

雪霸國家公園

雪見地區遊客轉運服務規劃

-目錄-

第一章 緒論

第一節	計畫緣起	1-1
第二節	計畫目標	1-1
第三節	計畫範圍	1-2
第四節	計畫內容與方法	1-3
第五節	計畫流程與期程	1-4

第二章 相關計畫及法規回顧

第一節	相關計畫	2-1
第二節	相關法規	2-5

第三章 基地調查與分析

第一節	遊憩據點調查分析	3-1
第二節	交通動線系統分析	3-6
第三節	遊客及環境承載量分析	3-8
第四節	居民意見彙整及分析	3-11

第四章 發展課題與對策

第五章 實質計畫

第一節	旅遊轉運服務計畫	5-1
第二節	旅遊模式發展計畫	5-23
第三節	解說計畫	5-34
第四節	經營管理計畫	5-36
第五節	後續執行計畫	5-43

第六章 結論與建議

附錄

附錄一	期初工作會議意見回覆	附-1
附錄二	期中簡報意見回覆	附-2
附錄三	期末簡報意見回覆	附-6
附錄四	司馬限林道車輛管制公告內容	附-8

參考文獻

-圖目錄-

圖 1-1	計畫範圍圖.....	1-2
圖 1-2	計畫流程圖.....	1-4
圖 3-1	雪見地區轉運站、停靠站及停車場居民建議位置彙整圖.....	3-12
圖 5-1	雪見地區旅遊轉運路線及轉運站、停靠站位置圖.....	5-3
圖 5-2	第二級停靠站候車亭示意圖.....	5-11
圖 5-3	第三級停靠站站牌示意圖.....	5-16
圖 5-4	雪見遊憩區體驗之旅建議行程圖（路線一）.....	5-24
圖 5-5	南三村文化體驗之旅建議行程（路線二）.....	5-26
圖 5-6	雪見遊憩區二日遊建議行程圖 1（路線四）.....	5-29
圖 5-7	雪見遊憩區二日遊建議行程圖 2（路線五）.....	5-31
圖 5-8	旅遊轉運系統之營運模式與執行架構圖.....	5-38

-表目錄-

表 1-1	計畫期程表.....	1-4
表 2-1	原住民保留地開發管理辦法相關內容整理表.....	2-5
表 2-2	非都市土地使用管制規則相關內容整理表.....	2-7
表 2-3	原住民基本法相關內容整理表.....	2-9
表 2-4	公路法相關內容整理表.....	2-10
表 2-5	運輸業管理規則相關內容整理表.....	2-11
表 2-6	汽車運輸業審核細則相關內容整理表.....	2-14
表 2-7	汽車運輸業客貨運運價準則相關內容整理表.....	2-16
表 2-8	促進民間參與公共建設法相關內容整理表.....	2-17
表 2-9	原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點內容整理表.....	2-18
表 2-10	原住民族綜合發展基金信用保證業務處理要點 內容整理表.....	2-19
表 3-1	96 年雪見遊憩區遊客及入園車輛數量統計表.....	3-8
表 3-2	雪見遊憩區遊憩承載量之推估.....	3-10
表 3-3	中興村居民意見彙整表.....	3-13
表 3-4	梅園村居民意見彙整表.....	3-14
表 3-5	象鼻村居民意見彙整表.....	3-16
表 3-6	士林村居民意見彙整表.....	3-18
表 3-7	達觀村居民意見彙整表.....	3-20
表 5-1	部落居民所提相關位置及規劃方案對照表.....	5-17
表 5-2	雪見地區旅遊轉運系統發展經費概估表.....	5-45

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

雪霸國家公園自民國八十一年成立以來，已成為國內外遊客從事休閒遊憩、登山健行、環境教育等生態旅遊的重要場域，雪霸國家公園管理處為提供更完善的遊憩服務，已陸續完成「武陵」及「觀霧」遊憩區的規劃與建置，讓造訪遊客得以充分體驗雪霸國家公園的環境資源特色。然而除了遊憩機會的提供外，國家公園更深具環境保育、復育的重要使命，因此如何在兼顧環境保育的前提下，適當的發展環境教育與休閒遊憩活動，並降低活動對環境的衝擊，便成為各國家公園重要的發展課題。

目前雪霸國家公園的第三座遊憩區-雪見遊憩區，已完成整體規劃設計與建設，未來將成為雪霸國家公園西北側的重要旅遊據點，提供遊客一處良好的遊憩體驗場域。然而，在考量兼顧生態保育及遊憩發展的情況下，若能規劃完善的旅遊轉運配套措施，除可減少旅遊車輛進入所造成的環境負擔外，也可適當的管制進入雪見遊憩區的遊客總量，將可維繫整體的遊憩品質及環境的永續性。此外，藉由境外轉運站的設置與隨車解說服務的導入，亦可建立與鄰近泰雅族部落的伙伴關係，帶動部落的整體發展，更可深化生態旅遊的精神與成效。此亦即本計畫之委託緣起。

第二節 計畫目標

本計畫委託目的主要為進行雪霸國家公園雪見地區旅遊轉運系統之評估與規劃，進以提升雪見遊憩區的遊憩品質，增進旅遊運輸之便利性，並降低車輛對遊客安全及整體環境之衝擊。其主要之計畫目標有下：

- 一、強化雪見地區的旅遊轉運服務功能，提供遊客便利的旅遊轉運服務，以降低私人用車於園區內的使用率，並減少環境衝擊。
- 二、規劃完整的旅遊轉運模式及配套方案，創造多樣性的旅遊體驗，以提升整體遊憩活動的多元性及豐富性。
- 三、結合鄰近社區共同參與未來旅遊轉運服務之經營，強化雪見遊憩區與鄰近社區之伙伴關係，增進社區經濟效益，創造共生共榮的發展模式。

