代原來的地方級定義,再下一級為地方級景觀道路取代一般道路的定義,請規劃單位考量其適宜性	列入參考,將在與相關單位研商。
3.綠島的資源性也滿獨特的,應該能由地方級提升為國家級景觀道路,請規劃單位考量其評量結果。	已修正。
4.列為國家級景觀道路應有配套措施,如經費補助強制把國家級景觀道路維護好,維持國家門面,管理中的升級機制也是一種獎勵的管理方式建議規劃單位納入管理機制中。	遵照辦理,參見期末報告書 P4-2~4-3。
5.國家級景觀道路可能位於位置偏遠,單位管轄模糊的地帶,其停留空間、賞景點、夜間安全性等是重要的資訊,針對交通安全因子、租車、自行車道連接等其他遊憩資訊請規劃單位提出建議。	參見期末報告書 P.4-1~4-15。
6.國二的部分應該保留為國家級景觀道路,尤其國家門戶意象的重要性高,行政院目前辦理國家門戶意象設計國二也為其設計重點。	列入參考。
7.台 14 是滿優美的景觀道路,雖然有部分路段之課題需要解決,但其遊憩重要性高,期許配套措施能明確反映分級分類的結果。	參見示範道路改善計畫,期末報告書 P.3-73~3-86。
8.建議以區域地形、地域風土資源特性來命名道路分類,會比較反映出景觀道路特性。	依據地形地貌與都市化程度矩陣將景觀道路分為 12 種類型 參見期末報告書 P3-4。

捌、 結論

- 一、感謝各位委員與相關單位提出寶貴的意見。
- 二、期末報告書附上期中簡報的意見回覆對照表以利各單位參考。
- 三、期中報告同意備查,請規劃單位依照合約進度繼續辦理相關研究。
- 四、座談會舉辦參考各單位意見提出邀請單位與議題,與作業單位於工作會議中提出討論。
- 五、期中提出國家級景觀道路二十段 地方級景觀道路二十九段 一般道路二十九段的評定結果,也初步建議四段示範道路,請作業單位根據報告書提出替選道路,簽請署長核定示範道路,以明確後續階段的作業。



## 「全國景觀道路規劃建置計畫」

### 期末簡報會議記錄與辦理情形

- 壹、時間：民國九十三年月九日
- 貳、地點：本署六〇一會議室
- 參、主席：綜計組 組長
- 肆、出(列)席單位計人員：(略)
- 伍、規劃單位報告：略。
- 陸、各單位意見：如下表整理。

各單位意見與修正結果彙整表

發言單位	意見重點	辦理情形
高公局景觀科王科長	1.本案任重道遠，工作量極大，調查之後的資料終於理出些章法，後續如何使用這些基本資料，本案亦提出了大致方向。	敬悉。
	2.(景觀價值*2 + 遊憩價值*1)/3 = 道路評分等級是本案相當重要的公式，得出道路分級的結果，而調查人員紀錄之後如何得到級數的過程，請加以說明。其中國二線評值7分，但列為國家級，很多條道路也有同樣的問題，是不是以1~4、4~7、7~10間距來區分，較不會有分數遺漏。	已修正，參見成果報告書 P.3-10~3-11。道路等級判別有一定的標準，是透過工作會議與期初、期中會議，與相關單位合作進行評分。一段道路還依據同質性來分列小單元，先期是由生動性、完整性、統一性、生態人文代表性、序列性感受等評值加總在評定的系統，參見成果報告書附錄八。初步評定的結果還會經由各單位討論而訂定之，或許部分結果有些小瑕疵，尊重專業者的看法以專家法的方式來作業。
	3. 另一重點為管理機制的部分，目前路權內以交通主管機關管理維護，路權以外視域廊道部分歸由內政部管理，中間如何配合協調？本案利用景觀道路推動委員會，而此組織應該定位於何部會內？如何管理與配合？應該由哪部門管理？建議道路路權內仍由路權主管機關管理，路權外應為何種景觀風貌，應由權外相關機關來規範管制。以現有機關來管理分工可能比成立新的跨部會高層的單位容易。開發規範應儘速擬定，以國二為例，拓寬可否由高公局自行決定或需經由哪個單位同意。	參見成果報告書第五章。
	4.景觀道路施工手冊已執行完畢，案名有些更動，本案請隨之修改。	已修正。
交通部王瑞麟技正	計算簡報之道路數量發現：國家級 23 段、地方級 30 段、一般道路 25 段，總數似乎跟原本道路數量不同，是否能製作 7 8 條道路的總表、對照表，並列出各條道路等級跟原本之差異表。	經過 78 段檢視分級會議，景觀道路只篩選出國家級 22 條，景觀道路分布表如表 3-3-9。

	<p>道路大都屬於公路系統，雖然國二為國家門戶道路，建議國二可降為地方級道路，因拓寬工程即將進行，若目前定為國家級景觀道路一般民眾認同感會較低，建議可配合本案提出的升降級制度，等工程完成後再提升至國家級。</p>	<p>建議國二仍以國家級指認，確定拓寬工程後之定位，讓拓寬工程之規劃更具國家門戶意象創造。</p>
	<p>目前縣鄉道均歸於地方政府管理，但並非所有的道路風貌建設均為優先施政要點，後續道路景觀執行作業之配合措施為何？是否分為路權內外的管理機制，未來是否比照區域計畫法指定公告，還是有其他限制辦法，以免地方施政與中央評定的道路級數無法相配合，若以景觀法管制亦可以，但是否有立法時程不夠快之疑慮。</p>	<p>區域計畫法之景觀道路管制性其實並不高，唯一效果為開發案件中附近有景觀道路，需要進行一公里視域範圍的視覺分析，其他則無規範，因此修正公告的成效應該不高。</p>
	<p>依據本案評定標準，得到滿分的道路僅有台七線，但整體描述中仍有攤販等等的小缺點，因此台七線得到十分的結果請再商議考量。另台 14/台 14 甲道路遊憩與景觀價值都是七顆星，這樣平均起來分數在介於國家與地方級之間，但歸在國家級，但其景觀價值應可在提昇；台 24 景觀價值同樣是七顆星但其等級歸於地方級，換算結果可能需要規劃單位再確認；建議台 27 景觀價值為七顆星，遊憩價值僅六顆星，其實其經過扇平、藤芝、蝴蝶谷等等眾多遊憩景點，應可再提昇遊憩分數。</p>	<p>已修正，參見成果報告書表 3-3-1~表 3-3-4。</p>
<p>公路總局李明倫先生</p>	<p>4-2、4-3、4-4、4-5，中提到「公路局」改為「公路總局」。</p>	<p>已修正。</p>
	<p>4-15 之表 4-2-1 的公路總局適用類別應為改為省道及「代養縣鄉道」。</p>	<p>已修正。參見表 4-2-1。</p>
	<p>4-17 倒數第五行『景觀道路之最上位管理單位隸屬營建署，由營建署獎勵及指認景觀道路』是否正確？因目前交通部也舉辦金路獎評選，另省道之主管機關為公路總局，如台 8 本案定位為國家級景觀道路，應由營建署或是公路總局主管請規劃單位考量。</p>	<p>景觀道路為國家路廊為綠地的系統，且路廊一公里視域範圍應整體性規劃，建議納入營建署管理。</p>
	<p>道路護欄、標誌、交通安全設施是以交通部規範還是以景觀道路觀點來設置，均需加以考量。</p>	<p>在示範道路中道路附屬設施之景觀建議均立意於交通安全考量下。</p>
	<p>認養利用方式與美化設計應符合景觀道路規劃設計準則，這準則部分的内容與養護經費請主辦機關說明。</p>	<p>認養方式以綠美化方案為主，道路週遭可利用之腹地面積不大，因此多以植栽、護欄、擋土牆等道路附屬設施維護認養為主，而設計準則參見報告書第四章，P4-7~4-12。</p>
<p>台北縣政府</p>	<p>北 34 屬於鄉道，其發展經費與管理單位權限如何認定及來源為何，請規劃單位說明之。</p>	<p>建議先期由中央城鄉風貌改善計劃編列預算補助廊道路權內外風貌之修整。由地方政府提出北 34 改善計畫，向中央申請經費。</p>

	<p>地方政府普遍經費拮据，管理國家級景觀道路恐有困難，本案建議企業業主的認養，依目前人行道與陸橋認養效果不彰，因地處偏遠，故請主辦單位提出更具吸引力之條件，讓認養情形踴躍。</p>	<p>應健全制度、提供民間參與及企業認養之利基，包括企業形象、社區團體廣告、獎狀獎盃等相關鼓勵方式，並藉由景觀道路價值觀推廣策略，吸引地區企業及社區團體為地方觀光與環境發展盡一份心力，參見報告書 P.2-15。國家級景觀道路除了管理維護重要性外，亦應從規劃及週邊風貌管制維護景觀道路之水準。</p>
宜蘭縣政府許秀英小姐	<p>目前本縣辦理綠色廊道整體建構規劃案，希望本計畫之研究成果可以成為指標性準則，是否有明確的評分準則，審美觀會因人而異，因此評定的人員是否有特定專家學者或是民間團體。</p>	<p>本案之評定人員為受過嚴謹美學訓練之人員，未來地方政府對於道路建構的評分準則可透過本案建議之指認程序，如圖 4-1-1~4-1-2；指標性準則參見報告書第三章 P3-13~3-17。</p>
	<p>道路景觀設施如植栽設置、電纜線路線與居民日常生活之衝突問題應如何解決，是否有明確的法源可提供參考。</p>	<p>與道路元素較為相關之法源依循景觀法、公路法、公路用地法等。</p>
台南縣政府彭紹博先生	<p>評分的基準是否有明確的評分項目、量化之表格來進行評估，以利地方政府管理與評定。</p>	<p>參見報告書第三章 P3-13~3-17 詳列評定因子與說明。</p>
	<p>雲嘉南國家風景區已正式成立，台 17、縣 176、縣 174 為國家風景區之主要道路，串聯風景區各據點，而這些道路應由那個單位來執行規劃及逐年建設，應統合各管理單位之施政方針，以免眾多的建設使得景觀道路品質低落，故管理機制的建立需要儘快設立。</p>	<p>屬於省道縣道之景觀道路之管理單位分工權責參見報告書第四章，表 4-1-1，從規劃設計、發包施工至管理維護分工合作，表 4-2-1 則包含了政府各級單位及地方社區改造路廊風貌相關工作分配，以達到分工合擊之效果。</p>
	<p>滿西~玉井之台三線景觀優美，是否可考量納入景觀道路的建置，對於五庫國家風景區的發展是有極大助益，提供規劃單位及營建署參考。</p>	<p>因該路段僅五公里長，體驗距離較短，可在後續研究中列入參考。</p>
	<p>若能確定整體規劃的執行單位及編列經費的機制，地方政府參與度高則配合度較高，若中央的補助原則可建立，將對道路建設有正面助益。</p>	<p>列入參考，參見報告書第四章。</p>
營建署市鄉局詹博勳先生	<p>本研究計畫可作為區域計畫、海岸規劃之重要參據。</p>	<p>敬悉。</p>
	<p>國二為國家門戶的第一條道路，目前的景觀都很優良，市鄉局於期中簡報中建議提升至國家級之等級。既然為國家主要的門戶，應在施工的同時避免景觀太突兀之情況，持續維持國家級景觀道路品質。</p>	<p>列入參考。</p>
	<p>本案針對機制架構已勾勒提出，後續如何連結與後續執行、評估審查、經費來源則為後續研究中應加強的部分。</p>	<p>針對執行、評估審查、經費來源的建議參見報告書第四章內容。</p>
都計組王銘正組長	<p>立法院已完成景觀法案的審查，部分條文尚須協商，可配合景觀法先期項目列為今年度補助工作重點。於今年三月已完成第一階段的補助工作，六月中旬會進行期中檢討與經費提撥，希望今年度有效執行預算。</p>	<p>列入參考。</p>

	<p>地方政府可依據本案研究成果與景觀法劃設重點景觀區，配合後續相關配套措施，維護工作可利用現行補助計畫及現有法制先行操作，聚落改善已從去年開始進行相關工作。有關於景觀法有幾個項度跟各位報告</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、縣市層級均會建置縣市景觀綱要計畫，先行指定重點景觀區。景觀道路之沿線地區，可納入景觀改善重點區域。</li> <li>2、目前城鄉風貌推動之計畫後續願意配合綜計組、相關部會及縣市政府共同推動。</li> <li>3、可先進行全國優良景觀道路的獎勵評選，使地方榮譽感提升。</li> <li>4、建立資料庫的系統連結，經由逐年資料充實中強化地方居民的參與與共識。</li> <li>5、本案之研究成果，可利用優先推動的實施計畫或方案發布研究成果，成為相關部會直轄縣市政府來推動，其中的分辦配合措施可透過自治法規分期辦理改善項目，有些需配合年度計畫、補助經費，來加以分工合擊。</li> </ol>	
<p>國家公園組黃怡平小姐</p>	<p>國家公園範圍內，道路拓寬的建立仍須遵循國家公園的限制，各案可先協調，再與公路單位協商。</p>	<p>列入參考。</p>
<p>綜計組朱慶倫科長</p>	<p>區域計畫中有 68 段道路，缺乏全面性之資源調查，因此本案的目的之一即為資料庫的資料收集。</p>	<p>列入參考。</p>
	<p>道路評值的作業上是經由多次工作會議討論、篩選而達到的結果，並非全為紀錄人員主觀意見，評估結果可能會跟平常大家認知不同，則須回歸至景觀道路之定義為景色優美的借景路段，而非造景建設，是以景觀價值為主遊憩資源為輔。</p>	<p>列入參考。評值之作方法已補充參見成果報告書第三章 P3-10~3-11 及附錄八分級檢討會議紀錄。</p>
	<p>組織部分，景觀道路最早的主辦單位為觀光局，而目前行政院道路景觀改善推動委員會的幕僚機關為公共工程委員會即為景觀道路之協調最終的平台，但其推動機能尚未發揮是相當大之課題。公部門與私部門的互動，是解決公部門財源拮据的重要措施，因此本年度的延續案將實際模擬機制流程。</p>	<p>本案所提出的維護準則與執行方案為整體性考量，因應每條景觀道路之所在區域及資源條件差異，在定位與發展重點不同，因此在建立審議或準則事項時，需考量個案差異而有所調整。</p>
	<p>法制面而言，路權內為交通部管理，路權外大部分為非都市土地，管理需要管制工具來要求土地開發之條件。是否能推動都市土地與非都市土地管制一元化值得考量。</p>	
	<p>財源問題，城鄉風貌可支援計畫經費。執行可能會遇到以下問題，可提供規劃單位參考：  <ol style="list-style-type: none"> <li>1.路權內外管理單位不同建設協商困難。</li> <li>2.道路經過較偏遠的地區，不一定會對示範道路建設有興趣。</li> <li>3.示範道路之地方政府中台北縣、宜蘭縣、台南縣參與本次期末會議可能對於將來景觀道路的建設有較高配合意願。其城鄉風貌競爭行計畫中均榜上有名，未來示範道路的促參機制可請他們加以配合。</li> <li>4.觀光局的觀光客倍增計畫亦可適度支援經費補助。</li> </ol> </p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.參見課題與對策 P2-9~2-12。</li> <li>2.對於土地及建築物權利關係人之補助與獎勵措施方面，應研訂全區性與開發個案性的兩個向度，配合其他相關政策，如城鄉風貌改善計畫等，提供獎補助金，並利用容積獎勵、容積移轉、放寬使用限制、減免稅捐等優厚條件，鼓勵景觀道路週邊路廊範圍之土地、建物持有者保持優良風貌，控制全線景觀及遊憩品質。</li> <li>3.列入參考。</li> <li>4.本案較適用於城鄉風貌水與綠計畫之經費編列中。</li> </ol>

郭瓊瑩委員	本案計畫之建置目的已達到。	敬悉。
	以美國沿海景觀道路 HighwayNO.1 為例，其為多種計畫重疊實行，因此單一道路已加諸多重意義，其道路發展限制也多。台灣景觀道路的等級是否可利用屬性、空間定位來分級，較容易行銷景觀道路的價值。	景觀道路之分級從景觀價值、遊憩資源評定，日後針對個案之改善建議根據道路屬性空間定位來給予改善準則，行銷景觀道路價值。
	示範道路之執行，首要工作應先建立 LOGOL，衍生出的規範、設計應要遵守其標誌意象。	列入紀錄。
	行銷部分是當前最重要的問題，應配合國家風景區等等行政範圍來執行，如台 17 雖然目前狀況不佳，但因其未來為雲嘉南國家風景區應可加級提升。另，如阿里山鐵道改善，牽涉單位很廣，可利用工作圈方式、以及確實經費操作示範道路。	於城鄉風貌改善計畫中申請到景觀路廊風貌營造經費，透過景觀道路指認評估程序(圖 5-1-1)，可提升景觀道路等級，是一種標章的獎勵認證。
	離島的標準是否要有不同，因其吸引條件可能跟本島之資源不同，給予地方政府壓力以確保離島特殊資源，訴諸於大家有認同的認定標準是全民運動。	台灣離島之景觀道路已建議規劃建制離島旅遊系統，後續研究補充調查金門馬祖路線。

陸、結論

- (一)准予備查，相關單位的意見，請給予回復。
- (二)未來行銷、執行機制仍須努力，日後將進行討論。



## 全國景觀道路規劃建置計畫

### 座談會

#### 一、座談會相關資訊說明

##### (一) 座談會名稱

全國景觀道路規劃建置計畫座談會

##### (二) 座談會舉辦目的

全國景觀道路建置計畫為包括中央及地方道路相關土地及道路管理單位等對於景觀道路開發、建設與管理之整合計畫，藉由本計畫的操作確立景觀道路的相關準則；因此本次座談會的目的除了在於整合政府各單位對於景觀道路的相關意見外，並藉由學術研討的方式交流討論釐清景觀道路的相關議題。

##### (三) 辦理方式

- 1.委託單位：內政部營建署
- 2.主辦單位：中華名園造園學會
- 3.座談會地點：台北市營建署會議室
- 4.座談會舉辦時間：民國 93 年 2 月 27 日（星期五）下午 1 時 30 分至 5 時 30 分

## 二、座談會流程安排

時間	議程	主持人	主講人
13：40~14：00	報到 領取資料		
14：00~14：15	座談會開幕與致詞	營建署署長 與會來賓	
14：15~14：45	全國景觀道路規劃建置計畫— 1.各景觀道路分級分類與示範道路選取 2.建構景觀道路資料庫	營建署署長 李素馨教授	李素馨教授 陳毓宏經理
14：45~15：15	景觀道路設置作業參考案例	營建署署長 李素馨教授	李如儀教授
15：15~15：45	景觀道路周邊土地風貌管理機制與管理課題	營建署署長 李素馨教授	郭瓊瑩教授 侯錦雄教授
15：45~16：00	休息時間		
16：00~17：00	綜合討論與結論建議	營建署署長 李素馨教授	與會人士

### 三、座談會相關資料及講稿

#### 全國景觀道路規劃建置計畫初步成果說明—

1.各景觀道路分級分類與示範景觀道路選取

2.建構景觀道路資料庫

李素馨教授 陳毓宏經理

#### 景觀道路設置作業參考案例

李如儀總經理

#### 景觀道路周邊土地風貌管理機制與管理課題

郭瓊瑩教授 侯錦雄教授

# 全國景觀道路規劃建置計畫初步成果說明

李素馨教授 陳毓宏經理

## 一、計劃主旨

從民國六十八年之後政府陸續指定七十八條景觀道路，惟缺乏後續相關景觀道路、休閒景點整體規劃、設計之執行方案；加上台灣地區地狹人稠，在都市發展蔓延及交通運輸需求之壓力下，部分景觀道路兩側土地常有過度開發情形，破壞了原有的景觀資源，近年經濟發展需求，政府積極推動觀光客增增計劃，道路的連結網絡變得益加重要，道路環境風貌亦是觀光的重點體驗帶，如何在線性空間中力求景觀與視覺的體驗成為景觀道路規劃的重要課題。

本研究依據九十一年度行政院核定的「全國景觀道路建設計畫」七十八條景觀道路路線，以現地勘查方式，整合道路廊道之景觀資源特性、廊道土地使用情形、沿線設施、鄰近遊憩據點等全面性調查，重新檢討景觀道路系統，建立景觀路網系統與觀光資源資料庫，以提供主管機關管理與方便民眾旅遊查詢，俾政府建立景觀道路設施與景觀維護資料庫；計畫成果為方便民眾旅遊查詢，內容包括觀光據點、服務設施分布、交通路線、替代道路訊息為主，引導便利的旅遊路線及提供國人認識景觀道路資源價值之機會。



## 二、計畫目標

### (一) 全面調查景觀道路資源，了解景觀道路現況

現地調查「全國景觀道路建設計畫」之78段景觀道路資料，全面普查各路段之景觀價值、道路附屬設施、鄰近遊憩據點以及廊道土地使用現況，以作為道路管理、查詢、開發與路線淘汰之依據。並配合國內旅遊方案、道路類型等因素選擇示範道路，清查其景觀特性、遊憩賞景資源、附屬服務設施水準與廊道土地使用現況等資料，了解景觀道路規劃研究多年後現況資料，並予以重新檢討。

### (二) 提出改善重點計畫，加強管制路廊土地使用及周邊景觀

針對示範景觀道路之資源調查結果，分析各道路環境所呈現的樣貌是否符合景觀道路之意義，研析課題與對策，建議景觀道路及沿線休憩設施規劃及景觀改善重點。

**(三) 訂立景觀道路規劃設計準則、改善、維護管理機制及準則**

依景觀道路類型、等級訂定規劃設計準則與廊道土地管制要點，以提昇景觀道路廊道品質。

**(四) 建構完善景觀道路資訊系統資料庫以利資料查詢**

將以上資訊建立管理查詢層級、國民旅遊查詢二大資訊系統，以利主管單位管理機制隨時掌控道路狀況，並追蹤監測訊息，並提供國人旅遊即時交通訊息，及沿線旅遊體驗的資料。另外民眾亦可藉由土地開發相關法令資料庫取得政府相關景觀道路最新政策以及景觀道路兩旁相關法令與管制要點訊息，以免沿線不當使用開發，破壞景觀道路品質。

**(五) 獎勵地方政府參與與企業認養增進全民參與認同**

督導地方政府發揮管理道路之權責並獎勵當地重要企業或社區居民參與認養，利用在地人力管理之效力與直接性，保護景觀品質優良的公路，循序將良好之路廊景觀擴張至整體城鄉風貌之改善，藉著道路的流通推廣行銷地方特色產品，帶動經濟發展。

**四、計劃成果初步說明**

**(一) 景觀道路分類：**

將景觀道路依地形地貌與都市程度分為十二類。

**(二) 進行七十八段景觀道路普查作業：**

紀錄景觀道路經過景價值與遊憩資源強度進行評分。

**(三) 提出景觀道路改善要點。**

**(四) 景觀道路分級：**

初步分級國家級景觀道路共20段，地方級景觀道路共29段，一般級道路共29段。

**(五) 建構景觀道路系統網絡：**

依據套裝旅遊路線將這些景觀道路串連十一個景觀道路旅遊系統。

**(六) 建構景觀道路資料庫：**

分別為管理層級資訊系統掌握並、國民旅遊導覽系統諮詢。並建置動態管理系統，以利日後資料更新維護。

**(七) 選取示範道路：**

初步篩選四段示範道路，北部區域為台2；中部區域為台14/14甲；南部區域為台26；東部區域為縣193。目前針對四段景觀道路進行文獻資料與相關計畫資料彙整，提出各道路之課題，以利後續清查作業進行，加以提出道路規劃設計改善理念與管理要點。

**五、景觀道路分級分類架構**

景觀道路定義為「當一條道路經過優美風景或獨特景觀之線狀地區，沿途可供遊客以車行或步行方式享有特殊之遊憩體驗，提供用路人或是旅行者自然的、歷史的、地質地形及土地使用產生的視覺體驗」，此道路即可稱為景觀道路(交通部觀光局，1996)。其必要特性為：

- 所經過線狀地區具有景觀資源。
- 道路設計標準可使遊客有欣賞停留的機會。
- 沿線附設服務及安全設施應齊全。
- 道路設計應可提供遊客連續性之遊憩體驗。
- 景觀道路管理範疇包含路權範圍與廊道範圍。



本計劃針對道路週邊環境元素所形塑之景觀，經由現地調查檢視道路之生動性、統一性、獨特性以及和諧性並紀錄道路中是否有明顯地標、特殊地形、招牌、意象設計、眺望點、建築形式等特殊景觀點，針對各路段之景觀好壞評估其景觀序列感受，藉由這些調查數值將景觀道路分級，作為日後管理維護之依據。

**(一) 分級**

需強化景觀造景或是借景保留優美景色等因素，可將景觀道路分級，分為國家級與地方級，以作為日後管制管理基礎。通過國家公園、國家風景區或是環境敏感區這些具有特別景觀資源或賞景潛力之景觀廊道，多半面臨資源保育的重要課題，這些景觀道路若依循調查所收集的序列感受與

景觀價值等因素特色，評選出國家級景觀道路與地方級之區別(表3-1-1)，另若道路兩側土地過度開發，已破壞原有景觀資源，則重新檢討剔除景觀道路之列。

- 1.國家級：景觀資源價值高或具保育性與特殊性，能聯繫遊憩據點成為系統網落。
- 2.地方級：景觀資源價值尚可，但無嚴重景觀破壞性之道路。
- 3.一般道路：經過調查，景觀價值低劣或沿線景觀並無特殊之處可剔除為一般道路。

## (二) 分類

台灣地區景觀道路目前分布範圍大都聚集於平丘、自然地區，其沿途多屬自然資源景色類型，故本計畫以自然地區景觀道路資源系統分類，分為山區、海岸及平丘三類，然台灣地區景觀變化多端，因此同一條景觀道路經常不止包含一種類型之道路(表2，不論是哪一類之路線，會因路段經過不同的人文城鎮或是自然生態資源而有不同風貌，因此可將這些路段依據都市化程度與資源狀況分為自然原始、平丘、村落與都市或鄉鎮，以考量道路景觀為自然美景著重保育資源或是經過重要城鎮密集人文類型居地，綜合兩者地形地貌結構，道路之類型可由矩陣表格分為12種。說明如下：

- 1.自然原始：通常距離人口中心相當遠、無明顯人類影響，週遭土地環境崎嶇不平、林木叢生、地形變化大。
- 2.鄉野聚落：發程度低，景觀特質多樣化，有森林、田野及農地等；其中住宅、農莊及橋樑四處分布；由低海拔至中海拔。
- 3.城鎮聚落：住樣態是小型的、密集的，中等程度的開發，主要是居宅形式使用；任何海拔都有可能。
- 4.都市區域：典型的居住樣態是大型的、擴張式的，高度的開發以住宅組構與大量的工商發展結合，通常處於低海拔。

表 2 全國景觀道路分類矩陣表

地形地貌	*山區(A) (1000M 以上)	**平丘(B) (200~1000M)	***海岸(C)
都市化程度			
原始自然(I)	A-I	B-I	C-I
鄉野村落(I)	A-II	B-II	C-II
城鎮聚落(III)	A-III	B-III	C-III
都市區域(IV)	A-IV	B-IV	C-IV

## 六、景觀道路分級評值

以『道路狀況量表』、『景觀序列感受』評量道路景觀價值並綜合沿線遊憩資源數量與重要性，定出初步景觀道路等級，再以專家法以及與地方政府人員討論而評定之。評定之準則說明如下：

### 一、道路遊憩資源

遊憩據點除了各風景遊樂區外亦包含賞景、沿途景色體驗、服務設施安全性與多樣性等因素，讓景觀道路的旅遊網絡機能更完備。

評定遊憩資源強弱以十顆星為標準，4分以下為道路無串聯遊憩據點的機能且沿途服務設施與賞景功能低落；4~7分以下為道路串聯之遊憩據點獨特性尚可，可能為一般休閒農場、遊樂設施之層級，具有一般賞景與服務設施之條件者；7~10分為道路經過鄰近之遊憩據點層級、獨特性與人文自然生態性高，如國家公園、國家森林遊樂區、公部門經營之林場、風景特定區、風景區等，且加上沿途之賞景體驗與駐留點設施完善者。

### 二、道路景觀價值

由各單元的景觀特徵、土地使用狀況、週遭遊憩資源以及地形或是城鄉風貌等因素評定道路景觀價值高低，4分以下為景觀價值低落的道路，且無賞景體驗之資源；4~7分以下為景觀價值與條件尚可的道路，但需要進行局部改善計畫者；7~10分為景觀價值高的道路，景觀道路經過原始自然地區較無須修景造景的道路路段。

### 三、道路等級

道路遊憩資源與道路景觀價值兩者分數綜合為景觀道路分及之標準，取景觀價值與遊憩資源權重比2：1計算其平均值，所得之分數若介於4分以下則可考量其缺失與資源破壞程度高提出建議並改為一般道路，4~7分以下之間者則為地方級道路，7~10分為國家級道路。公式為：

$$(\text{景觀價值} * 2 + \text{遊憩資源} * 1) / 3 = \text{道路等級}$$

## 七、景觀道路課題研析

### (一) 政策及法制面課題研析

■課題一：本計畫須明確掌握「挑戰 2008 國家發展重點計畫」政策中的定位和功能

■課題二：景觀道路路廊遊程體驗作為重點觀光產品，在現行政府分工制度中如何達到分工合擊之經營效益

■課題三：目前仍未建立明確之景觀道路推動評估架構，造成政府推動與民間配合之困難相對增加

(二)「景觀道路」價值推廣與道路風貌地方特色區隔課題研析

■課題一：如何確保景觀道路沿線環境景觀的品質，且釐清其景觀價值對於環境機能之提昇仍有待確認

■課題二：目前對於景觀道路的設立價值仍未普遍受到大眾所認定，其相關資訊建置工作之實質應用意義與使用者間的關聯性價值有待建立

■課題三：景觀道路所經之地方風貌尚未營造健全，同樣的自然資源無法區隔，導致台灣道路環境景觀同質性高缺乏美感與獨特性。

(三)公私合營可行性課題研析

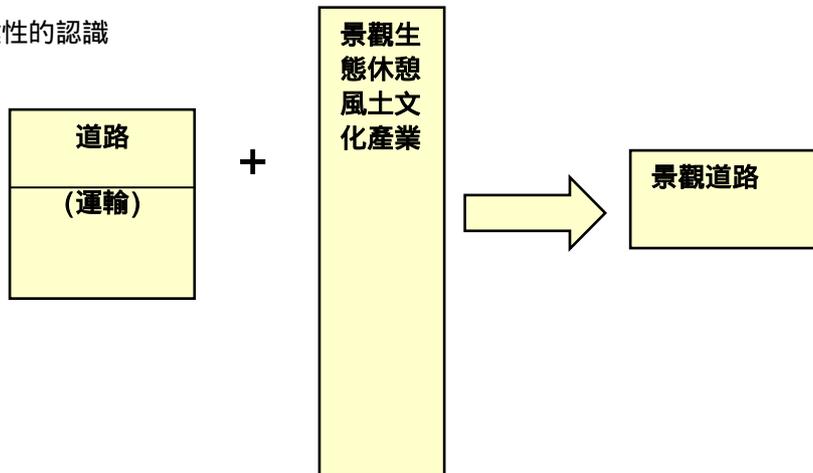
■課題一：政府主管機關與民間單位互動不良，甚至於推動過程中，當牽涉利益衝突時，造成對立之情形發生

■課題二：缺乏統一認證與推廣之民間參與及企業認養程序與機制，以及配套訓練、講習等課程之安排

## 景觀道路設置作業參考案例

李如儀總經理

### 一、關鍵性的認識



#### (一) 建立“品牌化”的形象概念

案例：美國 INTERSTATE 66 HIGHWAY

舊金山 17 MILES DRIVE

以色列耶路撒冷至死海公路

#### (二) 注重“套餐化”的資源整合

案例：美國公路 19 世紀神駒快遞路線

台灣台 2 線

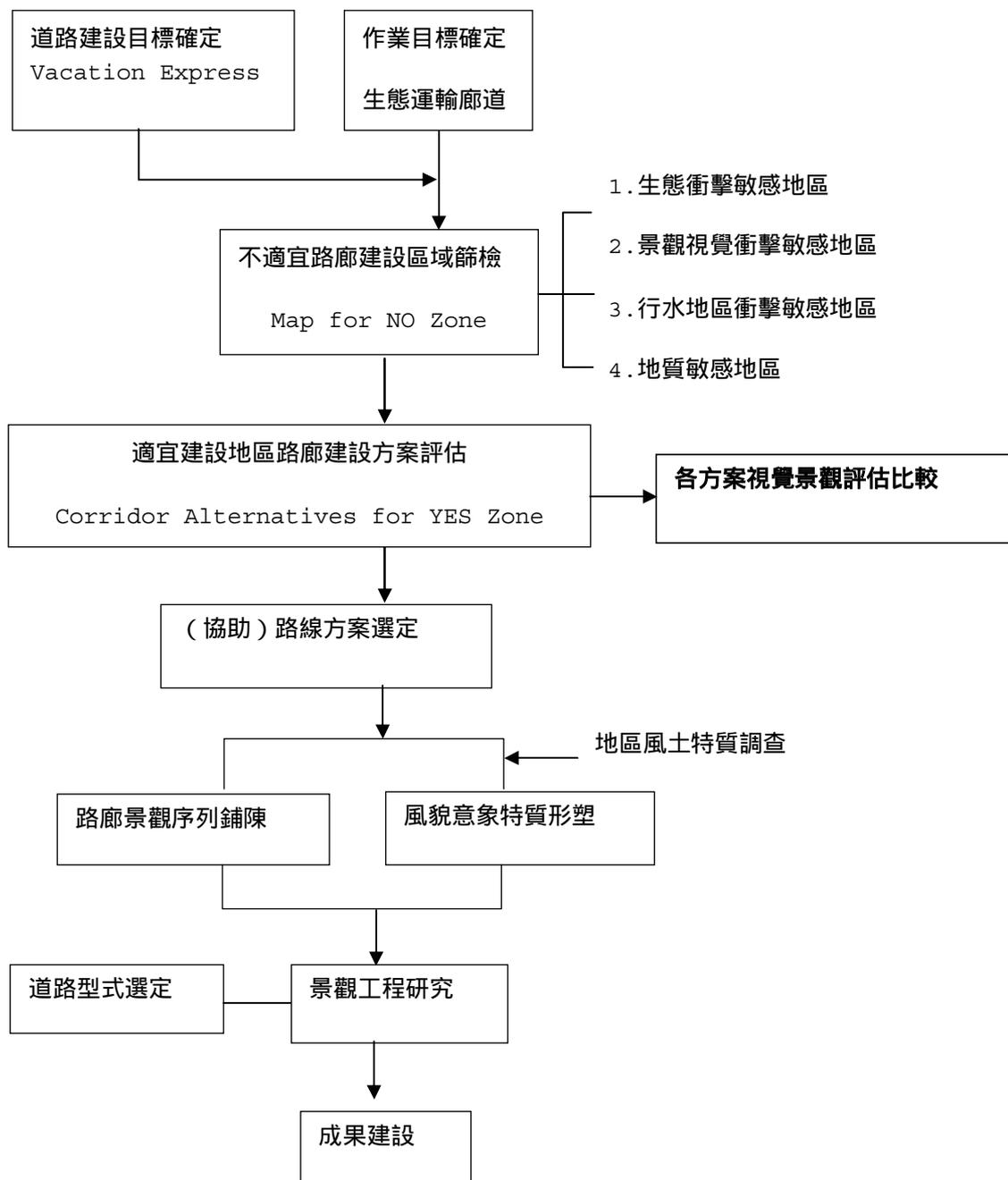
#### (三) 發揮“櫥窗化”的展示機會

案例：美國 SR520 公路

台灣蘇花公路蘇和段

二、路廊設置作業流程及方法

(以南迴公路二高延伸線案例參考流程)



## (一) 路廊景觀可行性研究作業流程

### 1.區域性不適宜地區篩檢 (Identify NO Zone Area)

針對土地使用類型及影響區域環境之景觀衝擊地區劃設不適宜地區。但是，若因其他工程及環境因素考量，非不得已必需開發時，應依據其環境特性而欲予一定條件之景觀維護及復育之責。

### 2.替選方案路廊視覺景觀影響評估 (Visual Impact Assessment)

針對路廊建設之替選方案提出各方案視覺景觀評估，針對主客觀等因素加權評量以協助路廊方案之定線選定。

### 3.路廊沿線景觀風貌塑造 (Landscape Image Creating)

針對路廊內用路者及路廊外地方觀看者的角度進行景觀道路(Holiday Express)路廊沿線整體景觀塑造意象建議。

### 4.景觀工程研究 (Landscape Construction Analysis)

針對現有生態及風景視野良好地區以最小的工程干擾度完成路廊景觀工程研究與分析。平衡「工程開發」與「環境影響」間之慣有逆差，分析區域環境之景觀資源特性，避免環境景觀之衝擊

## (二) 路廊景觀評估作業方法及步驟

參考(American Society of Landscape Architects, 1984, Visual Impact Assessment for Highway Project)s：郭/林，87年，景觀影響評估方法；

### 1.區域性不適宜地區篩檢 (Identify NO Zone Area)

Step1.環境視覺界定 Define the visual environment of the project

- (1)以區域性整體景觀的角度進行環境景觀資源分析
- (2)發展視覺評估基礎架構：標示視覺衝擊限制位置以利替選方案初步篩檢之適當基準。
- (3)製作田野調查標繪圖輔助判斷環境視覺景觀輪廓。

### 2.替選方案路廊視覺景觀影響評估 (Visual Impact Assessment)

Setp2.指認焦點視景 Identify key views for visual assessment

- (1)針對替選方案路廊並配合土地使用分析進行觀看者的方位視景描述。
- (2)指認一般重要焦點視野的位置
- (3)拍攝重要視野點各個角度的照片
- (4)選擇一張照片其最清楚的呈現對本路廊的視覺影響。

Setp3.分析現存的視覺資源及觀看者反應 Analyze existing visual resources and viewer response

(1)路沿線的視覺景觀品質，因地形與土地使用形態而異。在可見的視域範圍內，可視景觀的特性與差異性，將類似的景觀予以歸類為景觀同質區，並可做初步的景觀美質分析，以做為後續景觀評估時的主要評估單元。