第三節 計畫範圍

本計畫旨在建構完善的雪見遊憩區旅遊轉運服務，因此將以位於汶水的雪霸國家公園遊客中心為起點，以雪見遊憩區為目的地，進行規劃。計畫範圍含括通往雪見遊憩區的主要道路-司馬限林道全線以及鄰近雪見遊憩區的苗栗縣泰安鄉中興村、梅園村、象鼻村、士林村及台中縣和平鄉達觀村等部落及社區，希望藉由旅遊轉運系統之規劃，建構完整的旅遊服務系統。計畫範圍如下圖：

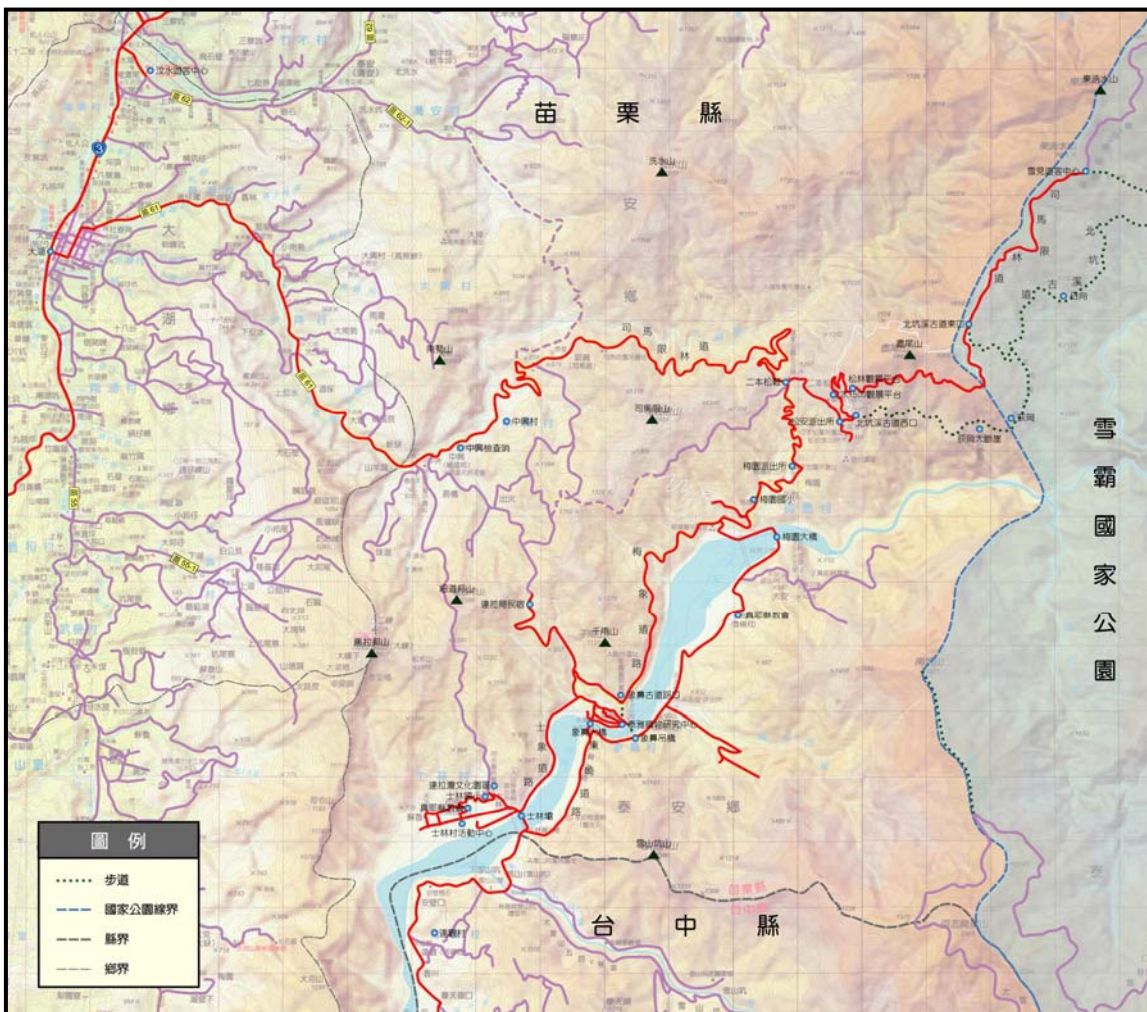


圖 1-1 計畫範圍圖

資料來源：本計畫繪製

第四節 計畫內容與方法

一、計畫內容

- (一) 檢討雪見地區遊憩行為及運具選擇模式，交通轉運服務設施與其選址及整體動線規劃。
- (二) 交通轉運服務設施相關土地取得之可行性，以及民眾意見之整合與充份溝通（包含舉辦公聽會、說明會）。
- (三) 相關計畫與法規之回顧與分析。
- (四) 經營管理與周邊原住民經濟效益分析。

二、計畫方法

(一) 文獻回顧

旅遊轉運系統之設置需考量相關計畫法令、遊憩景點、過去與未來遊客量調查及預估等重要因素，藉由相關文獻的彙整與回顧，以做為未來旅遊轉運路線規劃、轉運站及停靠站選址、載運量評估等之依據。主要回顧資料包含國家公園計畫書、相關法規、政府統計年報、委託研究報告書、解說出版品、政府網站網站等資訊。