景觀同質區的美質依其價值與可被接受的程度，可分為 A 至 E 五個等級，定性說明如下：

A 級：景觀品質極佳，具有特殊的意義與極高的觀賞價值，為罕見的景觀，值得整體保護者。

B 級：屬於景觀品質佳，可視情形予以開發限制，以維護一定標準以上的景觀品質。

C 級：為一般性的景觀，極常見，開發度較高，其景觀品質可為一般人長期接受者。

D 級：景觀品質較差，予人不良的印象，但尚可接近，可能為某些不當的人為開發所致，必須加以改善者。

E 級：屬於極不良的景觀，給人惡劣且不願接近的印象，可能環境品質亦受到嚴重破壞，而極需改善者。

(2)依據不同區域指認各區之地形及(人為及自然度)土地現況(land-use & land-cover)製作各同質段區域景觀單元檢核表

(3)依據路廊內外的觀看者角度的感知來評斷視覺影響的因子加權評分，以決策出最適景觀單元區段。透過地方價值評斷及目標設定等關係的瞭解與溝通來協助瞭解觀看者的價值導向，以釐清及避免價值判斷的衝突。

### 3.路廊沿線景觀風貌塑造 (Landscape Image Creating)

Setp4.視覺景觀描述 (繪) Depict the visual appearance of project alternatives

(1)依據定線之路廊進行路廊建設形式與環境關係模擬與描述。

(2)重要及變異度較大區段、重要焦點視野等視覺景觀斷面描繪。

### 4.景觀工程研究 (Landscape Construction Analysis)

Setp5.視覺衝擊評估 Assess the visual impacts of project alternatives

(1)視覺資源的改變：紀錄各景觀資源視覺特色描述及路廊周邊背景視覺上融合度分析，一般在歷史風貌區域較為重要。另外，評斷路廊影響視覺品質的方式主要在於路廊建設後的外觀模擬與現存景觀對照、檢核各景觀類型在視覺品質上的影響。最重要的檢核方式就是觀看者的反應對於視覺的改變對照。

(2)工程最小干擾度：就環境景觀的觀點而言，如何減輕新設路廊對環境景觀上的衝擊，並提出景觀上最小干擾度的因應對策亦是景觀工程研究工作之一。

案例：(1)北宜高速公路（蘭陽平原段）

(2)二高延伸南迴公路可行性研究

### 三、結論

景觀道路不僅是線路（LINEAL ALIGNMENTS）及廊道（CORRIDOR）的佈設，最重要的是環境面的資源（自然及人文）的整合，重組及串連，景觀道路整體路廊的效益應由面及點、線的劇場效果（THEATRICAL REFLECTION） 視覺及心理，產業引薦、地方經濟（INDUSTRIAL PROMOTION），歷史回憶（HISTORICAL MEMORIES） 人文軌跡等等評估，方為完整的設置作業。

## 景觀道路周邊土地風貌管理機制與管理課題

郭瓊瑩\*

### 壹、前言

景觀道路係指延續各區域計畫指定之景觀道路，以人口集中地區通往觀光遊憩地區或觀光遊憩據點間聯絡道路作為景觀道路（全國景觀道路建設計畫，2002）。隨著都市發展及都市空間形式轉變，景觀道路所具備之價值更為多元，不僅能彰顯環境之自明性、展現台灣各地區獨特之風土色彩與城鄉風貌，在提升地方產業發展上，它更佔有舉足輕重之地位。有鑑於此，台灣地區始自1979年「台灣地區綜合開發計畫」即已提出國家道路公園計畫，並於北、中、南、東部區域計畫中劃設景觀道路，但因道路建設長年以交通運輸為主要建設目的，對道路周邊土地並無配合發展之管理原則，加以道路綠美化建設僅侷限路權範圍內，忽略對周邊土地之管理與配合，以致景觀建設之成效有限。

為確實提升景觀道路品質，景觀道路之建設除路權範圍內之道路本身，尚應考量與周邊土地共構之廊道空間，共同探討廊道整體風貌協調與景觀資源維護管理課題。本文擬針對景觀廊道風貌之管理課題進行探討並提出策略與建議，以利改善景觀道路周邊土地景觀並彰顯其地區性風貌特色。

### 貳、課題與對策探討

有關景觀道路及周邊土地風貌管理，其涉及因素繁雜，本文擬自相關先期研究歸納課題，並自實際調查及收集相關單位之執行現況案例，分析關鍵議題，並自下列面向探討之：

#### 一、計畫法令方面

課題：現有計畫體系（如都市計畫法等）缺乏對道路周邊土地景觀建設之考量，致使景觀道路淪為單一、獨善其身之建設，無法整合周邊土地特色發揮整體效益。

對策：1.訂定並確實執行景觀道路周邊土地風貌改善計畫，其中「全國性景觀道路周邊土地風貌規劃」可納入區域計畫通盤檢討；縣市內景觀道路與周邊土地綠美化可納入縣市綜合發展計畫及都市計畫通盤檢討等，據以落實全國性及地方縣市政府整合之景觀道路周邊土地風貌改善建設。

2.依審議中之景觀法（草案）依景觀道路在地理區位與空間品質之特色，劃設重點景觀區，並依法進行管制、研擬改善對策。

## 二、土地使用分區方面

課 題：台灣北、中、南、東各區域不同土地使用分區之都市空間與道路環境各具特色，然景觀道路規劃與周邊土地景觀風貌卻大同小異，無法彰顯地方特色。

對 策：1.不同空間特質之景觀道路應突顯並塑造地域性特色，如：都會道路、田野道路、海岸道路、山麓道路等，不同類型之景觀道路宜因地制宜規範規劃原則。

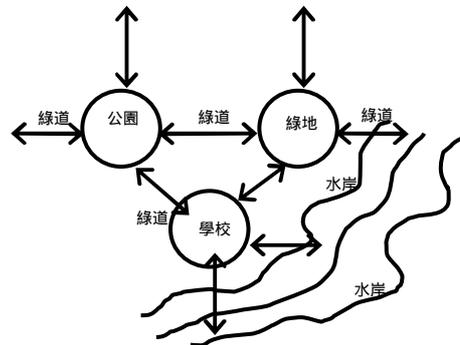
2.景觀道路周邊土地風貌特色應依不同土地使用分區界定定義，且景觀道路與周邊土地風貌塑造應與兩側土地使用及空間特性調和，方能產生整體性與和諧感。以下將針對不同土地使用分區主要臨接之都市商業區、住宅區、工業區及文教區、農業區及風景區，四種主要土地使用型態進行景觀與綠美化之說明（表1）。

- 景觀道路臨接商業區：行人活動以逛街購物為主，除應求行人動線之流暢外，並應兼顧周邊附屬設施之便利性及休閒性。
- 景觀道路臨接住宅區：注意環境保護機能、噪音減低、大氣淨化之作用，並應兼顧居民生活安全，減少路面高差設計、住宅出入之便利性。
- 景觀道路臨接工業區：需注意動線流暢，以及環境抗污與防噪音之處理，設施設置以易於清潔維護為準，植栽選用能抗污、淨化空氣與塵害者為佳。
- 景觀道路臨接文教區：考量學童及行人使用安全，緊鄰文教區之道路與週邊環境應全面推行無障礙設施，並以連續綠帶及複層配置進行綠美化，以減少學童跨越產生危險。
- 景觀道路臨接公園綠地：應考慮到與社區徒步系統及自行車道系統串聯之無障礙環境設計，並以連續綠帶及複層配置的蜜源植栽及當地原生種植栽，將公園綠地的生態環境與社區進行串聯。
- 景觀道路臨接農業區：應尊重沿線田野農村自然景觀，除沿線配置自行車道與周邊農水路、圳路或產業道路連結外，道路綠化植栽亦宜優先選用當地既有樹種、鄉土樹種或原生樹種，以維護田野自然景致，塑造富麗農村風貌。
- 景觀道路臨接風景區：考量觀光產業門戶導引之必要性，植栽以開花植物及葉色富變化之原生樹種優先考量，於道路兩側以連續綠帶型式複層栽植，塑造具當地特色與迎賓意涵之景觀特色。

表 1 人行步道臨接各土地使用型態景觀改善建議表

土地分區	景觀改善方式	植栽選用建議
都心商業區	座椅、花盆(架)、公用電話亭 明亮色彩之鋪面、騎樓、步道障礙物之排除	植物葉色柔和、明亮者佳 抗噪音強之植栽
住宅區	穩重色彩之鋪面、綠化植栽 住宅社區特色之活用，如藝術特色，客家文化特色等	植栽葉色較深、遮陽性強之喬木 香花植物營造沈穩平和之氣氛
工業區	應用中性自然色系設計各項設施以緩和工業區冷色調之生硬印象 鋪面選用自然色系如棕色、灰色等配置	視覺阻隔性強之植栽 抗污性強之植栽
文教區	通學步道無障礙 鋪面選用自然色系鋪陳並以暖色系作為重點點綴 非主要動線減少鋪面鋪設或採透水鋪面鋪設	植物葉色柔和、耐落塵且抗噪音之植栽 通學人行道設置連續綠帶、營造通學林蔭道路 大喬木雙排多樹種栽植、灌木與蔓性植物混搭
公園綠地	減少鋪面使用 公園與道路連結無障礙 設施選用自然材質設計	道路與公園綠地整合設計 人行道臨車道側設置連續綠帶
農業區	維護自然鄉土地貌 必要性服務設施考量當地自然素材(竹、石等)設置 自行車道連結產業道路與農田水路	植栽為葉色較深、遮陽性強之喬木 當地鄉土樹種優先選用 自行車道與綠色隧道共構
風景區	座椅、花盆(架)、公用電話亭等服務設施以當地人文特色為主題進行設計 鋪面或護欄選用當地自然素材(竹、石等)設置	花期長且花色、葉色優美富變化之樹種 香花植物分段栽植營造愉悅氣氛 大喬木可雙排栽植、灌木與蔓性植物混搭

資料來源：1.郭瓊瑩，2003，2.本研究整理。



### 三、綠地系統串聯方面

課題：目前已指認之景觀道路大多非計畫性之景觀道路，部分因廊道坡度、地質限制與山坡地保育有衝突現象，現況道路之綠帶並未與周邊公園、綠地、開放空間...等加以串聯，因此，彼此形成“孤島效應”，無法達成系統性串聯效益。

對策：1.依「景觀生態」概念，配置合理基質、嵌塊體、廊道元素，俾達成生態循環之動態平衡基礎。

2.景觀道路應考量與周邊公園綠地、水岸、學校等開放空間關連之可行性，規劃綠道（Greenway）予以串連結合，以符合景觀生態、防災動線等多方機能需求，並藉由道路線性綠地的串接，擴大都市空間中綠網之建立。

#### 四、規劃設計方面

課 題：國內既有道路設計侷限於道路安全幾何及服務水準層面，加以既有道路綠帶寬度普遍不足及周邊土地景觀紊亂缺乏管理，無法滿足綠色休閒運輸品質要求。

對 策：1.建立綠運輸網絡並縮減道路車道面積，增加綠帶面積並與道路周邊綠地連結，以兼顧道路運輸、生態、休閒、美質之多元考量。

2.考量道路綠帶與周邊土地法定空地或退縮空間整合綠化之可能性，綠帶之寬度可為”非均質性寬度”，如道路除去與公園隔離設施，使道路與公園綠化連結；道路與建築物退縮空間一體綠美化，將線與面結合為更大之綠化空間。

3.倡導「綠色旅遊運輸」結合道路綠帶，規劃完善自行車道系統，並配置適當之街家具與設施設備美化等，與道路相鄰之建築立面應進行綠美化或景觀改善、招牌進行設計管制規範、騎樓重整並與街道銜接。

4.「綠色運輸」規劃須妥善設計道路兩側之綠地空間(包含建築物退縮空間、法定空地、閒置空地、公園綠地及校園用地等)，栽植適當之抗污染植栽及適宜生態工法、環保回收材質等運用，達成永續運輸理念之落實。

#### 五、工程施工方面

課題一：道路周邊電線電纜電桿設施之設置與工程施工常干擾道路通行，對周邊環境造成景觀視覺負面影響、干擾綠帶植栽生長並形成周邊住戶之安全疑慮。

對策：建立共同管道系統，整合現有地下管線系統，建構完善地下管線網絡，不僅有助於改善都市道路周邊土地面貌，亦可有效減少道路開挖造成污染及干擾。

課題二：道路含括不同管道系統，並由不同權屬單位進行工程施工，造成工程資源多重浪費，影響都市環境品質。

對策：建立道路工程e化管理系統，整合各單位進行道路施工之工程，同時解決不同單位之工程需求，以減少不必要之工程資源浪費。

#### 六、環境美質方面

課 題：景觀道路與周邊土地風貌具地區性門戶地位，地理區位轉換界面之人為景觀優劣左右門戶意象之呈現。

對 策：1.建構共同管線網絡，整合道路工程施作減少道路開挖回填次數，提升道路鋪面品質，創造良好『行的空間』。

2. 整合道路周邊土地建築物立面美化、廣告招牌及街道傢俱設置，結合公共藝術、社區參與，營造具有地方風貌、文化意涵之優質空間。
3. 整合運用色彩計畫、植栽配置、臨接建築立面美化以改善道路環境美質，使得車行與人行同樣能享有優美良好的道路環境空間。

## 七、環境生態方面

課 題：景觀道路周邊土地已為道路的線性條件所切割，故為維護都市生態健全，除道路本身應強化生態機能，提供都市生物穿越空間及食物來源場所外，道路周邊土地亦應考量生態環境塑造，與道路生態廊道空間結合，以延續生物棲地與廊道特性，避免都市生物環境惡質化。

對 策：1. 提昇道路周邊土地生物多樣化環境，以多樣性複層植栽，提昇道路周邊土地環境之生物歧異度。

2. 道路周邊土地包括學校、公園、水岸等其接臨道路綠帶應適度加寬，並與道路綠地結合以擴大綠色廊道之功能。

3. 道路周邊土地使用應考量線性綠帶之延續性，以及橫向與縱向之逕流導流與收集，必要性鋪面採透水材或透水工法，以增加大地含水功能，提昇大地呼吸的能力，並減少地表逕流對排水設施的衝擊。

## 參、案例研析

景觀道路之建構非僅侷限於都市區、自然郊野區或風景區，其道路周邊土地亦具備多元化風貌，舉凡各個都市對內及對外聯絡之道路皆為塑造景觀道路之潛力路線，並應與周邊土地之景觀規劃一體考量，以形塑優質之景觀道路。茲選取德國穆斯特城及新加坡塑造景觀道路之經驗，以及數條台灣景觀道路規劃計畫進行案例研析，以作為後續台灣都市建構景觀道路之借鏡。



悠閒、安全城市的道路空間



猶如置身於森林中之車道分隔島，  
自行車步道設置  
德國埃森穆斯特城 廖秀蓉攝

### 一、德國穆斯特城歷史景觀道路

德國埃森穆斯特城為改善傳統道路景觀品質，於所推行之「未來城市」建設計畫中，規劃各項軟硬體都市道路景觀建設改革，而使穆斯特城成為文化與休閒氣息濃厚的綠色文化城。

(一) 背景說明

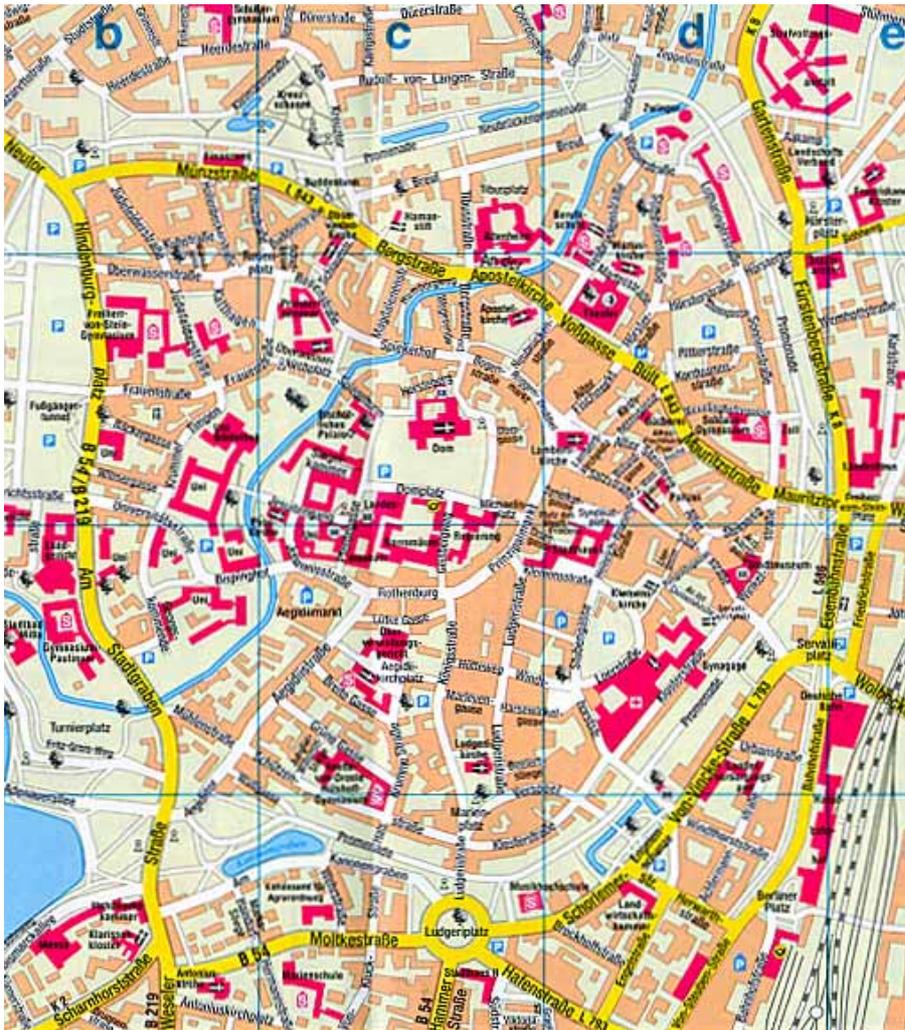
穆斯特城原為埃森歷史古城，道路多數蜿蜒狹窄不利大客車或汽車通行，為徹底解決道路使用問題，並改善穆斯特城整體都市發展空間，故擬定「未來城市」計畫，企圖在維護既有道路歷史傳統空間風貌之前提下，規範民眾用路行為，使傳統道路成為人行、自行車、生活為主，汽車行駛為輔的歷史景觀道路。

(二) 執行重點與策略

- 1.傳統道路路面維持淨空（燈具與指示標誌與建築物結合），僅保留部分路標，統一以石磚鋪設，不另區隔車道而規劃為自行車與行人專用道路。
- 2.客車或汽機車僅能行駛外環道路及老城區外圍寬度20公尺以上之新闢道路或部分與通勤電車共構之通勤道路。
- 3.學校及公園周邊設置林蔭自行車道作為老城主要車道。
- 4.傳統道路運用統一材質之鋪面，結合傳統道路兩側之建築物退縮空間、街角空間、公園綠地與廣場並進行端景綠化。
- 5.縮減道路所產生之空間配合舊有街道及周邊公有與私有土地整併規劃，增加都市公共開放空間，進行景觀綠美化以提升都市景觀品質。
- 6.道路兩側傳統街屋整建再利用並劃設為文化保存區。
- 7.傳統建築之設計元素設定為地區建設元素—設計元素運用到公共設施、街道家具、商家招牌、告示牌、燈具甚至下水道孔蓋設計上。

(三) 可供台灣借鏡之處

- 1.傳統老街如淡水、大溪老街等，可維持路面淨空且不分隔車道，使其形成寬敞且利自行車與人之生活道路。
- 2.道路狹窄綠化困難之路段，可藉由垂直綠化串連周邊綠色端點（學校、街角綠地等），同樣達到綠帶建構目的。
- 3.歷史都市或鄉鎮如台南市、彰化鹿港鎮或離島金門、馬祖、澎湖等鄉鎮，可借鑑汽機車與人行、自行車分離之道路規劃。



穆斯特城傳統道路路網圖  
資料來源：德國交通局，2002。



保存傳統街屋以塑造地區特色  
德國埃森穆斯特城 廖秀蓉攝



道路節點設置藝術品作為端景  
德國埃森穆斯特城 廖秀蓉攝

## 二、新加坡都會景觀道路

### (一) 背景說明

「花園城市」新加坡總面積僅646平方公里，自西元1959年李光耀出任第一任總理以來，即以最大自然資源「陽光」及熱帶雨林發展都市景觀。於中央政府綠化政策之下，新加坡不僅擁有現代大樓林立的景致，密集綠化之景觀道路使新加坡宛如綠色叢林，加上與集合住宅及公園綠地結合之成果而博得「花園城市」美名。目前有85萬多株花草樹木遍佈全島及多達4,868公頃的公園綠地，為新加坡人提供了絕佳的生活休閒享受。

### (二) 執行重點與策略

#### 1. 結合周邊開放空間、公園綠地

大型住宅開發時要求釋出大面積開放空間實施高綠蔽率全面綠化，開放空間需包圍於住宅外圍並與基地邊緣綠帶連結。

2.結合建築物立體綠化

新加坡由於地狹人稠，建築物皆採高樓層建設向上發展，為減低建築物生硬且壓迫之視覺感，採立體綠化模式，使建築物綠化與沿線道路景觀綠美化相結合，造就多層次綠化之綠色景致。

3.公共設施建物立體綠化

道路公共設施建物如天橋、高架橋等立體綠化。天橋中央設置綠帶，橋道兩側種植懸垂植物，橋緣以蔓藤植物與草花綠化；高架橋下複層種植耐蔭、抗污、防塵植物並與道路兩側綠化串連。

4.道路沿線全面複層綠化

道路依兩側人行道及公共設施帶寬度條件配置單排或雙排行道樹，行道樹以灌木草花複層配置，提供路人優美之道路環境。



「綠色生態國度」新加坡願景模型  
資料來源：新加坡國家公園局，2003，郭瓊瑩攝



天橋綠化與行道樹綠化資源結合  
新加坡 郭瓊瑩攝



典型的新加坡街道佈設形式構築成完善之都市綠網系統  
新加坡 郭瓊瑩攝



綠意盎然之分隔島複層植栽設計  
新加坡 郭瓊瑩攝



捷運高架橋下綠化  
新加坡 郭瓊瑩攝



新加坡 Orchard 商圈地區計畫藍圖  
資料來源：新加坡國家公園局，2003。



新加坡 Orchard 商圈建築物樓層控制圖  
資料來源：新加坡國家公園局，2003。

(三) 可供台灣借鏡之處

- 1.景觀道路應留設寬度充足（道路與綠帶寬度可以4：1為基準）之綠帶，以形塑林蔭綠廊。
- 2.可規範建築物開放空間應全面綠化且留設於臨道路側以利道路綠帶與之串接。
- 3.台灣高架道路與陸橋可參考新加坡經驗，進行橋面與橋墩之立體綠化，以塑造屬於台灣之空中花園走廊。

### 三、桃園龍潭鄉田野景觀道路

#### (一) 背景說明

龍潭鄉期望藉由景觀道路之規劃與建設，將其具體提昇成具地方景觀特色之門戶景觀。目前龍潭鄉最重要的景觀道路為高速公路，高架橫越台地使得用路人能清楚觀看龍潭地景。沿山谷而行的縣道與台地郊區路段因兩側農業使用而可提供自然或寬廣之視野，其他市區道路則必須加強兩側景觀之改善與營造。

#### (二) 執行重點與策略

- 1.高速公路路緣及邊坡以交替群植方式塑造視覺走廊韻律感，在可觀賞龍潭地景路段保留開闊視野；在周邊開發量體較大或過於逼近高速公路之路段加強邊坡喬木群植遮擋不良視線。
- 2.市區道路兩側建築密集，人車活動量大，是呈現城鄉經濟產業活動特色與強度的視覺走廊。目前在主要商街上已有招牌統一規範之作法，未來應加強人行系統之建立，如增設人行道或連通騎樓，並考量植栽、街具統一設置之條件。
- 3.市區外環道路商業強度低，多為農業使用。應加強道路綠化，以統一建築退縮、強制要求植栽或劃設綠帶（徵收為綠地用地）方式形塑林蔭道路，並設置自行車道。
- 4.中原路兩側為工業廠房，住宅與農業混用現況，由於道路活動強度尚低，應積極進行道路景觀規劃建設，檢討道路周邊土地綠化、燈具與人行系統條件，以保障視覺品質。
- 5.龍潭交流道與石門路、民治路口周邊由於大型廣告看板與攤販而影響景觀品質，應妥善規範各類廣告物之設立地點，並考量禁止或集中管理輔導販賣地方特產之攤位。
- 6.為突顯龍潭之農業、客家文化與科技發展特色，景觀道路以綠意、客家建材語彙與科技感為重點，強化門戶空間營造。如美都麗橋周邊綠蔭、婦洗池湧泉空間之保存復育。



龍潭鄉處處可見阡陌綿互綠意盎然  
龍潭鄉 郭瓊瑩攝



街道招牌整治改善道路紊亂感  
龍潭鄉 郭瓊瑩攝



農田水路佈設之自行車道適宜體驗  
田野風情  
龍潭鄉 郭瓊瑩攝

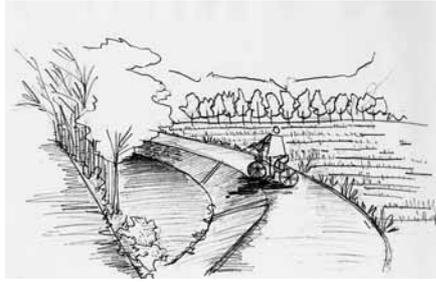


圖 1 水圳自行車道示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2000。

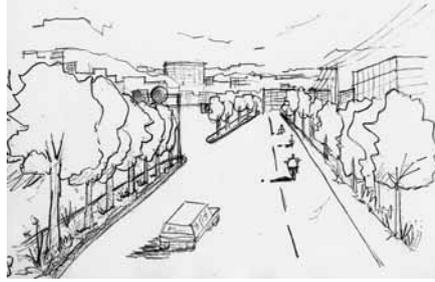


圖 2 市區景觀道路示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2000。

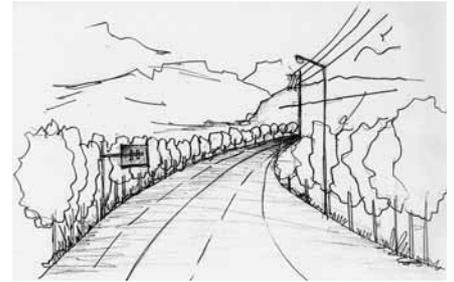


圖 3 郊區景觀道路示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2000。

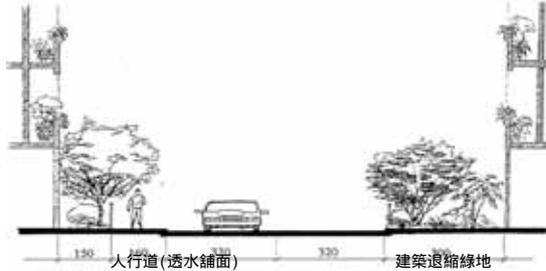


圖 4 八米景觀道路斷面示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

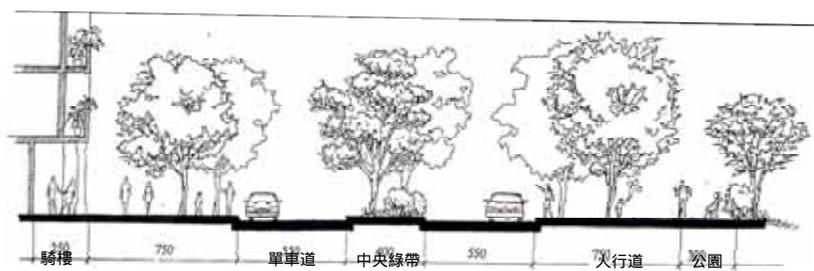


圖 5 三十米景觀道路斷面示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

#### 四、台 2 線與台 2 甲線海岸景觀道路

##### (一) 背景說明

沿海岸線開築的台二線（東北角海岸）西起淡水、東至宜蘭烏石港，沿線獨特富變化之梯田、河谷、農村聚落與海岸之海蝕景觀，使之成為北台灣極富盛名之遊憩勝地。台2線向南延伸至陽明山國家公園為台2甲線（陽金公路），早年為台北與金山間之交通要道，北起金山、南至台北市區內，其景觀特色隨地形與人文環境演變，由海岸景觀轉為山林及溫泉地形景觀。目前配合政府「挑戰2008—觀光客倍增計畫」，為吸引國際性觀光客來訪，故針對現有道路沿線景觀紊亂與周邊景觀中斷之各處景點，進行改善提升環境生態與景觀品質之計畫。



台 2 東北角海岸線為台灣遊憩勝地  
李素馨提供



海岸消波塊護岸形成自然地景中之  
視覺衝突  
郭瓊瑩攝



行進東海岸景觀道路能飽覽  
自然山海風光  
簡金蘭攝

##### (二) 執行重點與策略

1. 道路紐澤西護欄減量，利用改變路型、跳動路面、速限等交通控制提升交通安全。
2. 海岸側、山谷側雜生林之視覺障礙物清除，公有土地與山海景致以綠帶相串連。
3. 擋土牆、邊坡及海岸綠地加強水土保持並應用植物進行景觀改善：懸垂植物、岩壁植物垂直綠

化、原生種與當地樹種應用、景觀樹種與野花複層配置。

4.橋樑、隧道等大型公共設施應用當地建築元素進行美質強化與特色塑造。

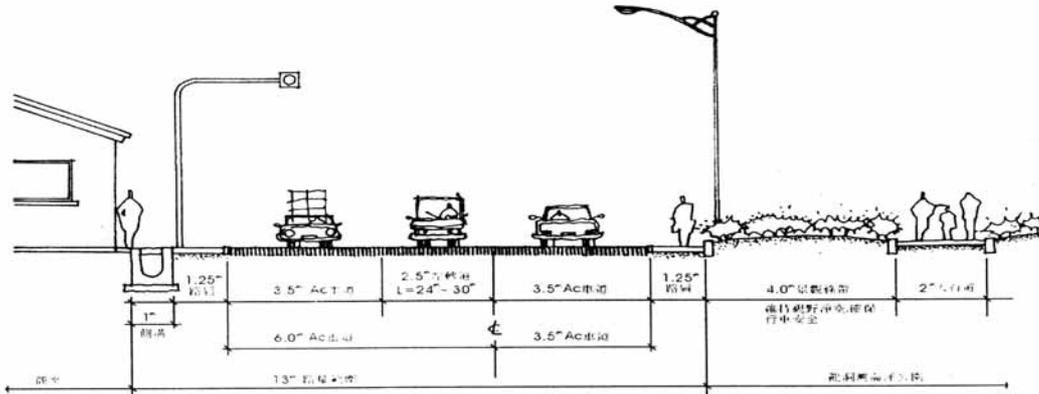


圖 6 台 2 線龍洞灣附近道路斷面示意圖

資料來源：皓宇工程顧問公司，2003。

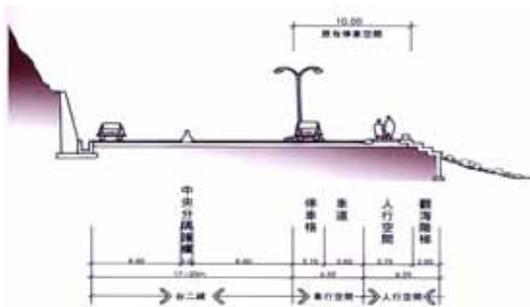


圖 7 金山停車據點景觀改善斷面示意圖

資料來源：皓宇工程顧問公司，2003。

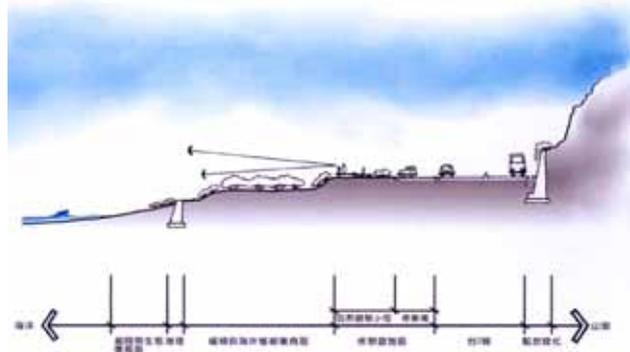


圖 8 金山臨海腹地景觀改善建議斷面示意圖

資料來源：皓宇工程顧問公司，2003。

## 五、東部台 9 線山麓景觀道路

### (一) 背景說明

台9線位於花東縱谷範圍內，沿線可見以四時農作為特色之田園景觀，而兩側山地的山形變化與溪流縱橫地表，造就許多沖積扇、瀑布、為溪流切割之谷地，景觀資源相當豐富。目前此路線業已納入配合政府「挑戰2008—觀光客倍增計畫」，為提升道路沿線觀光產業發展，故針對現有道路沿線景觀紊亂與周邊景觀中斷之各處景點進行視覺調查評估，並提出沿線景觀生態與環境美質改善策略作為規劃建設策略。

### (二) 執行重點與策略

- 1.已建成區之電線、電纜地下化及電桿去除。
- 2.道路沿線綠帶與建築物退縮或依法留設之法定空地整合，共同規劃緩衝綠帶。
- 3.選取與地區環境特質相符之當地樹種或原生植栽進行綠美化，提升沿線與週邊環境之視覺品質。
- 4.選擇能展現當地特色之建築語彙，進行地標性節點之景觀改善，如富里鄉牌樓等具門戶意象之地

標性節點，以取畫龍點睛之妙，提升景觀改善成效。



花東縱谷內之景觀道路沿線山形變化與溪流縱流形成豐富景觀  
簡金蘭攝



利用燈具造型設計形塑道路特色  
簡金蘭攝

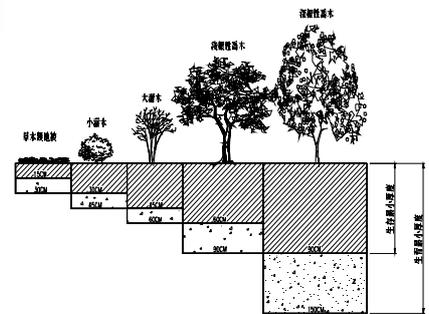
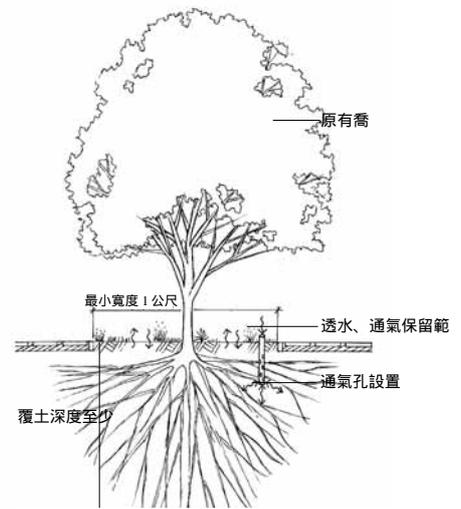


圖 9 植物所需最小土壤厚度示意圖

資料來源：1.新田伸三，1985。

#### 肆、景觀規劃原則

理想之景觀道路應兼顧與周邊土地使用及景觀風貌之整合規劃，除提供用路人愉悅舒適的空間感受、展現地方人文風貌特色外，亦發揮最大綠地效益，使景觀道路與周邊土地處能相互連結成生態網絡系統，成為利於生物遷移與棲息之生態廊道，相關景觀規劃原則說明如下：

##### 一、景觀道路與周邊土地風貌規劃原則

為改善都市整體環境品質，活絡景觀道路周邊土地生態多樣性界面，本計畫以規劃連續生態綠廊與舒適之人行空間為目標，針對不同類型之景觀道路如都會道路、田野道路、海岸道路、山麓道路等，研提景觀道路周邊土地之植栽綠化、自行車道、服務設施、鋪面……等景觀物之改善原則，以供地方單位進行景觀道路與周邊景觀相關規劃、設計與施工時參考。