(二) 轉運站及停靠站分級及轉運路線規劃

參考雪霸國家公園管理處委託之計畫，分析景點之遊憩量及重要性分級，確認未來轉運站及巴士停靠站之位置及停靠時間，並依據不同分級結果，規劃轉運路線及相關服務設施，以符合服務目標。

(三) 各級轉運站發展評估與規劃設計建議

針對未來境外轉運站的設置地點進行分析與可行性評估，並對各級轉運站應具備的機能及服務項目進行規劃，提出轉運站周邊地區未來整體發展之建議，期能活化部落產業活動發展，增進地方利益，進而提供造訪遊客更多樣而完善的服務內容。

(四) 營運模式方案評估

針對旅遊轉運巴士之營運路線及轉運站，提出營運建議方案，主要內容包含載運車輛規格、載運遊客量、發車頻率、票價、經營管理項目，以為雪霸國家公園管理處未來推動時之參酌，並做為未來社區民眾及欲參與經營團隊之協調依據。

第五節 計畫流程與期程

一、計畫流程

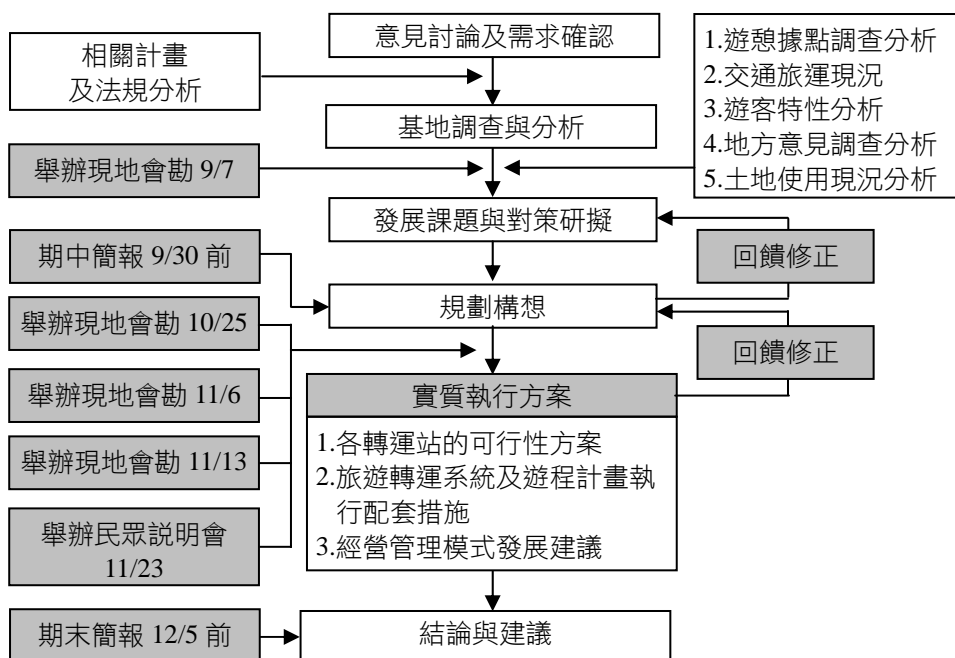


圖 1-2 計畫流程圖

二、計畫期程

表 1-1 計畫期程表

工作內容 \ 日曆天	30	60	90	120	150	180
意見討論及需求確認	■					
基地調查與分析	■	■				
舉辦民眾會勘		■				
發展課題與對策研擬		■	■			
規劃構想			■	■		
舉辦民眾說明會				■		
實質執行方案				■	■	■
結論與建議						※12/5

說明：「◎」表示應辦理期中簡報；「※」表示應辦理期末簡報。

第二章 相關計畫及法規回顧

第一節 相關計畫

本計畫之相關計畫含括雪霸國家公園計畫（第一次通盤檢討）、雪見周邊地區（苗栗縣泰安鄉南三村）部落整體意象規劃、苗栗縣泰安鄉梅園村天狗部落原住民保留地建築用地開發統一規劃、苗栗縣泰安鄉梅園村天狗部落境外轉運站及民族商場委託規劃研究、雪見遊憩區轉運站週邊環境改善工程等，相關內容彙整如下：

一、雪霸國家公園計畫（第一次通盤檢討）

主辦單位	雪霸國家公園管理處
計畫範圍	雪霸國家公園
計畫時間	九十二年九月完成
計畫目的	<p>1.保育目標</p> <p>(1)保護區域內獨特之地形、地質景觀。</p> <p>(2)保護區域內自然演替生長之動植物及其棲息地。</p> <p>(3)保護區域內重要人文史蹟及其環境，提供國民鄉土尋根，培養愛護文化情操。</p> <p>2.育樂目標</p> <p>在不違反保育目標下，提供適當國民遊憩活動與機會，以陶冶國民身心健康，其內容包括如下：</p> <p>(1)提供良好遊憩環境與高品質的活動模式，滿足國民遊憩需求。</p> <p>(2)配合適當環境解說，以達寓教於樂。</p> <p>3.研究目標</p> <p>提供自然科學研究與戶外環境教育之場所與機會，協助提升國民教育水準，其內容包括如下：</p> <p>(1)提供地形地質與動植物生態研究之場所。</p> <p>(2)提供人文史蹟研究之場所。</p> <p>(3)提供自然環境教育之場所。</p>
計畫內容	<p>1.分區計畫。雪見遊憩區（遊三）：面地勢平坦，可眺望雪山等壯闊之高山景緻，面積 9 公頃。計畫開闢管理站、警察小隊、入口管制、解說及遊憩服務等設施。</p> <p>2.保護計畫：保護管制原則、保護管制計畫、保護設施計畫。</p> <p>3.利用計畫：交通運輸設施計畫、服務設施計畫、公用設備計畫、遊憩活動設施計畫。</p> <p>4.經營管理計畫：管理體系、經營方案、研究發展。</p> <p>5.國家公園事業計畫：國家公園事業之選定與經營、分期分區基本設施投資建設實施經費與項目。</p>

二、苗栗縣泰安鄉梅園村天狗部落原住民保留地建築用地開發統一規劃

主辦單位	苗栗縣泰安鄉公所
計畫範圍	苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗部落）
計畫期程	九十一年八月完成
計畫目的	1.解決梅園村天狗部落原住民保留地住宅土地問題。 2.保障泰雅族歷史與文化，發展休閒觀光產業。 3.建立具泰雅族特色之示範社區。
計畫內容	1.針對泰安鄉梅園村天狗部落主要集居區東側谷地，進行土地重劃與變更為建築用地之計畫。 2.劃設道路、公園、停車場、緩衝綠帶、綠廊。 3.主要以建築用地為主，並保留約四成建築用地作為公共設施抵費地。

資料來源：苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗、梅園部落）農村綜合發展規劃報告書

三、苗栗縣泰安鄉梅園村天狗部落境外轉運站及民族商場委託規劃研究

主辦單位	苗栗縣泰安鄉公所
計畫範圍	苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗部落）
計畫期程	九十二年十二月完成
計畫目的	1.利用天狗部落做為遊客進入雪霸國家公園雪見遊憩區轉運站，以解決停車與轉運問題。 2.藉由轉運站帶動天狗部落原住民產業及文化發展。
計畫內容	1.擬定天狗部落境外轉運站之規劃構想與民族商場之設置。 2.經營管理方式及營運收入來源作為規劃周邊產業發展相關配套措施。 3.使用土地與「苗栗縣梅園村天狗部落原住民保留地建築用地開發與統一規劃」相同。 4.擬定未來用地變更為公共交通用地。 5.規劃設置之設施包括：停車場、民族商場、遊客服務中心、原住民表演祭場、兒童遊憩區、文物展示區等。 6.設定之經營主體為泰安鄉公所，土地取得以地主捐獻方式辦理。

資料來源：苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗、梅園部落）農村綜合發展規劃報告書

四、雪見周邊地區（苗栗縣泰安鄉南三村）部落整體意象規劃

主辦單位	雪霸國家公園管理處
計畫範圍	苗栗縣泰安鄉梅園村、象鼻村、士林村
執行單位	築景工程顧問股份有限公司
計畫期程	九十三年十一月完成
計畫目的	1.整體環境調查、景觀資源及交通系統分析：調查分析之項目包括地方風貌特色、景觀軸線與景觀據點、交通動線系統等之整體歸納分析。 2.整體空間規劃構想：綜合環境調查分析資料及相關案例分析研究，提出整體空間規劃構想及執行計畫。
計畫內容	1.雪見週邊地區整體環境調查分析：針對自然環境、人文環境、交通動線系統、景觀遊憩潛力等環境資源，進行整合歸納與分析，除透過田野調查取一得手資料外，亦經由蒐集相關文獻資料進行分析研判。 2.國內外國家公園鄰近地區景觀風貌整體規劃案例分析：透

	<p>過國內外國家公園鄰近地區之部落文化保存及景觀風貌規劃設計案例，作為雪見周邊地區部落規劃發展之參考。</p> <p>3. 整體意象規劃：以原住民文化語彙作為意象營造之主要依據，針對部落入口空間、部落生活空間及相關公共服務設施等項目，提出雪見週邊地區（苗栗縣泰安鄉南三村）部落整體空間規劃。</p> <p>4. 執行計畫：依不同部落或路段之環境空間特色，個別提出發展模式建議，並考量地區居民生活、遊客體驗需求及經營管理可行性，擬定交通轉運、景觀意象營造、生態旅遊及經營管理計畫。</p>
--	--

五、94 年度計畫實施苗栗縣泰安鄉天狗農村社區土地重劃 先期規劃作業報告書

主辦單位	苗栗縣政府
計畫範圍	苗栗縣泰安鄉天狗部落
執行單位	達觀工程顧問有限公司
計畫期程	九十四年八月完成
計畫目的	<ol style="list-style-type: none"> 1. 整體規劃改善農村環境，均衡農業生產、農民生活與生態環境，以達到生活、生產及生態三生發展。 2. 提供農村社區整體發展的願景藍圖，促進健全發展。 3. 將地界不明、權屬複雜、畸零不整的土地，完成地籍整理。 4. 解決社區內通行巷道狹小、公共設施缺乏、建物雜亂的問題。 5. 運用社區自然環境及歷史文化優勢，並搭配泰雅傳統祭典，以強化觀光發展。
計畫內容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自然及社會經濟環境調查分析 2. 部落訪談意見及問卷調查分析 3. 發展目標與願景 4. 課題與對策研析 5. 實質發展計畫

六、雪見遊憩區轉運站週邊環境改善工程

主辦單位	苗栗縣泰安鄉公所
計畫範圍	苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗部落）
執行單位	築境景觀設計有限公司
計畫期程	九十五年十月完成
計畫目的	<ol style="list-style-type: none"> 1. 降低遊憩活動的衝擊。 2. 強化轉運系統沿線之景觀意象與環境品質。 3. 規劃完善的牌誌系統，引導遊客深度融入當地自然與人文環境。
計畫內容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 汶水轉運站規劃設計。 2. 司馬限林道二本松至雪見遊客中心段觀景點及停靠站規劃設計。 3. 進出道路沿線景觀改善。 4. 解說牌誌系統規劃設計。