##### (一) 都會道路周邊景觀規劃原則

###### 1. 植栽綠化原則—以建構生態廊道為目標

人行道綠帶植穴以一公尺見方為最小規格，理想規格應在 1.5 見方以上之規格。

植穴覆土應大於植物生長最小土壤厚度，深根喬木為 1 公尺以上、淺根喬木為 0.8 公分灌木至少 0.3 公分。

道路臨接學校、機關用地、公園綠地、退縮空間及連續圍牆者優先設置連續綠帶。

植栽應複層、多樣樹種混搭並連續栽植配置。

植栽應選用低維護、無毒、無刺、適生的原生種及馴化種。

選用深根性、多年生、非板根植物栽植。

#### 2. 自行車道設置原則—以建構休閒綠運輸網絡為目標

人行道寬度 5 公尺以上可與人行道共構設置，10 公尺以上可設置自行車專用道。

自行車道可與捷運綠帶、堤防道路、廢棄舊鐵道共構。

設置自行車道應考量行駛範圍之連續性、安全性及無障礙高差等要素，以達綠色運輸實質效益。

#### 3. 服務設施設置原則—以減量共構設計為目標

應在系統性、整體性、環保性的概念下，進行下列共構設計：

--廣告掛旗、交通標誌、郵筒及垃圾桶及花盆等與高燈共桿共構。

--候車亭、座椅、盆栽、矮燈、佈告欄、廣告看板、垃圾桶及郵筒共構。

--未設置共同管道路段可於排水道離水高處之一側加掛電線槽，以共構方式將電纜地下化，同步拆除電桿並加速共同管道設置，以全面解決電纜問題。

高燈高度 3 公尺以上，矮燈高度以 1 公尺為原則，避免干擾植栽並影響照明效果。

設施形式及材質需在安全的考量下，進行符合人性尺度及無障礙環境之設計。

#### 4. 鋪面設置原則—以無障礙為目標

通行無障礙：減少並緩和道路路口、人行道與騎樓間之高差。

透水無障礙：必要性鋪面以透水工法或透水鋪面材料鋪設。

#### 5. 護欄設置原則—以安全與美觀為目標

紐澤西護欄僅設置於都市之外環道路、快速道路或部分主要道路之急灣陡坡路段。

上述路段以外之市區道路減少設置紐澤西護欄，改以造型簡潔之鏤空欄杆或綠籬取代。

護欄避免連續設置，應留設民眾通過間隔。

#### 6. 共同管道設置原則—以利於維護管理為目標

提升材料品質與施工技術，以延長共同管道設施使用期。

電線、電纜、第四台電線、電信線等應共同設置於共同管道。

7.廣告物設置原則—以簡潔、清楚具地方特色為目標

廣告物設置應確實遵照廣告物設置辦法，且不得佔用道路空間。

廣告物色彩與造型設計可參考建築物立面造型、色彩特色與街道風格。

廣告物設置不得超出建築物外表正面 50 公分及建築物頂上方。

8.雨棚設置原則—以規格統一、能強化商街特色為目標

雨棚設置不得超出建築物外表正面 80 公分。

同一商街雨棚型式應力求統一，色彩可與建築物立面或商街主要色系取得一致性。

**(二) 田野道路周邊景觀規劃原則**

1.植栽綠化原則—以建構生態廊道為目標

綠化植栽以田野既有植栽種類、鄉土植栽與果樹優先選取。

綠化植栽與鄰近綠色隧道、既有田野植栽共同連結形塑成連續綠帶。

植栽應複層、多樣樹種混搭並連續栽植配置。

植栽應選用低維護、無毒、無刺、適生的原生種及馴化種之地方鄉土樹種。

選用深根性、多年生植物栽植。

2.自行車道設置原則—以建構休閒綠運輸網絡為目標

自行車道可劃設與機慢車道共構。

自行車道可與農水路、圳路共構。

設置自行車道應考量行駛範圍之連續性、安全性及無障礙高差等要素，以達綠色運輸實質效益。

3.服務設施設置原則—以減量共構設計為目標

設施造型與色彩可自農田、牛、林野、農村、鄉野風土……等田野相關主題取材，以塑造地方特色。

照明設施應儘量降低亮度與明度，以免干擾動物棲息。

其他（同都會道路服務設施設置原則內容）

4.鋪面設置原則—以無障礙為目標

通行無障礙：減少道路與農宅基地間之高差。

透水無障礙：保留以泥、砂與碎石鋪設之自然道路，避免變更為柏油、混凝土路等不透水鋪面。

5.護欄設置原則—以安全與美觀為目標

護欄僅設置於路口、臨橋兩側，並以造型簡潔之鏤空欄杆或綠籬取代。

護欄避免連續設置，應留設民眾通過間隔以及動物通過之孔隙。

護欄旁應加設穿越路徑（如涵洞）與誘導設施以利生物通行。

6.共同管道設置原則—以利於維護管理為目標

（同都會道路共同管道設置原則內容）

**（三）海岸道路周邊景觀規劃原則**

1.植栽綠化原則—以建構生態廊道為目標

海岸應複層栽植連續防風林帶，於景致優美之海岸路段則減少林木栽植以免阻礙視野。

植栽應複層、多樣樹種混搭並連續栽植配置。

植栽應選用低維護、無毒、無刺、適生的原生種及馴化種。

選用抗風、耐鹽、耐旱、耐日曬且為深根性、多年生之植物栽植。

2.自行車道設置原則—以建構休閒綠運輸網絡為目標

自行車道可與海堤道路、海岸道路慢車道共構。

設置自行車道應考量行駛範圍之連續性、安全性及無障礙高差等要素，以達綠色運輸實質效益。

3.服務設施設置原則—以減量共構設計為目標

設施材質應能耐蝕、耐鹽、耐濕，以利維護管理。

消波塊避免過度設置或棄置於海岸沿線、破壞海岸景觀。

設施造型與色彩可自海洋、魚類、漁村、漁港、商船……等海岸相關主題取材，以塑造地方特色。

其他（同都會道路服務設施設置原則內容）

4.鋪面設置原則—以無障礙為目標

通行無障礙：設置緩坡緩和道路與海岸間之高差。

透水無障礙：必要性鋪面以透水工法或透水鋪面材料鋪設。

5.護欄設置原則—以安全與美觀為目標

海岸護欄可與海岸船樁共構。

護欄僅設置海堤邊易產生風浪處，並以結構堅固、造型簡潔之鏤空欄杆為主。

護欄材質應以耐蝕、耐鹽、耐濕、耐日曬之材質為宜。

6.共同管道設置原則—以利於維護管理為目標

#### (四) 山麓道路周邊景觀規劃原則

1. 植栽綠化原則—以建構生態廊道為目標

道路林山麓側設置連續綠帶。

植栽應複層、多樣樹種混搭並連續栽植配置。

植栽應選用低維護、無毒、無刺、適生的山區潛在樹種、原生種及馴化種。

2. 自行車道設置原則—以建構休閒綠運輸網絡為目標

人行道寬度 3 公尺以上可與人行道共構設置。

自行車道可與山區產業道路、山林步道共構。

設置自行車道應考量行駛範圍之連續性、安全性及無障礙高差等要素，以達綠色運輸實質效益。

3. 服務設施設置原則—以減量共構設計為目標

擋土牆可以漸層退縮之型式並垂直綠化設置，避免形成用路人視覺壓迫。

照明設施應儘量降低亮度與明度，以免干擾動物棲息。

設施造型與色彩可自山林景觀、動物、鳥類、蝶類、蛙類……等山林相關主題取材，以塑造地方特色。

其他（同都會道路服務設施設置原則內容）

4. 鋪面設置原則—以無障礙為目標

通行無障礙：設置緩坡緩和道路與山麓間之高差。

透水無障礙：必要性鋪面以透水工法或透水鋪面材料鋪設。

5. 護欄設置原則—以安全與美觀為目標

其他（同田野道路護欄設置原則內容）

6. 共同管道設置原則—以利於維護管理為目標

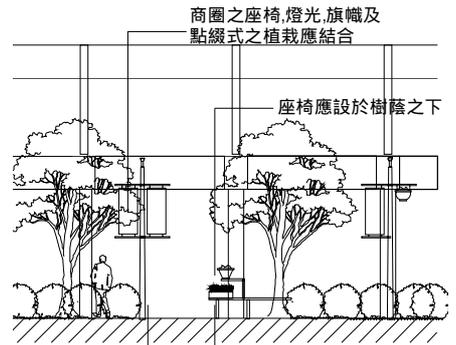


圖 10 景觀道路周邊街道家具整合示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2003。

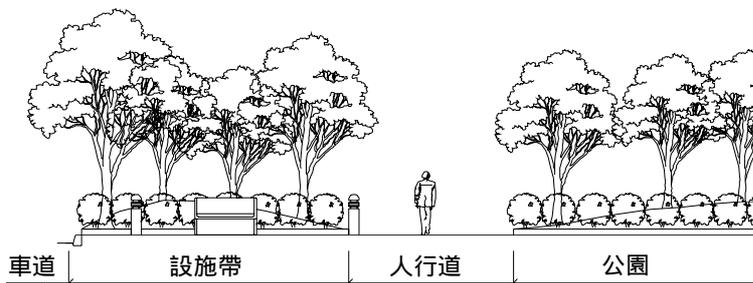


圖 11 景觀道路臨接公園綠地整合規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2003。

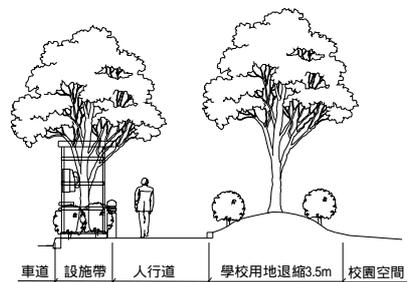


圖 12 景觀道路臨接學校整合規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2003。

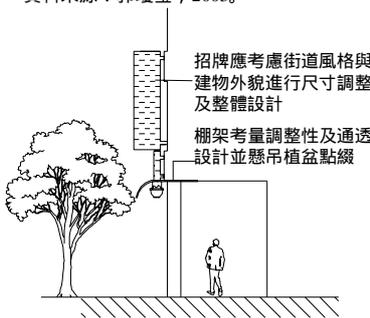


圖 13 景觀道路臨接商業區景觀示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2003。

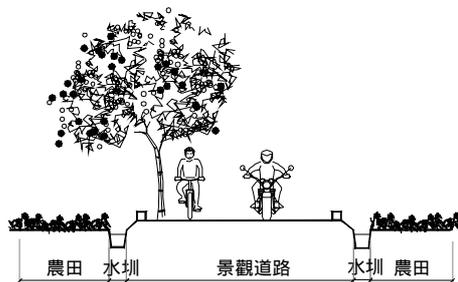


圖 14 景觀道路臨接農田規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

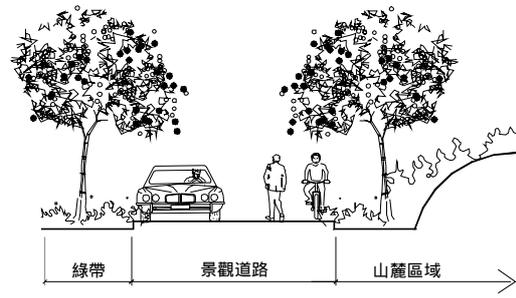


圖 15 景觀道路臨接山麓規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

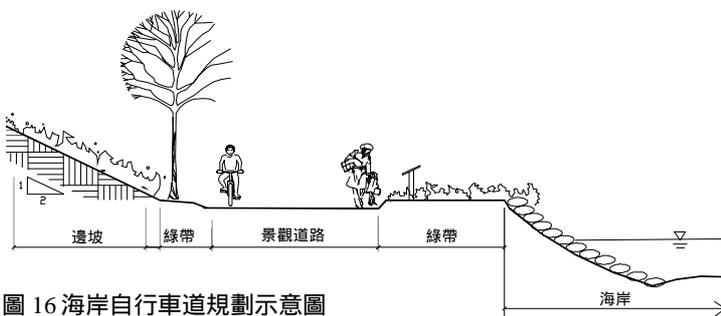


圖 16 海岸自行車道規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

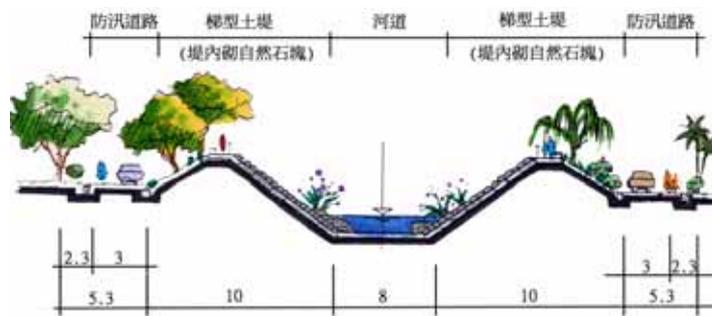


圖 17 景觀道路臨接堤岸規劃示意圖  
資料來源：郭瓊瑩，1996。

## 陸、管理機制與建議

在全球齊力邁向生態都市的今天，景觀道路周邊土地風貌管理不僅只為達成道路周邊景觀改善，其最終追求目標在更新道路周邊空間景觀及使用機能，除滿足市民用路之實質需求外，更以都市整體生態環境改善為考量，透過道路空間合理規劃與綠美化質量提升，將道路切割生態紋理之衝擊減低，使切斷之生態網絡藉由道路與周邊景觀綠美化質與量之提升，重新串連並緊密連結，以編織完整之都市生物活動遷徙之生態網絡。景觀道路周邊土地風貌管理除應循序漸進，參考本文擬定之規劃原則執行外，更須以建構綠色生態網絡為目標，結合公、私部門組織各相關介面共同持續推動方能達成。

### 一、相關法令制度研擬

既有法令內容缺乏對道路周邊景觀規劃之強制管制及擬定合宜規範，導致景觀道路周邊土地之景觀品質不一且綠化面積不足，宜將道路周邊景觀維護管理與綠化面積規範要求納入法令中，並要求相關單位確實執行，以根本解決道路及其周邊景觀問題。

目前景觀法草案已列立法院優先審議法案，未來推動後，對改善景觀不良問題具有助益。為建構綠色生態網絡，景觀道路周邊環境改善應列入景觀法草案所授予各地方政府擬訂之「重點景觀計畫」或「景觀改善計畫」中，以加速建構道路廊道成為生態網絡。

### 二、相關計畫推動

景觀道路建設非單方面之道路計畫所能達成，尚須周邊土地使用管理計畫共同配合方能全面改善道路景觀，故道路周邊土地各種使用型態與空間營造（包括住宅社區、商店街、公園、學校、農田……），須能配合地方特色發展以達到活化與改善地區環境品質塑造景觀道路人文特色之目的。現階段政府各級單位已有相關計畫正在持續推動（表2），建議可相互整合運用於景觀周邊土地風貌改造，以有效發揮既有建設經費與資源之加成效益，提升都市廊道景觀生態品質。

表 2 道路周邊土地風貌改善相關計畫表

主管機關	相關計畫
經濟部	形象商圈塑造區域輔導計畫、商店街開發推動計畫
內政部	海岸地區環境景觀改善規劃設計及建設、廣告物改善執行計畫
經建會	推動生活社區建設—創造城鄉新風貌方案
文建會	社區總體營造計畫、改造公共場所視覺景觀計畫、美化公共環境種子計畫
農委會	建設富麗農漁村計畫
環保署	生活環境總體改造計畫、社區環境改造計畫—永續家園
台北市政府	台北市地區環境改造計畫

資料來源：本研究整理。

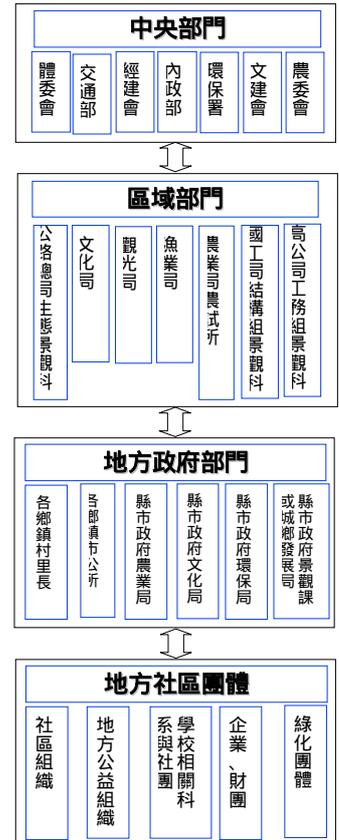


表 3 計畫推動相關單位配合表  
資料來源：郭瓊瑩，2002。

### 三、政府部門間之整合

欲根本改善都市整體環境景觀品質，道路主管單位（國公局、公路局、營建署道路組）及都市景觀維護主管單位（都市設計課、景觀課、城鄉規劃、鄉鎮公所、漁業課...等）不僅應提升內部相關部門之業務合作，更必須進行政府相關部門間之整合，共同推動道路與周邊土地風貌景觀之改善建設計畫。

### 四、財源編列與籌措

在邁向「挑戰2008-國家發展重點計畫」之水與綠建設計畫與觀光客倍增計畫推動之同時，道路周邊土地風貌改善已是刻不容緩，為落實執行，應配合國家相關政策與計畫進行整合串連，並爭取政府部門每年編列固定預算以推動計畫執行，俾利發揮加成效益，重塑生態網絡以達成永續之都市生態發展。

### 五、專業人才培育及計畫

#### (一) 人才需求面

在景觀生態備受注重、相關研究與建設持續推動的今天，各公私部門同樣缺乏景觀生態專業人員執行業務。景觀生態專業為歐美先進國家於十九、二十世紀即建立認證制度之專業，反觀國內多年來產、官、學各界戮力推動認證制度，卻未能受到中央單位重視，甚至受到既有利益團體打壓

與阻擾，以致遲遲未能推進。建議公部門招聘具景觀生態專業背景之人才專司景觀生態相關業務，私部門於證照制度推行後聘用具有景觀技師執照專業人員推行景觀專業，以正確之景觀觀念與手法修補環境生態景觀。

## (二) 人才供給面

### 1. 師資培訓、教材編訂

景觀教育師資有限，且既有教材多譯自國外文獻缺乏本土教材，建議由教育部邀集景觀生態專家學者，針對本土性材料進行彙整，以結合中外景觀資源作為人才養成教材。

### 2. 大專院校相關科系與社區規劃師培訓加強綠色生態道路之技術養成

道路與周邊土地所涵蓋之景觀介面相當廣泛，建議學校相關科系與社區規劃師培訓加強生態道路技術養成，以推廣正確之規劃、設計、建設觀，建構完善具生態性之道路。

## 六、私部門及第三部門之配合

為擴大未來民間之參與，應有相關法令之研訂以保障其合法性。此外對於民間參與道路周邊景觀改善以及認養制度之落實等，亦需結合更多民間及企業團體之力量。在此建議民間可藉由成立自治管理委員會之方式參與推動綠色造街運動，共同管理道路周邊景觀品質（包括招牌、座椅及雨棚設置，車輛違規停放，騎樓整平、建物立面管理維護、植栽與道路綠帶風貌整合等），使民間參與力量成為都市生態建設之基礎動力。此外亦應確立道路周邊土地風貌改善事業制度之合法化，俾推動專業有效率之經營管理制度。

## 七、全面擴大推廣及宣導

### (一) 利用宣傳手冊或大眾媒體進行推廣

景觀道路與週邊環境建設需全民共同參與，故應全面擴大推廣及宣導，利用宣傳手冊或大眾媒體進行推廣，使民眾能接收訊息，以認養、協助維護等行動支持建設計畫。

### (二) 定期舉辦觀摩研討會進行教育與推廣

道路景觀建設涉及廣泛之景觀生態規劃、設計、施工、維護管理與更新等不同層面，應定期舉辦觀摩研討會進行教育推廣，以將正確觀念深植於景觀改造之產、官、學各界。

#### **四、主題座談及討論記錄**

##### **【座談主題一】全國景觀道路規劃建置計畫初步成果說明**

主講人 李素馨教授 陳毓宏經理

座談內容 1.各景觀道路分級分類與示範景觀道路選取  
2.景觀道路資料庫建構  
(詳見三、座談會相關資料與講稿)

##### **【座談主題二】景觀道路設置作業參考案例**

主講人 李如儀總經理

座談內容 詳見三、座談會相關資料與講稿

##### **【座談主題二】景觀道路周邊土地風貌管理機制與管理課題**

主講人 侯錦雄教授

座談內容 詳見三、座談會相關資料與講稿

**【綜合討論】****主席：**

在這幾年研習景觀建築或造園不管景觀建築或建築方面都蠻活絡的，也有很多新的觀念，所以未來整體台灣的環境還會再向上提昇，過去我也跟同仁談到，只要省道有走過的地方，兩邊有建築的地方都很醜，只要沒有建築的環境，可以改善的空間就很大了。我們現在可以改善的空間有限，但未來道路選線時怎樣做配套的措施卻是重要的。所以剛剛在李顧問和侯老師的說明和有些案例之下，我們可以很容易的了解。

**各單位提問：****國道高速公路局王愛瑜小姐：**

這個研究案能夠做出來這樣實在是非常辛苦，整個資料的調查和整理是相當的不容易，我們想知道的是，對於後續每一個景觀道路的維護管理和管制的方法或以後發展的大原則，是不是會有一些說明。另外高公局最近有一個道路景觀相關設施的設計規範的委託辦理的案子，未來交通部也會正式的頒布執行。