七、二本松交通轉運服務站設立可行性評估暨興辦事業計畫

主辦單位	雪霸國家公園管理處
計畫範圍	雪見地區及泰安鄉南三村八部落
執行單位	太乙工程顧問股份有限公司
計畫期程	九十五年十二月完成
計畫目的	<ol style="list-style-type: none"> 1.建立區內（國家公園內）旅遊，區外服務的旅遊模式，以符合在雪霸國家公園保育目標的原則下，提供國民遊憩活動與機會。 2.連結轉乘運具並結合環境解說，據以發展以生態保育為目的之深度生態旅遊模式。 3.針對交通轉運服務站提出完善的規劃方案及經營管理策略，並透過民眾參與與居民安置之方式，研商未來服務站的運作方式與步驟，化阻力為主力，達成資源永續最高目標。
計畫內容	<ol style="list-style-type: none"> 1.計畫基地特質分析。 2.發展願景與遊憩網絡架構。 3.評估地方居民參與與可行性分析。 4.土地開發模式與配套策略。 5.執行策略計畫。 6.研擬興辦事業計畫作業。

◎與本計畫之關係

雪霸國家公園計畫書中已明確的針對未來雪見地區的旅遊發展提出轉運站的建議，希望藉由轉運站的設置降低遊憩發展對環境的衝擊；雪見遊憩區未來若能落實轉運系統的規劃與設置，將對於整體環境的永續發展有正面的助益。近年來，雪霸國家公園管理處已陸續執行相關計畫，以推動雪見地區轉運系統的落實，本計畫將以相關計畫為基礎，完成旅遊轉運系統規劃的目標。

此外，南三村中的天狗部落目前已完成土地重劃的先期規劃，並刻正施工中，應有助整體部落環境品質的改善與提升。其規劃內容中包括了公園、綠地、社區中心、停車場、廣場等用地，對未來推動轉運系統所需之土地及相關配套措施，有積極正面之助益，應可作為其他部落在發展轉運系統時的參酌，並增加落實之可行性。

第二節 相關法規

一、土地使用部分

(一) 原住民保留地開發管理辦法

本計畫之範圍含括泰雅族的傳統生活領域-南三村、北五村及達觀村，其土地大多屬於原住民保留地，因此未來在南三村中發展轉運系統所需相關土地，皆須符合「原住民保留地開發管理辦法」中之相關規定辦理，其與本計畫之相關內容，說明如下：

表 2-1 原住民保留地開發管理辦法相關內容整理表

項次	條文內容
第 2 條	本辦法所稱主管機關：在中央為行政院原住民族委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。有關農業事項，中央由行政院農業委員會會同中央主管機關辦理。本辦法之執行機關為鄉（鎮、市、區）公所。
第 6 條	原住民保留地所在之鄉（鎮、市、區）公所應設原住民保留地土地權利審查委員會，掌理下列事項： 一、原住民保留地土地權利糾紛之調查及調處事項。 二、原住民保留地土地分配、收回、所有權移轉、無償使用或機關學校使用申請案件之審查事項。 三、原住民保留地改配土地補償之協議事項。 四、申請租用原住民保留地之審查事項。
第 13 條	原住民因經營工商業，得擬具事業計畫向鄉（鎮、市、區）公所申請，經原住民保留地土地權利審查委員會通過，核轉直轄市或縣（市）主管機關核准後，租用依法得為建築使用之原住民保留地，每一租期不得超過九年，期滿後得續租。 前項事業計畫不得妨害環境資源保育、國土保安或產生公害。
第 18 條	原住民取得原住民保留地所有權後，除政府指定之特定用途外，其移轉之承受人以原住民為限。 前項政府指定之特定用途，指政府因興辦土地徵收條例規定之各款事業需要。
第 21 條	各級主管機關對轄區內原住民保留地，得根據發展條件及土地利用特性，規劃訂定各項開發、利用及保育計畫。 前項開發、利用及保育計畫，得採合作、共同或委託經營方式辦理。
第 22 條	內政部、直轄市、縣（市）政府對原住民保留地得依法實施土地重劃或社區更新。
第 23 條	政府因公共造產或指定之特定用途需用公有原住民保留地時，得由需地機關擬訂用地計畫，申請該管鄉（鎮、市、區）公所提經原住民保留地土地權利審查委員會擬具審查意見並報請上級主管機關核定後，辦理撥用。但公共造產用地，以轄有原住民保留地之鄉（鎮、市、區）公所需用者為限；農業試驗實習用地，以農業試驗實習機關或學校需用者為限。