**觀光局北觀處：**

原則上這本報告的書面資料在前半部有關北部海岸線的資料有點跟現況不符，是否請規劃單位在跟我們景觀處研究，謝謝。

**公路總局：**

建設全國景觀道路規劃建置的座談會資料中景觀道路的調查結果彙整表中的公路里程數與公路系統的編號，大部分是由北到南、由西到東的一個方向。

**交通部公路總局第一區養護工程處新竹工務段：**沒有意見，謝謝。

**交通部公路總局第二區養護工程處苗栗工務段：**

因為養工處為第一線的執行，我們希望未來報告再明確說明機關分工執行機制，謝謝。

**交通部公路總局第二區養護工程處台中工務段：**沒有意見，謝謝。

**交通部公路總局第二區養護工程處南投工務段：**沒有意見，謝謝。

**交通部公路總局第三區養護工程處楓港工務段：**

報告裡面部分路段公里數有問題，如枋寮至到楓港應該是437K-467K500所以報告裡面就有錯誤，希望各單位能夠提供給規劃單位做一個修整。

**交通部公路總局第四區養護工程處花蓮工務段：**沒有意見，謝謝。

**交通部公路總局第一區養護工程處中和工務段：**沒有意見，謝謝。

**交通部公路總局第一區養護工程處景美工務段：**沒有意見，謝謝。

**南投縣政府：**沒有意見，謝謝。

**高雄縣政府養工課：**

李顧問所提的減法考量之道路綠化，我們想請教一下所指的內容為何，本縣有編列7000萬在行道樹部分，假如說顧問覺得不可行的話，可不可以說明減法考量為何，另外我們想建議資料的共用，因為我們高雄縣省縣鄉道的圖檔，然後我們也希望營建署是否可以提供地方的高程圖檔，因為我們想做一些疊圖的資料，或道路養護上可以使用的資料。第二點，調查資料中植栽的部分是否可以再補充詳細一點，因為季節性的植栽會改變影響景觀道路的評比和結論。第三點就是，建議由線轉成網的資訊，而不是網頁的展示，是不是可以考慮地方政府可以使用或更新維護的功能。第四點就是旅遊資料或是其他人文生態產業的資料，地方政府都有建構資料，建議規劃單位是否可用資料共享的方式，因為旅遊資訊是非常具有價值的資訊，我們也可以提供你們相關的資訊，謝謝。

**桃園縣政府：**沒有意見，謝謝。

**苗栗縣政府：**沒有意見，謝謝。

**嘉義縣政府：**

現在推動計劃地方政府相關部門部分配合度不太一樣，以嘉義縣來講因為縣長十分重視觀光，每個單位對於觀光都有參與，景觀道路跟旅遊和城鄉局、觀光旅遊局、交通局都有關係，請把交通局以及觀光旅遊局也加入，謝謝。

**基隆市政府：**沒有意見。

**主席回應：**

我們剛剛聽交通部所屬機關跟地方政府的一些意見及建議，我們呼應剛剛高雄縣政府的意見，因為每個地方都有觀光局也有交通局相關的一些單位，假如有相關的一些資訊，請歡迎送給我們造園學會來彙整。再來請造園學會根據地方政府跟交通部所屬機關所提的問題作一個回應。

**李素馨教授回應：**

謝謝各位的意見，我做一綜合答覆，高公局所提到的未來相關後續在經營管理上還有維護的機制怎麼樣建置，我們希望透過四條示範道路能夠深入調查沿線道路管理維護問題，我們也會跟已經有做過改善或是正在進行規劃設計的工程顧問公司、或專家學者來討論，然後整合相關資料，由這些問題來歸納提出一些改善維護準則，未來維護管理會強調地方政府如何參與和企業認養機制；在營建署這邊也會檢討對策措施和相關法令結合，例如正在草擬的景觀法，還有有關教育和價值的推廣，就是在網頁上面推廣景觀道路的相關理念。

另外，地方政府提到要怎麼樣維護資料庫，這也是我們和營建署所討論的，資料的建立過一年或兩年道路的狀況就改變很多了，所以我們希望把研究的成果交給營建署，而營建署開放給地方政府主管網站人員有權限可以登錄維護，做修改的動作。

再來就是許多公路單位提到有一些里程數錯誤的問題，事實上我們就很需要公路單位給我們指正。至於有關加減量的問題請李如儀總經理回答。

**李如儀總經理補充回應：**

座談會資料本第98頁，因為剛剛時間的因素沒有解釋清楚，在這裡再補解釋一下，也謝謝高雄縣政府的問題，不然大家都誤解，這個減法的考量項目並不是所列的項目都要把它減掉，而是在景觀道路上這些項目在規劃設計的時候要考慮環境減法的原則，比如說道路綠化，道路綠化我們以前的想法是道路樹越多越好，事實上是不見得，因為有些景觀道路它旁邊的景觀品質很好，如果通通種植行道樹的做法，事實上會把其他可以看到的景觀環境品質全部蓋掉，所以這也就是環境減法所考量的地方。尤其鄉鎮在做道路設計的時候交叉路口就會種非常多的花卉，那這些花卉是否適合也是要經過考量的，所以這也是環境簡化，並不是說一個道路不要綠化，並不是這個意思，而是在綠化時要考量它的適宜性，所以高雄縣政府剛剛講的有關綠化的經費是跟減法並不互相衝突。

**侯錦雄教授補充：**

很多人都把減法工程誤會了，其實減法工程是把一些沒有必要的東西拆除掉，我們有很多的錢並不是要花在重新去做很多的設施，可能是最重要的事就是卸妝，就是把一些沒有必要的東西拆掉，但在這方面應該要更多的錢去做這件事情，謝謝。

**李英弘老師補充：**

主持人、各位大家好，今天很高興有機會參與這個座談會，個人有一個小小的看法，因為我們現在是在談全國的景觀道路規劃，景觀道路的完整性和系統性在規劃上面來講是蠻重要的一個層級。因為有些系統會牽涉到國家級、地方級和一般道路這三個層級的道路，會產生一個現象是一般道路的部分就會被刪掉，那刪掉的話對一個觀賞景觀駕駛者來講的話，景觀道路的完整性會不會受到一個限制，所以這裡是不是可以考慮看看當一個系統裡面有碰到一般道路的話是否可以透過一些景觀設計，或者管制措施的一個方式讓它的完整性加強，這是我個人小小的建議，謝謝。

**主席：**

屬內各單位是否可以就這個研究計劃的內容提供一些意見。

**道路工程組：**

修正市區道路及其附屬設施的設計標準，修正的內容主要是以植栽綠美化和人行道的寬度，我們另外想向行政院爭取台灣地區既有市區道路景觀與綠美化改善計劃，希望可以配合這邊的景觀道路實施來提昇台灣的生活品質，謝謝。

**都市計劃組：**

行政院已經核定送到立法院一讀通過的景觀法草案的規定，將來各縣市政府除了可以依照它們的縣市的行政轄區範圍來擬定景觀的綱要計劃以外，另外也可以指定重點景觀地區、擬定重點景觀計劃，以及景觀的改善計劃。剛剛提到的景觀道路和兩側的土地使用，將來如果有需要加以特別管制的必要，可以考慮將來景觀法通過劃設重點景觀地區，訂定重點景觀計劃來加以實施管制，對於已經遭到破壞的景觀道路也可以擬定改善計劃，這兩項計劃有一定的擬定程序，如果今後擬定程序完成後它具有強制執行的效率，所以這部分特別提出來給研究單位研擬對策的參考。另外都計組負責推動城鄉風貌改善計劃，補助項目我們已經有列舉觀光客倍增計劃套裝旅遊路線的道路和氣候環境的景觀整頓，這部分已經列為補助的項目。不知道景觀道路跟套裝旅遊路線有沒有

一致？假如沒有一致，都計組這邊也會配合來檢討補助的項目，把這個項目納到城鄉風貌改善的補助範圍，以上兩點報告，謝謝。

**綜合計劃組：**

就業務單位在推動景觀道路可以看得出來，國土的規劃和海岸規劃部分都比較遠，但是區域計劃第二次通盤檢討正在進行，建議不管國家級或地方級都可以在區域計劃第二次通盤檢討裡去考慮。另外剛才都計組提到景觀法已經一讀了，我想將來真正要發揮強而有力的行動力，以景觀法作為後盾是必要的。第三本署都計組已經給我們提示，景觀道路將來要推動行動改善計劃，要藉助城鄉風貌的管道將經費納進去當作一個補助的考量，這樣的話，地方政府將來根據景觀廊道做一些行動改善計劃才有辦法去推動。另外一個就是資料庫的維護，是否考慮到資料維護更新在地方政府所扮演的角色為合。

**國家公園組：**

在剛剛的案例分析裡，有提到國外和國內的，這部分以後的報告書會有彩色的印刷？然後也透過一些較好的圖片讓我們了解到國外提出的好案例和重點是哪些。那另外的部分就是提到後面的審查原則部分，應該回歸到在景觀法還沒有通過的時候，我們各個工程設計單位或國家公園都可以以景觀道路規劃的準則來審議，以後如果有審核到相關工程進度的時候可以做為我們審查的依據，這部分在法令還沒通過的時候，是可以立即執行的，作為以後我們可以實施的參考，謝謝。

**主席：**

目前景觀法共有24條有14條一讀通過了，大概6條修正通過了，還剩4條在協商所以還有仗要打。第一點，我希望在都計組那邊目前一讀過的那裡面是否還有一些空間，假設還有一些空間可以以把更好的意見放進去，去做一部分修正。第二點，我們是否可以把整個景觀道路規劃的標準作業程序定出來，哪些屬於國家級、哪些屬於地方級、哪些屬於一般級的，在規劃設計和施工階段應該注意哪些事項，每個階段應該由哪一主管機關來負責審查和設計，然後哪一部份是在都市計劃範圍內的，哪一部份是在非都市土地的，或者哪一些在風景區或是在地方政府或是國家公園範圍，因為是屬於很多不同主管機關，所以我希望能夠做一個表列出來，在不同階段裡面，不同的規劃設計施工、使用管理、不同階段不同單位要做哪些事、哪些主辦哪些協辦，這裡面可能會衝突很多還有一些細部的東西我們可以提出意見。第三點，審查的時候有一部份是沒有什麼建築物，在非都市土地的審查範圍比較容易，在都市計劃範圍內，裡面是否有審查到包括：都市設計審查還有建造的部分可以併在一起，甚至這裡面是不是有廣告招牌的部分都要併在這裡面。第四點，假設有新的交通設施要興建是否有主管機關在施工中應該要注意哪些東西，是否可以給我們較原則性的建議。第五點，高速公路兩側的T霸，在建築法去年修正的時候已經有一部份的法已經放進去，不過我覺得這裡面的藉面是否可提一些建議給我們，T霸在交通部的管理和我們建管單位目前也有一些因應。最後一點，我們現在道路景觀都是自然的都是日間的那有沒有夜間的？那這一點沒有也沒有關係，我們把它說明清楚，也不要讓人家以為以後還有設置的空間，另外在我自己看到的一些高速公路兩側，或者在休息區兩側的燈，有一部份可能太密了，因為剛好交通單位也在，所以我提出我個人的看法。

**李素馨教授回應：**

剛李老師提到有一些景觀道路把它降為一般道路，系統是不是就不夠完整，其實這個案子在做的時候，78條是不是太多了，一開始的時候署長就說也許只要留10條，有人就說台灣真的合格的景

觀道路大約就10條，但是我們去調查的時候其實要降那麼多是蠻困難的，實地去看有些價值也是蠻不錯的，所以我們知道國家級大概是20條，地方級29條，被剔除掉的29條其實在環境上是蠻雜亂的，基本上我們在做刪除還是有跟路線的系統關係連結起來併同考慮路線的長度和遊憩價值，而被剔除的部分可以提出改善的建議。再來就是與城鄉風貌、旅遊套裝結合，事實上我們進行本案時已整合旅遊套裝路線，以後城鄉風貌計劃要落實執行也可以結合的。還有相關的案例未來也會放到報告書，因為很多單位也希望看到國外或國內一些好的案例。再來就是一些規劃準則我們會參考各單位資料來擬定。至於有關景觀道路作業程序的部分我們也會加以補充包括：清楚的以規劃、設計、施工管理等方面，分別羅列，不過確實每一條路線的問題和特性是不一樣的，各單位還是要以他實際的管理或現況來做一個修正。在高速公路兩側的T霸，這大概只有國道二線為高速公路，高速公路兩側的T霸依據相關法規管理。在資料建置的問題，我們也跟營建署討論過，可能有些是有些會跟旅遊路口的網站連結，因為我們主要是推動景觀道路而不是以觀光為出發點的，但是我們會建立一些連結的系統，以讓使用者查詢，而在資料維護管理方面請陳經理幫我們說明一下，謝謝。

**陳毓宏經理回應：**

資料庫之系統基本上我們經過兩三次的改版之後會朝向動態更新系統開發，剛剛地方政府有提到使用管理機制的部分，我們現在改版之後可以進行後端維護，後端維護完之後，前端的即時資料也會即時更改，這部分我們可以把它納入來考慮。那有關景觀資訊的部分，在相關景點介紹部分我們在最後的作業會做一個超連結的動作，可以連結到官方或非官方的入口網站，謝謝。

**侯錦雄教授補充：**

對於這個案子我大概有一些期許，因為這落實到劃設、推動到將來如何去經營管理，所以事實上配合我們現在推動景觀跟城鄉風貌的機制下，我會建議事實上景觀道路劃設完之後，可能主題和行銷變得非常重要。而網站也會成為一個重要的行銷手法。

**觀光局花東縱谷風景局管理處補充：**

護欄是否有形式上統一的必要？這方面請專家學者為我們指導，謝謝。

**主席回應：**

第一，對於造園學會所提出的三種分類方式，是否有何意見？第二，我們要提出一個示範道路，示範道路的哪幾個點可以在這年度或下一年度來配合辦理，請造園學會提出較具體的，於期末報告時做近一步的研究。

**李素馨教授回應：**

我們已經有提出四條（台2、台26、台14/台14甲、縣193）具體的示範道路，建議在後續的經費編列和計劃的落實執行能夠考量進來，這裡也可能配合各縣市單位提出需求性。

**主席會議結論：**

1. 請各單位在期末以前把所要提出的建議或意見提供給造園學會，關於提出的四條示範道路，請造園學會先整理出來哪些單位要做哪些事，之後盡快的送到各單位去，然後把可能的配合措施在94年度中先寫出來，我們就把它納入期末報告中彙整，於3月15以前請各單位把意見送給造園學會。

- 2.有關規劃單位請以道路的申請設置與維護工作，和都市計劃或非都市土地的整個作業程序做一個分類表，在期末報告時提出相關的建議。
- 3.四條的示範道路，相關單位請進一步的分析，資料由各縣市政府和交通單位於3月15號以前送造園學會匯整。

五、座談會參與現況記錄



營建署丁副署長育群與計畫主持人李素馨教授致詞



座談主題一：李素馨教授簡報



座談主題二：李如儀總經理簡報



座談主題三：侯錦雄教授簡報



與會人員提問與回應



與會人員提問與回應



# 全國景觀道路規劃建置計畫

## 工作會議紀錄

壹、時間：民國九十二年八月 十一日(星期一) 下午三點整

貳、地點：台中逢甲大學建築系會議室

參、會議記錄：賴廷彥、曾弘叡

肆、會議報告：略。

伍、會議討論：

一、李思屏：

景觀道路調查計畫報告截至 7/28 至 8/12 止，共計調查的路線為北部地區全、中部區域全、南部區域二個次區域(C1 嘉義、C4 澎湖)，預計 8/31 止將所有的路線普查完畢，目前亦彙整調查後之資料。

二、林文毅：

原本的表格較不清楚不明確，改成一個單元一張的方式比較容易閱讀，每個單元都會附上照片說明。請老師修正。

三、李素馨老師：

- 1、我們普查時是否需要詳記，應該以道路分級為主要結果，看是否那些道路刪除與保留，表格可再濃縮，如第一頁道路編號或是我們作業中的編碼過程都可以省略，直接紀錄道路名稱、起訖範圍、公里數與道路類型，道路整體描述則包括特徵景點、服務等級以及道路路幅的描述，另外同質單元的描述可以刪除放在調查說明中的內容即可。
- 2、植栽要特別紀錄樹種等狀況。
- 3、同質單元是如何操作判定的？是調查之前以航照圖判定還是調查現場中判斷的？

四、李思屏：

是由現場判定同質單元感受是否有明顯的地形、土地使用變化強烈程度。植栽樹種僅在城鎮或是聚落有行道樹的路段較易判別，其他次生林或是鄉野路段時則形容林相種類而已。

五、侯錦雄老師：

位置示意圖可以合併一起，以深淺不同的線來突顯單元位置，編碼可以變成網頁查詢的介面與欄位，這個系統可以想一下如何運作，傾向上方為表格編排，將照片都擺在下方較不會混淆。

六、李思屏：可能用區域別最單純易懂。

七、李素馨老師：

- 1、道路支線連結何種遊憩資源的資料應一併整理在同一個表格中，變成觀光遊憩體系的網絡。位置示意圖可以加上眺望景觀點的視域分析。
- 2、現階段的調查結果刪除掉 1 / 2 不合格的景觀道路，讓紀錄可以精簡。

八、林文毅：

若是有的道路會從山區轉至城鎮，到城鎮時道路結構會變成標準段面的示範道路，但是周邊的景觀卻被人為建築破壞，這種道路也是景觀道路的範疇嗎？

九、李素馨老師：

這就是有的道路景觀是由『借景』與『造景』兩種方式而來的，在有些地方景觀是渾然天成的自然風貌，我們只需要利用這些元素便能有很好的景觀道路，反之有些道路是周邊景觀凌亂沒有特別景點，則需要在改善計畫中提出造景的方式，改善不好的景觀。

十、李思屏：

調查與資料彙整會在八月底完成，預計九月初與張誌聲先生、皓宇再討論一次資料庫以及管理機制的運作，十月中會辦座談會。

陸、結論：

- 一、調查彙整表格應予以改善重新彙整為易讀之格式。
- 二、訪談的結果整理出兩個公路段(新竹與苗栗)，結果如附件一。
- 三、座談會之規劃視議題討論單位性質而有所差異，如官方方面則以營建署、觀光局或是城鄉單位的討論；若是學界則可以找郭瓊瑩、李如儀、汪荷清等對於管理經營有相當經驗者來討論議題。詳細之細節在十月中之前再跟營建署詳談。

## 附件一 資料整理表

## 苗栗工務段人員訪談整理

壹、日期：92年7月30日

貳、在此次調查路段中，苗栗工務段所管理的路段有台3、台13、苗62、線124、線126、線130。

## 參、訪談整理

## 1.台3線：

台3線已在民國84年拓寬完畢，以往的綠蔭也已因為道路拓寬而消失。

現在苗栗縣政府將台3線規劃成「縱谷桃花源」，主要是在127K~84K大湖以北的觀光果園塑造出意象桃花源。120K~卓蘭是以採草莓、梨為主，103K處則是以三灣梨著名，另有草莓與向日葵冬夏交替種植。

大湖鄉之行道樹為青楓，分向島上有種植小葉欖仁。

## 2.台13線：

台13線上景觀點很少，只有三義以木雕為名，但沒有綠化路段。10K處有綠蔭，但是以後拓寬之後就會不見了。

3.苗62：苗62以泰安溫泉著名。

4.縣124：16K~50K處有南庄鄉公所在路旁種植山櫻花，風景優美。

## 5.縣126：

通往明德水庫，16K~30K一側為湖，一側為山，類似環湖道路，風景優美，是最有希望發展成景觀道路的道路。

6.縣130：原本在三義至大湖之路段風景不錯，但是因為拓寬之後變醜了。

## 7.未來綠化工程計畫：

台61線、台13甲、經國路有綠化工程。線130之18K~62K之路段有編列預算，未來將在擋土牆上種爬藤植物，以綠化遮掩擋土牆。工務段之管理工作不易，許多綠美化的工程是民眾的反應，但是管理起來是困難的。養護工程處(工務段)就是以養護(保養與維護)為主，一般綠美化的預算只有幾千萬而已，平常噴藥、修剪就差不多了，要在去做其他綠美化工程，實在沒有多餘的經費，且也需要人力。工務段的管轄範圍只有「道路」，即「路權範圍」。