項次	條文內容
第 24 條	<p>為促進原住民保留地礦業、土石、觀光遊憩、加油站、農產品集貨場倉儲設施之興建、工業資源之開發、原住民文化保存或社會福利事業之興辦，在不妨礙國土保安、環境資源保育、原住民生計及原住民行政之原則下，優先輔導原住民開發或興辦。</p> <p>原住民為前項開發或興辦，申請租用原住民保留地時，應檢具開發或興辦計畫圖說，申請該管鄉（鎮、市、區）公所提經原住民保留地土地權利審查委員會審查通過，層報中央主管機關核准，並俟取得目的事業主管機關核准開發或興辦文件後，租用原住民保留地；每一租期不得超過九年，期滿後得依原規定程序申請續租。</p> <p>前項開發或興辦計畫圖說，包括下列文件：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、分年開發或興辦計畫。 二、申請用地配置圖，並應標示於比例尺不小於五千分之一之地形圖及地籍套繪圖。 三、土地登記簿謄本。 四、輔導原住民就業或轉業計畫。 <p>公、民營企業或未具原住民身分者（以下簡稱非原住民）申請承租開發或興辦，應由鄉（鎮、市、區）公所先公告三十日，公告期滿無原住民申請時，始得依前二項規定辦理。</p> <p>中央主管機關應訂定輔導措施，規範第三項第四款之輔導原住民就業或轉業計畫。</p>
第 26 條	<p>依第二十四條規定申請開發或興辦時，原住民已取得土地所有權者，應協議計價層報直轄市、縣（市）主管機關同意後參與投資；投資權利移轉時，其受讓人以原住民為限。原住民已取得耕作權、地上權或承租權，應協議計價給予補償，並由原土地管理機關囑託當地登記機關辦理耕作權或地上權之塗銷登記。</p>
第 30 條	<p>原住民保留地之租金，由當地直轄市或鄉（鎮、市、區）公庫代收，作為原住民保留地管理及經濟建設之用；其租金之管理及運用計畫，由中央主管機關定之。</p>
第 38 條	<p>為維護生態資源，確保國土保安，原住民保留地內竹木有下列情形之一者，應由該管主管機關限制採伐：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、地勢陡峻或土層淺薄復舊造林困難者。 二、伐木後土壤易被沖蝕或影響公益者。 三、經查定為加強保育地者。 四、位於水庫集水區、溪流水源地帶、河岸沖蝕地帶、海岸衝風地帶或沙丘區域者。 五、可作為母樹或採種樹者。 六、為保護生態、景觀或名勝、古蹟或依其他法令應限制採伐者。

◎與本計畫之關係

原住民保留地開發管理辦法提供了未來雪見鄰近地區土地作為轉運系統發展的基本法源依據，其中針對原住民保留地之開發、所有權認定、承租、轉讓等相關事宜，皆有明確規定，未來若需使用該土地，皆應依據相關規定辦理；而本法亦針對原住民保留地之開

發提出明確的開發或興辦計畫需要內容，應可做為未來轉運系統中轉運站、停靠站及相關設施設置之操作規範。

(二) 非都市土地使用管制規則

本計畫未來所開發之土地，除應符合「原住民保留地開發管理辦法」外，仍應以「非都市土地使用管制規則」之規定作為基礎之依據，其與本計畫之相關內容，彙整如下：

表 2-2 非都市土地使用管制規則相關內容整理表

項次	條文內容
第 2 條	非都市土地得劃定為特定農業、一般農業、工業、鄉村、森林、山坡地保育、風景、國家公園、河川、特定專用等使用分區。
第 3 條	非都市土地依其使用分區之性質，編定為甲種建築、乙種建築、丙種建築、丁種建築、農牧、林業、養殖、鹽業、礦業、窯業、交通、水利、遊憩、古蹟保存、生態保護、國土保安、墳墓、特定目的事業等使用地。
第 6 條	非都市土地經劃定使用分區並編定使用地類別，應依其容許使用項目及許可使用細目使用。但中央目的事業主管機關認定為重大建設計畫所需之臨時性設施，經徵得使用地之中央主管機關及有關機關同意後，得核准為臨時使用。中央目的事業主管機關於核准時，應函請直轄市或縣（市）政府通知土地登記機關於土地登記簿標示部加註臨時使用用途及期限。中央目的事業主管機關及直轄市、縣（市）政府應負責監督確實依核定計畫使用及依限拆除恢復原狀。 前項容許使用及臨時性設施，其他法律有禁止或限制使用之規定者，依其規定。 各種使用地容許使用項目、許可使用細目及其附帶條件如附表一。 非都市土地容許使用執行要點，由內政部定之。目的事業主管機關為辦理容許使用案件，得視實際需要，訂定審查作業要點。
第 9 條	下列非都市土地建蔽率及容積率不得超過下列規定。但直轄市或縣（市）政府得視實際需要酌予調降，並報請內政部備查： 一、甲種建築用地：建蔽率 60%。容積率 240%。 二、乙種建築用地：建蔽率 60%。容積率 240%。 三、丙種建築用地：建蔽率 40%。容積率 120%。 四、丁種建築用地：建蔽率 70%。容積率 300%。 五、窯業用地：建蔽率 60%。容積率 120%。 六、交通用地：建蔽率 40%。容積率 120%。 七、遊憩用地：建蔽率 40%。容積率 120%。 八、墳墓用地：建蔽率 40%。容積率 120%。 九、特定目的事業用地：建蔽率 60%。容積率 180%。 經依區域計畫擬定機關核定之工商綜合區土地使用計畫而規劃之特定專用區，區內可建築基地經編定為特定目的事業用地者，其建蔽率及容積率依核定計畫管制，不受前項第九款規定之限制。經主管機關核定之土地使用計畫，其建蔽率及容積率低於第一項之規定者，依核定計畫管制之。第一項以外使用地之建蔽率及容積率，由下列使用地之中央主管機關會同建築管

項次	條文內容
	<p>理、地政機關訂定：</p> <p>一、農牧、林業、生態保護、國土保安用地之中央主管機關：行政院農業委員會。</p> <p>二、養殖用地之中央主管機關：行政院農業委員會漁業署。</p> <p>三、鹽業、礦業、水利用地之中央主管機關：經濟部。</p> <p>四、古蹟保存用地之中央主管機關：內政部。</p>
第 11 條	<p>非都市土地申請開發為鄉村區、工業區、特定專用區達下列規模者，應辦理土地使用分區變更：</p> <p>一、申請開發社區之計畫達五十戶或土地面積在一公頃以上者，應變更為鄉村區。</p> <p>二、申請開發為工業使用之土地面積達十公頃以上者，應變更為工業區。</p> <p>三、申請開發遊樂設施之土地面積達五公頃以上者，應變更為特定專用區。</p> <p>四、申請設立學校之土地面積達十公頃以上者，應變更為特定專用區。</p> <p>五、申請開發高爾夫球場之土地面積達十公頃以上者，應變更為特定專用區。</p> <p>六、申請開發公墓之土地面積達五公頃以上者，應變更為特定專用區。</p> <p>七、申請開發為其他特定目的事業使用或不可歸類為工業區、鄉村區及風景區之土地達二公頃以上者，應變更為特定專用區。</p> <p>前項辦理土地使用分區變更案件，申請開發涉及其他法令規定開發所需最小規模者，並應符合各該法令之規定。</p>
第 13 條	<p>非都市土地開發需辦理土地使用分區變更者，其申請人應依相關審議規範之規定製作開發計畫書圖及檢同有關文件，並依下列程序，向直轄市或縣（市）政府申請辦理：</p> <p>一、申請開發許可。</p> <p>二、申請雜項執照。</p> <p>三、申請變更土地使用分區及使用地。</p> <p>海埔地如已依其他法令規定申請開發及造地施工許可者，免依前項第一款及第二款規定辦理。</p>
第 24 條	<p>土地使用分區內各種使用地，除依第三章規定辦理使用分區及使用地變更者外，應在原使用分區範圍內申請變更編定。</p> <p>前項使用分區內各種使用地之變更編定原則，除本規則另有規定外，應依使用分區內各種使用地變更編定原則表如附表三辦理。非都市土地變更編定執行要點，由內政部定之。</p>
第 30 條	<p>辦理非都市土地變更編定時，申請人應擬具興辦事業計畫。</p> <p>前項興辦事業計畫如有第十一條或第十二條需辦理使用分區變更之情形者，應依第三章規定之程序及審議結果辦理。</p> <p>第一項興辦事業計畫於原使用分區內申請使用地變更編定，或因興辦事業計畫變更，達第十一條規定規模，足以影響原土地使用分區劃定目的者，除毋需辦理使用分區及使用地變更外，準用第三章有關土地變更規定程序辦理。</p> <p>第一項興辦事業計畫除有前二項規定情形外，應報經直轄市或縣（市）目的事業主管機關之核准。直轄市或縣（市）目的事業主管機關於核准前，應先徵得變更前直轄市或縣（市）目的事業主管機關及有關機關同意。但依規定需向中央目的事業主管</p>

項次	條文內容
	<p>機關申請或徵得其同意者，應從其規定辦理。變更後目的事業主管機關為審查興辦事業計畫，得視實際需要，訂定審查作業要點。</p> <p>申請人以前項經目的事業主管機關核准興辦事業計畫辦理使用地變更編定者，直轄市或縣（市）政府於核准變更編定時，應函請土地登記機關辦理異動登記並於土地登記簿標示部加註核定事業計畫使用項目。</p> <p>申請人依第三項或第四項申請興辦事業計畫變更者，直轄市或縣（市）政府應依第二十六條規定辦理或依前項規定函請土地登記機關於土地登記簿標示部加註核定事業計畫使用項目。</p>
第 44 條	<p>依本規則申請變更編定為遊憩用地者，依下列規定辦理：</p> <p>一、申請人應依其事業計畫設置必要之保育綠地及公共設施；其設置之保育綠地不得少於變更編定面積百分之三十。但風景區內土地，經中央目的事業主管機關基於觀光產業發展需要，會商有關機關研擬方案報奉行政院核定，其保育綠地設置原則另有規定者，不在此限。</p> <p>二、申請變更編定之使用地，前款保育綠地變更編定為國土保安用地，由申請開發人或土地所有權人管理維護，不得再申請開發或列為其他開發案之基地；其餘土地於公共設施興建完竣經勘驗合格後，依核定之土地使用計畫，變更編定為適當使用地。</p>

◎與本計畫之關係

非都市土地使用管制規則中清楚敘明了非都市土地之各種分區、用地別，以及各種用地之容積率與建蔽率之規定。而本計畫未來開發轉運站、停靠站、停車場所需之土地，若有必要進行用地變更之情況時，亦需依據本管制規則之規定辦理相關事宜；由於本管制規則之精神採「開發許可」，因此未來從事本計畫開發之單位，可依循本法提出興辦計畫，經審查後符合需求或具有必要性，便可依所提內容進行變更、落實。

二、轉運系統營運管理部分

（一）原住民基本法

為協助原住民發展而建立的「原住民基本法」，可作為積極補助原住民的基本法令，其與本計畫之相關內容說明如下：

表 2-3 原住民基本法相關內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	為保障原住民族基本權利，促進原住民族生存發展，建立共存共榮之族群關係，特制定本法。
第 2 條	國家提供充分資源，每年應寬列預算協助原住民族自治發展。