## 新竹工務段段長訪談整理

壹、日期：92年7月30日

貳、此次調查路段中，新竹工務段所管理的路段僅有台3線部份路段。

1. 段長認為工務局是公路局，不是景觀單位。景觀道路只是道路的一環，若是全部的道路都要做綠美化，段長說辦不到、也沒有必要。公路局的第一考量一定是「安全第一」，景觀也許是可有可無，但是為了因應時代潮流，就要做景觀。

2. 在觀光倍增計畫不是花大錢，而是花小錢整理道路、整頓廣告招牌，景觀道路是利用自然風景、要維護得好、拆除廣告招牌、整條道路弄得乾淨整齊。

3. 工務段的綠美化原則：

公路局不會再去買地作綠美化，唯有中央分隔島、路肩、邊坡可以利用。有一些廢棄道路，如截彎取直後的廢棄道路，可利用來做路邊小公園，但少之。舊有路段沒有空間去發揮，僅能在有限空間內斷斷續續的維護，工務局的綠化皆為養護、撫育、保持現有狀況，很少新種植物(要有地點、有經費)，當然安全第一。

4. 工務段工作重點：

-利用路肩之空地、中央分隔島做綠美化。

-利用截彎取直後之廢棄道路做路邊公園，現在僅有香山、尖石、關西三處。

-強化、美化客家庄之入口地標，位於台68芎林入口的景觀地標，有夜間燈光設計。

-保護野鳥。

-邊坡生態工法保護，台1竹東段、線120。

# 全國景觀道路規劃建置計畫

## 第二次工作會議紀錄

壹、時間：民國九十二年九月三十日 下午三點。

貳、地點：內政部營建署 B1 會議室

參、紀錄：李思屏

肆、會議報告：略。

伍、會議討論：

一、汪荷清：

(一) 把原本為景觀道路的路線分為一般道路的類型可能會有些縣市有些意見，這部分可以研析名詞上的定義。其實道路規劃設計的案子很多，公路局也同時進行準則性的案子，後續研究的方向應該確定先想下一步怎麼走，拆除不好的遮蔽物為改善導向。在瑞芳文建會想推動世界遺址，但週遭其實已被商家建築等破壞，這邊可以發現台灣公權力必須出來，參酌 actionplan 的導向。若是城鄉風貌或是都市計畫無法拆除那就試圖從特定專區開始，如國家風景區來修景。

(二) 視覺的修築應該不只是綠美化，建築立面的改善，電線遷移地下化等等這些都是相當大的工程，若是在景觀道路分類分級上總數量不改變的原則下分成三類，國家公園級內的道路執行面大於環境管理；像海岸線的破壞，都是因為海岸法無法盡到應有的管制角色，才會導致破壞局面，設定台灣的重點景觀區可以讓道路加分，景觀法、海岸法應著力或是授權地方政府執行。

(三) 強調生態 / 景觀 / 交通三項均衡，過度使用兩側土地造成交通問題，觀光客倍增計畫過度推動會影響景觀道路的品質，應酌量考慮。

二、李素馨：

門檻拉出以及指認評估的階段，藉由景觀道路價值強化綜計審查專區時是應用在區域計畫中還是都市計畫中呢？

三、綜計組長：

景觀道路的專區是順沿都市計畫中審議制度下來走，套用都市計畫的組織。

四、綜計組組長：

不管是何種制度下總是希望道路的品質越來越好，分級有鼓勵的作用對地方政府有督促的用意，分級之後相關配套措施是重點，可分納為城鄉風貌內的經費也可以是營建屬這邊的範疇。

五、李素馨：

這次列出了初步分級的內容，也需要綜計組的人員幫忙再次檢視初步分級分類的合宜性，像有些道路距離短只有 3 公里的情況下是不是需要刪除，考量存留的依據，

從圖面道路等級分布串聯成系統上是否可以有更積極的方式，另外可以針對分類分級的名詞提供建議。

六、汪荷清：

國家步道系統的步道都是 100 分，應注重遊憩機能，並衡量轉運點的設置，道路一樣也有加油站之類的轉運休憩點，再從系統中分級分類，以國家命名有種行銷的感覺，都是很高等的一個象徵。

七、李素馨：

(一) 像汪老師提的就是景觀道路都是國家級的，只是從中再分 ABC 級，比較不會有那種被刪除掉的感覺；本來 78 條景觀道路在調查之後初步的刪除了 20 條，剩 58 條其中 22 條為國家級道路主部分也可以再檢視其合宜性。

(二) 另外評分的星字號修正為 10 分的等級，避免 0.5 分的出現比較好閱讀。

八、汪荷清：

國家公園中墾丁一直是商業化形象的國家公園，商業性強難以解決的問題，以及鄉野部分路壩、農田景觀如何改善，景觀法框進去後會不會比較有限制？

九、綜計組課長：

(一) 要跟老師解釋一下本計畫的目的其實是著重在 78 段景觀道路的資料調查與建置，營建署在提景觀道路的案子其實一直都沒有確實的基本資料，對 78 條景觀道路目前景觀狀況是否還是良好也都不太了解，才會有這個案子的產生，藉著這個案子建立基礎資料。

(二) 觀光客倍增的政策是以人的角度來看，希望藉著人潮帶動經濟成長，以前的做法都是以道路為串聯服務性質的機能居多，現在也滿贊同以區域計畫的角度重視環境保育問題，所以計畫主要以資源調查為主，再談道路分級。過去經建會的國土開發計畫，國家公園僅列入十條景觀道路，現在則是有開發上的限制，兩邊可能都要顧慮到，分級之後會有競爭出現。

十、汪荷清：

(一) 因此政策準則是需要小心陳述，在壓力之下政策需要包裝，像日月潭台 21 的道路改善，當地居民反彈就很大，跟地方政府吵的不可開交，最後只好利用景觀評估的方法劃定保護區，政府施力給予補貼，在鄰近國家公園或是國家風景特定區比較有足夠的人力來檢查環境是否遭受破壞，但是對地方政府而言人力就明顯不足。同樣的景觀道路周邊土地利用要管制，只有限制沒有補償，勢必造成很大的反彈無法達到區域計畫裡的公平概念。

(二) 景觀法是希望對土地管理有幫助，但是卻無法帶來經濟繁榮的結果與選票，因此政策是需要包裝修飾的讓執行面的準則可以帶下去。

十一、綜計組組長：

在報告中評定道路等級的有道路舒適度以及景觀價值兩項因素還是只有針對景觀價值作評定，因為整理表中列出兩項容易混淆。

## 十二、李素馨

主要以景觀價值為主來評定等級，其實遊憩資源強度也是景觀道路的因素之一，之後會修正為道路舒適度在整體描述中帶過，星字號的評分改以景觀價值與遊憩資源強度兩項綜合評定道路等級。

## 十三、汪荷清：

(一) 我想補充的是國外有很多的 byway program，就是避開主要的交通幹道以次路徑為景觀或是遊憩為主的道路，台灣省道已經開發的相當便捷快速，加上運輸功能已經取代遊憩賞景的體驗，所以可以提出以次要路線成為景觀道路的主要系統，以台 11 為例景觀法近來才能解決以交通標準斷面建設帶動需求，過去的交通發展政策許多道路環境拓寬後受到破壞，其實應以交通流量需求來帶動建設，保護復育已經被破壞山水的執行機制，拉高層級，景觀道路有獨特性，必須釐清交通部制式的建設開發模式，必須有空間來評估以及視覺空間的構成是比綠美化來的重要的思考方式。

(二) 必須有門檻評估指標，管理單位方面必須有專責單位，這是依各管理機制上重要的重要授權，路除了天然美景，其他視覺構成還有一個創造的因素在，設施設計、如何修景、造景、借景都是重點改善計畫以及認養機制的成立。設計規劃準則要透徹到怎樣的程度，交通、社區、生態的連結準則方面可以四條示範道路作測試，再回歸來制定措施。

十四、綜計組課長：選取示範道路可以有非常好的，如經過國家公園的地區，或是狀況非常差的道路作對比以及改善計畫比較有發揮的地方。如北部區域而言可以有台 2、東部區域台 9 或是縣 193 等等。

## 陸、會議結論

- 一、座談會可延至期末簡報之前辦理即可，將管理機制商榷的更具體，以利各單位討論相關事項。
- 二、景觀道路的刪除仍可再增加，並串聯城景觀道路網絡體系，規劃單位可再考量。
- 三、道路等級的評比可考量遊憩資源強度的因素，加上景觀價值的評分較不易讓讀者混淆景觀道路等級的由來，道路舒適度可在整體描述中形容帶過。
- 四、示範道路選取盡可考量每個縣市均衡分布，各區域選取代表性道路，
- 五、未來道路週邊土地開發管制應考慮到生態/景觀/交通三個項度均衡的方向，但管制與補償之間的制度需審慎考量，景觀道路的管理計畫應套入道路分級的目的，舉例配套措施，發揮管轄道路各單位的獎勵與競爭作用。



## 「全國景觀道路規劃建置計畫」

### 分級檢視會議

壹、時間：民國九十三年月十日十八日

貳、地點：本署六0一會議室

參、主席：李主秘武雄

肆、出(列)席單位計人員：(略)

伍、規劃單位報告：略。

陸、發言要點：。

#### 李教授素馨

本案前署長相當重視，基本上希望選出 10 條相當具代表性的景觀道路，經過現地調查後，發現台灣這幾年來道路的景觀進步很多，不管是林務單位、工務單位，還是道路單位在景觀和環境的整理上都改善了很多，台灣本身地形變化、地形景觀、地質和海岸的特色，在景觀資源的方面十分具有價值，要只選 10 條很不容易，最後篩選出了 7 分以上 17 條路段，今天召開會議檢視看看還有沒有遺珠之憾。其實還有很多道路很不錯，分數也有 6.9、6.8，可以做一些調整。

有幾個議題希望今天可以在會中進行討論，首先是評分的標準是否需要調整？如何算出那 7 分？評分考量因素（公路性、道路資源、美質評估等）適不適當？其次是希望用經驗質針對初選清單作檢視。還有就是針對選出來的路段和旅遊系統進行整合。

#### 李教授遠欽

- (一) 一定要重視景觀道路的品質，不能浮濫；個人認為目前選出的景觀道路路段公里數太長，如台 8 道路從太魯閣~天祥景觀優美，但天祥之後到谷關景觀則不太好，可選取路段中的精華；最近幾年風災後，許多道路景觀都有大幅度的改變，像縣 1 2 2 經過這次風災坍方嚴重，所以是否適宜列為國家級景觀道路，需要重新考量。
- (二) 景觀道路應該要分為二種，一種本身條件優良的自然美，一種是人工修飾形成的美。
- (三) 建議部分道路暫時不要列為景觀道路，而是列為具潛力景觀道路，強調其在補強後才能成為景觀道路；已列為國家級景觀道路者，應該要描述一下景觀的價值、特點在哪，讓人一目了然。

蔡科長書彬：

- (一) 本案一些道路的遊憩據點是否連同周遭的據點都納進來？如果有不好的景觀，分數是扣在哪個項目？道路路段都太長了，應該可以做調整。
- (二) 建議網站資訊未來應定期更新，且未來景觀道路制度的操作方式應增加各道路間的競爭性，各縣市政府才會有動力去改善，過去景觀道路的公告就是缺少持續性作業，所以才無法保持當初的優良景觀。
- (三) 路段範圍需要調整，若是納入景觀道路的範圍廣大，各地方政府申請道路改善經費會很可觀，會造成中央財政上的困難。

景觀學會(代 郭教授瓊瑩)：

- (一) 本案是以七分為門檻，但少數幾條景觀道路景觀美質分數都蠻高的，總分為六點八、六點九，差一點就能列入景觀道路，如果完全刪除這些與地方性關係較強的路段，可能對地方上的建設會有所影響，建議可以列為具潛力景觀道路，提供地方政府作為後續建設的指標，中央也可以針對這些道路給予適當的補助
- (二) 可以把幾個小的路段合成一個系統，這樣的發展就可以比較完整，以免過於零散。

王技正瑞麟：

- (一) 景觀道路跟觀光遊憩聯繫道路是有差異，我們所謂的景觀道路和一般民眾的認知上是否有差別？我們要用何種方式讓民眾知道這些景觀道路是如何選出來的？選出的路線如果跟民眾的預期落差太大，那整個的價值就會降低。
- (二) 具潛力的道路要如何列舉？可以考慮把區域計畫景色優良的道路、林道、步道納入，但另一方面若將其納入景觀道路後，又怕知名度高漲遊客量增加造成破壞，需審慎考量。

陳簡任技正繼鳴

- (一) 本案基本上是配合區域計畫，後續也有許多的機制需要繼續進行，例如啟動公權力，針對違建部分即報即拆。不過因為景觀道路的景觀維護沒有依據，目前只有景觀法有部分相關內容，今年景觀法可能無法通過，我們還有機會把景觀道路的規定納入。
- (二) 另外要強調景觀道路和道路景觀是不一樣的，道路景觀主要是道路兩旁的行道樹、花卉、人工設施的整理，而景觀道路本身的資源已經存在，應主要針對遭受破壞的部分進行改善和維護的措施。

朱科長慶倫：

- (一) 本案進行一年多以來因政策持續在變動，以當初研擬全國景觀道路建置計畫的目的來說，是以自然景觀保存為主，當然也希望道路本身附帶價值高，之後在推銷道路觀光體

驗上會較具說服力。

- (二) 經費的補助需要跨部會合作，目前景觀道路的經費補助已納入觀光客倍增計畫，後續是否可能做一些調整？或者是要協調相關部會在既有預算內把一些該做的做好？
- (三) 本案未來應配合景觀法的立法，讓景觀道路依法可管。

蔡教授仁惠

- (一) 國內推動計畫都是因應政策，但希望本案能成爲基礎型的計畫，之後在進行其他案子的時候可以照著這樣的模式，才不會造成資源浪費。
- (二) 景觀道路不管是景觀保育還是生態保育，都有一些遊憩方面的資源，這些遊憩的型態是如何？應予釐清。
- (三) 挑出國家級景觀道路作爲示範案例，其他的道路可以照著做，這樣會比較容易操作；還有就是在分級過程中是否有經過入圍的程序？還是一次評定？如果增加入圍名單，就能把具潛力的道路挑選出來。再來就是權重，許多分數算出來有多位小數，可將細項分得更精細，這樣對分數差就比較不會有疑問。

陸、景觀道路分區逐條檢視

針對不適宜的道路刪除，而分數較接近七分者是否可提升爲國家級景觀道路或列爲潛力名單等議題逐條進行檢視，結論如後：

一、分區檢視結論

(一) 北部區域：

- 1、 刪除縣 1 2 2。
- 2、 增加縣 1 0 2（瑞芳至牡丹）與北 3 4，本路段是唯一的鄉道，應加強保護其特有的線型景觀與人文景觀。增加台 7 甲棲蘭至思源啞口。
- 3、 台 2 刪除關渡至三芝間景觀較凌亂的市區道路路段，調整爲三芝至頭城，其中基隆路段因破壞較嚴重需加強改善，應於適當欄位補充說明；台 2 甲刪除前山公園至士林；台 7 則去頭去尾調整爲巴陵至棲蘭。

(二) 中部區域

- 1、 台 8 調整爲太魯閣至大禹嶺；台 2 1 調整爲東埔至玉山（新中橫）；台 1 4 / 1 4 甲調整爲台 1 4 甲霧峰至大禹嶺。

(三) 南部區域

- 1、 澎縣 2 0 3 具離島的特殊景觀，跨海大橋那段的景觀佳應保留，其餘可以刪除。
- 2、 台 1 8 調整爲東埔至玉山。
- 3、 台 3 遊憩據點達那依谷應刪除。
- 4、 台 2 6 調整爲恆春至佳樂水，刪除市區景觀較爲凌亂的路段。

(四) 東部區域

- 1、台9修正為花蓮和平至知本（包括台東市郊茄苳綠色隧道）。
- 2、台11修正為海洋公園至中華大橋(卑南溪口)。
- 3、台20修正為寶來至海端（天龍橋）。
- 4、縣193修正為花蓮大橋至瑞穗。

二、部分具地方代表性路段如宜53週邊林道、集集綠色隧道及縣1

51甲等，未列為本次資料普查對象，未來再次進行檢討更新時可考量予以納入。

三、綠島、蘭嶼、金門、馬祖等離島之路段可考量獨立列為離島系統。

柒、決議

- 一、各路段起訖點正確公里數請規劃單位洽公路總局確認，並請再審慎檢視是否有遺漏其他應列為國家級景觀道路之路段。
- 二、請規劃單位於表格增列欄位補充說明各路段景觀價值及其他需特別註明事項。
- 三、發言要點及逐條檢視結論請規劃單位據以修正成果報告書。
- 四、本案俟成果報告書修正完竣送署，本署將簽請行政院林政務委員盛豐核示，奉核可後即可依據合約書規定辦理結案事宜。

捌、散會



## 景觀道路評估分級

北部區域 6 條國家級景觀道路、中部區域 3 條國家級景觀道路、南部區域 4 條國家級景觀道路、東部區域 4 條國家級景觀道路、離島系統(金馬地區)五條國家級景觀道路，共計 22 條國家級景觀道路。



道路名稱 北部區域	路段	道路週遭遊憩據點	景觀價值											遊憩服務品質						總計	道路等級
			景觀美質				生態資源		人文資源		景觀體驗序列		小計	遊憩據 點數量	遊憩據 點層級	遊憩服 務設施	道路服 務水準	道路安 全性	小計		
			生動性	完整性	和諧性	小計	獨特性	代表性	獨特性	代表性	統一性	變化度									
台 3	峨嵋石井 90K~東勢 159K	北埔、三灣、卓蘭、東勢	4.7289	4.3318	5.2478	4.7695	5	3	1	1	5	5	4.0898	5	3	3	5	5	4.2	4.1265556	一般道路
台 13	新竹香山 0K~三義~豐原 68K	與縣道相連可至鄰勝興 火車站、泰安溫泉、后里	2.44	2.07	1.83	2.1133333	1	1	5	5	5	3	3.0377	5	3	1	7	5	4.2	3.4251852	一般道路
台 3	板橋 93.7K~大溪 38K	三峽老街、鶯歌	0.97	0.94	1.5	1.136666	1	1	1	1	5	1	1.71222	5	3	1	7	9	5	2.8081481	一般道路
竹 37	北埔 5K~東河村 23K	冷泉、北埔、私人休閒農 場	5.3667	5.9222	5.1778	5.4889	5	1	1	1	5	5	4.16296	3	3	3	3	5	3.4	3.9086444	一般道路
竹 41	峨嵋 0K~南庄 10K	獅頭山入口、南庄	3.1566	3.35	3.1586	3.2217	3	5	3	5	3	5	3.7405	3	3	3	3	7	3.8	3.7603896	一般道路
竹 43	寶山 0K~峨嵋 10K	無	2.44	1.84	2.44	2.24	3	1	1	1	5	1	2.2466	3	1	1	3	7	3	2.4977	一般道路
苗 62	水尾 0K~泰安溫泉 13.4K	泰安溫泉、雪壩國家公園 遊客中心	3.7164	5.7462	4.9104	4.791	5	5	3	3	5	3	4.2636	5	5	3	5	7	5	4.5091	一般道路
縣 122	竹東 22K~土場 57K	瑞峰老街、五峰遊樂區、 白蘭景觀遊憩區、清泉溫 泉及鄰近雪壩國家公園	4.7142	5.7714	5.6857	5.3904	5	3	3	1	5	5	4.4634	5	3	3	5	3	3.8	4.2423	一般道路
縣 124	三灣 15K~獅潭 50.4K	八卦力原住民聚落、南庄 聚落與休閒農場	3.3764	4.4168	4.2925	4.0285	3	3	3	3	3	5	3.67618	5	3	3	5	7	4.6	3.9841	一般道路
縣 126	永興 0K~頭屋 30K	魚藤坪生態教育農場、明 德水庫、高爾夫球俱樂部	3.45	3.45	3.63	3.51	5	5	1	1	3	5	3.5033	3	3	1	5	7	3.8	3.6022	一般道路
縣 130	苑裡 0K~卓蘭 31K	飛牛牧場等多處休閒農 園、三義木雕、勝興火車站	2.6279	3.3609	3.2408	3.0765	3	3	5	5	3	5	3.3588	7	5	3	5	7	5.4	4.0392	一般道路
台 2 甲	前山公園 9.1K~金山 32.4K	金山、竹子湖、陽明山國 家公園	6.167	6.519	6.613	6.433	5	5	3	1	7	5	5.14433	7	5	5	5	7	5.8	5.3628889	國家景觀道路
台 4	石門 0K~竹圍 38.8K	石門水庫	1.3092	1.201	1.4948	1.335	1	1	3	1	5	3	2.11166	3	3	1	7	9	4.6	2.9411111	一般道路
台 7	巴陵 24.6K~棲蘭 87K~牛翻 110K	神牛遊樂區、達觀山遊樂 區、明池及拉拉山森林遊 樂區、棲蘭、泰雅大橋	6.026	5.478	7.521	6.3416667	7	5	1	3	5	7	5.44722	7	7	5	7	5	6.2	5.6981481	國家景觀道路
台 2	三芝 15K~金山 40.8K~頭城 138K	金山、跳石海岸、石門、 富貴角、白沙灣、九份金 瓜石、金沙灣、福隆、磯 釣岩岸。	7.27	5.059	5.597	5.9753333	5	3	9	9	3	9	6.15844	7	7	5	5	7	6.2	6.1722963	國家景觀道路
縣 101 甲	北新庄 0K~陽明山 12K	大屯山自然公園、陽明山 國家公園、往萊公坑山區	3.05	4.55	4.933	4.1776667	3	3	3	1	3	3	3.22588	3	3	5	5	7	4.6	3.6839259	一般道路
縣 102	瑞芳 0K~九份 3K	九份	6	4.66667	5	5.22222	5	5	7	7	5	9	6.074066	3	5	3	5	7	4.6	5.5827111	國家景觀道路

道路名稱 北部區域	路段	道路週遭遊憩據點	景觀價值										遊憩服務品質						總計	道路等級	
			景觀美質				生態資源		人文資源		景觀體驗序列		小計	遊憩據點數量	遊憩據點層級	遊憩服務設施	道路服務水準	道路安全性			小計
			生動性	完整性	和諧性	小計	獨特性	代表性	獨特性	代表性	統一性	變化度									
縣 103	關渡 0K~蘆洲 5.9K	關渡自然保留區、淡水河河岸	1.44	3	1.44	1.96	1	1	1	1	5	1	1.98666	3	1	1	7	9	4.2	2.7244444	一般道路
縣 118	馬武督 31K~羅孚 57.7K	石門水庫風景特定區	4.2097	4.5243	3.0411	3.92503	1	1	3	3	3	3	2.97501	3	1	1	5	7	3.4	3.1166741	一般道路
縣 191	宜蘭市 0K~頭城 10K	無。	3.4	3.8	2.6	3.26666	1	1	1	1	3	1	2.08888	1	1	1	5	9	3.4	2.5259259	一般道路
北 107	烏來 0K~信賢 7K	烏來瀑布、烏來溫泉區、小型觀光火車站、雲仙樂園	5	3.8571	4.8571	4.5714	5	3	3	1	3	3	3.5238	3	3	3	5	7	4.2	3.7492	一般道路
北 34	台 2 交會點 0K~九份 3K	煉銅場遺址、礦業博物館、黃金博物館與九份之山城美景	7.6666	6	7.6666	7.111112	5	5	7	7	5	7	6.203704	3	7	3	5	7	5	5.80246933	國家景觀道路
台 7 甲	棲蘭 0K~思源啞口 45K	武陵農場、環山部落	6.1777	7.688	6.73333	6.8663	7	5	1	1	5	7	5.455447	7	5	3	5	3	4.6	5.17029852	國家景觀道路
台 9	新店 14K~礁溪 77K	坪林茶鄉博物館	2.7841	3.038	4.5936	3.4719	3	3	1	1	5	3	3.1573	5	3	1	5	7	4.2	3.50486667	一般道路
台 9 甲	新店 0K~孝義 19.7K	烏來瀑布與烏來風景特定區	3.3553	5.0304	4.0456	4.1437	3	3	1	1	3	3	3.04792	3	3	1	5	7	3.8	3.29861481	一般道路
宜 53	棲蘭 0K~翠峰湖 23K	翠峰湖、棲蘭	5	5	7	5.66666	3	5	3	1	1	5	3.38888	3	3	1	3	5	3	3.25925926	一般道路
國二甲	機場聯絡道(機場~八德)		5	9	9	7.66666	1	1	5	5	9	1	5.222222	5	5	3	9	9	6.2	5.54814815	國家景觀道路

道路名稱 中部區域	路段	道路週遭遊憩據點	景觀價值										遊憩服務品質						總計	道路等級	
			景觀美質				生態資源		人文資源		景觀體驗序列		小計	遊憩據 點數量	遊憩 等級	遊憩 服務 設施	道路服 務水準	道路安 全性			小計
			生動性	完整性	和諧性	小計	獨特性	代表性	獨特性	代表性	統一性	變化 度									
台 8	大禹嶺 78.1K~東勢 190.6K	新社、東勢、谷關溫泉、八仙山森林遊樂區、梨山國家風景區、福壽山農場、雪霸國家公園。	3.694	4.709	5.008	4.470333	5	7	3	3	3	7	4.32344	7	7	7	5	3	5.8	4.8156296	一般道路
台 16	民間 0K~地利 34K	集集、水里城鎮、鄰近日月潭、埔里、南投草屯	2.41	2.11	2.64	2.386666	1	1	3	5	3	3	2.62888	7	3	1	5	5	4.2	3.1525926	一般道路
台 17	清水 0K~台西 86.5K	梧棲漁港	1.58	1.58	1.22	1.46	1	1	1	1	5	1	1.82	3	1	1	9	9	4.6	2.7466667	一般道路
縣 129	東勢 0K~大坑 17.5K	東山樂園、大坑風景區	1.6628	3.0685	2.2457	2.325667	3	3	5	3	3	1	2.608555	5	3	1	7	7	4.6	3.2723704	一般道路
縣 139/縣 139 乙	八卦山~民間 (12.5K~38.5K/0K~16.5K)	八卦山、竹藝博物館、松柏嶺	2.08	1.82	2.71	2.203333	3	3	3	3	3	3	2.734444	5	3	5	5	5	4.6	3.3562963	一般道路
縣 133/投 8	柑子林 0K~梅子林 26.5K 梅子林 0K~惠蓀林場 8K	泰雅渡假村、惠蓀林場	2.1659	3.0851	2.668	2.6397	3	1	3	1	3	5	2.713233	3	3	1	3	7	3.4	2.9421556	一般道路
縣 131	埔里 0K~初鄉 50K	埔里酒廠、九族文化村	3.508	2.448	4.156	3.370666	3	1	3	3	3	3	2.956888	3	1	1	5	7	3.4	3.1045926	一般道路
縣 149 甲/ 乙	竹山 0K~外湖 15.6K 外湖 31K~古坑 40K 外湖 0K~草嶺 9K	草嶺、樟湖風景區	2.363	2.4761	3.3333	2.724133	1	3	1	1	3	3	2.241377	5	3	1	3	5	3.4	2.6275852	一般道路
縣 151	竹山 0K~杉林溪 50K	溪頭森林遊樂區、杉林溪	4	2.4667	4.1667	3.544466	3	1	1	1	3	3	2.681488	5	3	1	5	5	3.8	3.0543259	一般道路
台 21	東埔 106K~玉山 149K	東埔溫泉、玉山國家公園	6.813	6.627	8.627	7.355666	7	7	3	3	3	7	5.785222	7	7	5	7	5	6.2	5.9234815	國家景觀道路
台 14 甲	霧社 0K~合歡山 33K	清境農場、武嶺、大禹嶺、合歡山	2.88	3.13	3.75	9.76	5	5	1	1	3	7	8.92	7	5	5	7	5	5.8	7.88	國家景觀道路
台 14	草屯 0K~霧社 80K	埔里酒廠、台灣地理中心碑、霧社風景區	2.35	3.2833	3.4333	3.0222	3	1	3	3	3	5	3.1740	5	3	3	7	7	5	3.7827	一般道路
台 7 甲	思源啞口 45K~梨山 73K	梨山、福壽山	5	5	7	5.8666	3	1	1	1	3	7	6.5556	3	5	3	5	3	3.8	5.637037	一般道路

道路名稱 南部區域	路段	道路週遭遊憩據點	景觀價值										遊憩服務品質						總計	道路等級	
			景觀美質				生態資源		人文資源		景觀體驗序列		小計	遊憩據點數量	遊憩等級	遊憩服務設施	道路服務水準	道路安全性			小計
			生動性	完整性	和諧性	小計	獨特性	代表性	獨特性	代表性	統一性	變化度									
台 17	七股 121K~東石 167K	東石漁港、頑皮世界野生動物園、悟智樂園、七股鹽田	2.4304	2.5347	3.8521	2.939066	1	1	5	3	5	3	3.14635	5	3	1	7	9	5	3.764237	一般道路
台 17	林園 254K~枋寮 282.8K	大鵬灣風景區	1.83	2.1667	1.625	1.8739	1	1	1	1	5	1	1.95796	1	1	1	7	7	3.4	2.4386444	一般道路
台 24	長興 4.5K~霧台 41K	三地門、霧台	5.027	4.808	5.311	5.048666	5	3	7	7	5	7	5.51622	5	3	3	7	7	5	5.3441481	國家景觀道路
台 27	荖濃 0K~高樹 34K	荖濃溪景觀	3.147	4.0588	4.0882	3.764666	3	1	1	1	3	5	3.08822	3	1	1	7	7	3.8	3.3254815	一般道路
台 21	旗山 213K~三民 267K	錫安山、玉山國家公園	2.85	1.68	2.5	2.343333	3	1	1	1	3	3	2.28111	3	3	5	5	3	3.8	2.7874074	一般道路
台 1	枋寮 433K~楓港 461.5K	部分路段的海岸景觀	2.1929	2.614	2.7192	2.5087	5	3	1	1	3	5	3.0029	3	1	1	7	7	3.8	3.2686	一般道路
台 26	南灣 29K~佳樂水 52.5K ; 港仔 69K~旭海 78K	恆春、墾丁國家公園、船帆石、鵝鸞鼻、佳樂水	6.7846	6.323	6.629	6.578866	9	9	5	3	5	9	6.69295	7	7	5	7	9	7	6.7953037	國家景觀道路
台 9	楓港 474.6K~壽卡 455K	楓港、旭海	2.5306	3.653	3.4081	3.197233	1	1	1	1	3	3	2.39907	1	1	1	5	7	3	2.5993852	一般道路
台 18	嘉義 0K~自忠~玉山 97.5K	阿里山國家風景區、奮起湖及玉山國家公園	7.0048	6.0016	7.0275	6.677966	9	9	5	3	7	9	7.05932	7	5	5	7	5	5.8	6.6395481	國家景觀道路
台 3	梅山 275K~旗山 404K	達那依谷、大埔風景區、曾文水庫風景區、烏山頭水庫風景區、走馬瀨農場	3.3795	3.181	3.0102	3.190233	3	1	1	1	3	5	2.89674	5	3	1	7	7	4.6	3.4644963	一般道路
縣 162 甲	梅山 0K~嘉義太和 46.7K	太平風景區、瑞峰大峽谷、太和風景區	3.26	3.14	3.53	3.31	1	1	1	1	3	3	2.43666	5	1	1	5	5	3.4	2.7577778	一般道路
縣 199	牡丹 12K~車城 37.8K	四重溪溫泉、旭海大草原	2.6279	2.8604	3.0155	2.8346	3	3	3	3	5	3	3.2782	3	3	1	5	5	3.4	3.3188	一般道路
縣 199 甲	牡丹 0K~旭海 8K	旭海大草原	2.5	2.5	2.5	2.5	3	3	1	1	5	1	2.5	3	3	1	5	5	3.4	2.8	一般道路
縣 200	恆春 0K~港仔 33.1K	港仔大沙漠、近旭海大草原	3.5652	3.2463	3.6232	3.478233	3	1	1	1	3	1	2.32607	3	3	1	3	5	3	2.5507185	一般道路
縣 176	官田 0K~七股 18K	七股鹽山	2.1722	1.5833	1.75	1.835166	3	3	5	7	3	3	3.11172	3	3	1	7	7	4.2	3.4744815	一般道路
縣 174	六甲 29K~照興 50K	曾文水庫、小型休閒農場	2.5853	2.7317	4.439	3.252	1	1	1	1	3	3	2.41733	3	3	1	5	5	3.4	2.7448889	一般道路
縣 172	白河 29K~灩水 47K	白河、關子嶺溫泉	1.3555	2.0667	1.7777	1.7333	3	1	3	3	5	1	2.4111	3	3	1	5	7	3.8	2.8740667	一般道路
縣 184	縣 184：旗山 30K~六龜 60K	荖濃溪景觀、美濃紙傘、六龜火炎山	1.9611	1.85	1.85	1.8870333	1	1	3	1	3	1	1.79567	3	1	1	5	7	3.4	2.3304519	一般道路
縣 184 甲	縣 184 甲：旗尾 0K~美濃 10K																				
澎縣 201	風櫃 0K~馬公 10.7K	風櫃洞口、馬公	3.176	3.1947	2.69	3.0202333	3	3	3	3	3	3	3.00674	3	1	1	7	7	3.8	3.271163	一般道路
澎縣 202	東衛 0K~龍門 12.6K	傳統聚落景觀	3.0793	4.1428	3.9523	3.7248	3	1	5	5	3	3	3.40826	3	1	1	7	7	3.8	3.5388444	一般道路
澎縣 203	馬公 0K~外垵 36.5K	天后宮、澎湖水族館、通梁古榕，跨海大橋、二坎聚落保留區、內垵遊憩區、漁翁島燈塔。	4.2405	4.8607	5.7341	4.9451	7	7	9	7	5	7	6.14836	7	5	3	7	7	5.8	6.0322444	國家景觀道路

道路名稱 東部區域	路段	道路遊憩據點	景觀價值										遊憩服務品質						總計	道路等級	
			景觀美質				生態資源		人文資源		景觀體驗序列		小計	遊憩據 點數量	遊憩 等級	遊憩 服務 設施	道路服 務水準	道路安 全性			小計
			生動性	完整性	和諧性	小計	獨特性	代表性	獨特性	代表性	統一性	變化 度									
台 8	太魯閣 0K~大禹嶺 90.6K	太魯閣國家公園、天祥。	6.709	6.4174	7.4008	6.8424	9	9	3	3	3	9	6.2808	9	9	5	5	5	6.6	6.3872	國家景觀道路
台 9	花蓮和平 159K~壽卡 455K	清水斷崖、太魯閣峽谷、池南森林遊樂區、富源森林遊樂區、秀姑巒溪泛舟、池上牧野渡假村、關山親水公園、鹿野高台、初鹿牧場、卑南文化公園、史前文化博物館、知本溫泉、金針山、金峰溫泉、金崙溫泉	5.0809	4.14331	4.9564	4.72687	9	9	5	3	7	7	6.07562	9	7	5	7	7	7	6.3837489	國家景觀道路
台 11	花蓮和平 0K~知本 193K	知本、東海岸國家風景區、海洋公園	5.1116	4.8493	5.0311	4.997333	9	7	3	3	5	9	5.83244	9	7	5	7	7	7	6.2216296	國家景觀道路
台 11 甲	光復 0K~豐濱 19K	太巴壠(阿美族)聚落	4.2105	4.2105	4.421	4.280666	1	1	5	3	3	3	3.26022	3	1	1	5	5	3	3.1734815	一般道路
台 20	玉井 37K~關山啞口~關山 210K	走馬瀨農場、玉井、寶來不老溫泉、關山啞口、摩天高山農場、霧鹿、向陽森林遊樂區	7.8425	7.0236	7.75879	7.484666	7	7	3	3	7	9	6.82822	7	5	5	5	3	5	6.2188	國家景觀道路
台 20 甲	初來 0K~海端 3K	無	1.09	2.54	1.8	1.81	3	1	1	1	1	1	1.43666	1	1	1	5	7	3	1.9577778	一般道路
台 23	富里 0K~東河 44.9K	東河包子、登仙橋遊憩區、東河遊憩區、東河休閒農場	3.8017	3.8908	4.6748	4.122433	5	3	1	1	7	5	4.20747	5	3	3	5	5	4.2	4.2049852	一般道路
台 9 丙	吉安 0K~豐濱 23.3K	鯉魚潭	2.1587	2.7424	2.6566	2.5192333	3	3	1	1	5	5	3.17307	3	3	1	7	9	4.6	3.6487185	國家景觀道路
花 64	瑞穗 0K~大港口 22.6K	長虹大橋休憩區、石梯坪、東部賞鯨港口、北回歸線標誌	4.3982	3.3628	5.7243	4.4951	3	1	1	1	3	3	2.99836	3	3	1	3	3	2.6	2.8655778	一般道路
縣 193	南三棧 0K~樂合 111K	七星潭、花蓮市、太巴壠阿美族砂荖文化、鶴岡茶樹標本園、瑞穗牧場、紅葉溫泉、泛舟遊客服務中心起點、舞鶴茶村	5.5151	5.6454	5.9424	5.7009667	5	3	7	7	7	5	5.73365	5	5	5	5	7	5.4	5.622437	國家景觀道路
東 34/36	鹿野 0K~紅葉溫泉 14K	紅葉溫泉、布農文化、鹿野高台茶園風光及飛行傘活動	1.4714	1.7428	2.4285	1.8809	1	1	3	1	3	1	1.793633	3	3	1	3	3	2.6	2.0624222	一般道路
縣 197	池上 0K~富源 60K	池上、關山、都蘭	2.3133	3.5967	3.42	3.11	3	3	1	1	3	1	2.37	3	1	1	5	3	2.6	2.4466667	一般道路
東 09	綠島環島公路	綠島生態資源	6.394	6.539	6.177	6.37	9	9	3	3	3	7	5.79	5	5	5	5	5	5	5.5266667	國家景觀道路
東 60	蘭嶼環島公路	蘭嶼生態人文資源	6.7942	5.9828	6.6114	6.4628	9	9	9	9	3	9	7.154266	9	7	3	1	7	5.4	6.5695111	國家景觀道路