項次	條文內容
	自治區之自治權限及財政，除本法及自治相關法律另有規定外，準用地方制度法、財政收支劃分法及其他法律有關縣（市）之規定。
第 15 條	政府應寬列預算並督促公用事業機構，積極改善原住民族地區之交通運輸、郵政、電信、水利、觀光及其他公共工程。政府為辦理前項業務，視需要得設置原住民族地區建設基金；其基金之運用辦法另定之。
第 18 條	政府應設原住民族綜合發展基金，辦理原住民族經濟發展業務及輔導事業機構；其基金來源，由中央政府循預算程序之撥款、原住民族土地賠償、補償及收益款、相關法令規定之撥款及其他收入等充之。
第 21 條	政府或私人於原住民族土地內從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究，應諮詢並取得原住民族同意或參與，原住民得分享相關利益。 政府或法令限制原住民族利用原住民族之土地及自然資源時，應與原住民族或原住民諮商，並取得其同意。 前二項營利所得，應提撥一定比例納入原住民族綜合發展基金，作為回饋或補償經費。

◎與本計畫之關係

原住民基本法中明確的敘明，為協助原住民之經濟發展，可由政府編列相關預算，從事改善原住民族地區之交通運輸、郵政、電信、水利、觀光及其他公共工程。本計畫之旅遊轉運系統，未來將朝向由當地原住民從事經營管理工作而規劃，以讓所得利益回饋至原住民部落之中，亦即符合本法之精神。因此，本計畫範圍內之原住民、相關組織團體或鄉公所，未來若有意願從事投資與建設，應可依據本法向政府單位申請補助款項或優惠貸款，以確保本計畫之效益能回饋至原住民社區。

(二) 公路法

公路法是未來旅遊轉運巴士營運的主要母法，內容主要針對基本通則、公路的修建與養護、公路運輸、安全管理及獎勵處罰等事項，進行相關規範。公路法內與本計畫相關之內容，整理如下：

表 2-4 公路法相關內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，特制定本法；本法未規定者，依其他法律之規定。
第 2 條	本法用詞定義如左： 十一、汽車或電車運輸業：指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。

項次	條文內容
第 6 條	國道、省道由中央公路主管機關管理，中央公路主管機關得委託所在地直轄市或縣（市）公路主管機關管理。 縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但為整體運輸系統需要，必要時，縣（市）公路主管機關得將縣道委託中央公路主管機關管理。 前二項委託程序、權利義務及管理等等事項之辦法，由交通部定之。
第 34 條	公路汽車運輸，分自用與營業兩種。自用汽車，得通行全國道路，營業汽車應依下列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。
第 70 條	(汽車或電業運輸業經營符合規定標準之獎助) 汽車或電車運輸業之經營、管理，符合政府規定標準者，除依法獎勵外，其新設、新闢或其所經營偏遠地區之路線有虧損者，公路主管機關得以公路營運費獎助之。

◎與本計畫之關係

旅遊轉運巴士屬於公路法規定的「汽車運輸業」範疇，因此需依公路法向預定行駛道路之主管機關（即公路局）提出申請，以取得營業資格；而未來旅遊轉運巴士之經營及車輛養護也應符合公路法之相關規定，以確保搭乘遊客之安全性。此外，對於未來旅遊轉運巴士之初期營運，也可依第 70 條之規定，於營運初期申請政府補助，以增加營運可行性。

(三) 運輸業管理規則

未來旅遊轉運巴士的營運，主要是依據「運輸業管理規則」之相關規定辦理，內容包括：總則（依據與分類、申請立案程序、營運、監督）、客運營運（通則）、公路及市區汽車客運業（經營及核准、票價及運費、購票及乘車、退票及補票、行李運輸）、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業及小貨車租賃業、貨運營業（通則、運費或雜費、託運及承運、提貨、個人經營小貨車貨運業）、獎勵與處罰、附則等。以下針對與本計畫規劃方案之相關內容，擇要彙整：

表 2-5 運輸業管理規則相關內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	本規則依公路法第七十九條規定訂定之。
第 2 條	汽車運輸業依左列規定，分類營運： 一、公路汽車客運業：在核定路線內，以公共汽車運輸旅客為營業者。 二、市區汽車客運業：在核定區域內，以公共汽車運輸旅客為

項次	條文內容
	<p>營業者。</p> <p>三、遊覽車客運業：在核定區域內，以遊覽車包租載客為營業者。</p> <p>四、計程車客運業：在核定區域內，以小客車出租載客為營業者。</p> <p>五、小客車租賃業：以小客車或小客貨兩用車租與他人自行使用為營業者。</p>
第 3 條	<p>經營汽車運輸業之資本額、營業車輛及站、場設備，應合於汽車運輸業審核細則及公路主管機關之規定。</p>
第 4 條	<p>經營汽車運輸業，應備具籌備申請書（如附表一），依左列規定，申請核准籌備：</p> <p>一、經營公路汽車客運業</p> <p>（一）屬於國道、省、縣（市）、鄉道者，向中央公路主管機關申請。</p> <p>（二）路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>二、經營市區汽車客運業</p> <p>（一）屬於直轄市者，向該直轄市公路主管機關申請。</p> <p>（二）屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。</p> <p>三、經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之中央或直轄市公路主管機關申請。</p> <p>前項第二款之市區汽車客運業延長路線至直轄市、縣（市）以外者，應由受理申請之公路主管機關商得相鄰之直轄市、縣（市）公路主管機關之同意；有不同意者，報請中央公路主管機關核定之。</p>
第 35 條	<p>公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則。但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部分路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之。</p>
第 37 條	<p>公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依左列原則辦理：</p> <p>一、其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。</p> <p>二、市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。</p> <p>三、市區設站，其間隔不得少於五百公尺。</p> <p>四、經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理。</p> <p>前項各款，如發生爭議，報請上級機關核定之。</p>
第 38 條	<p>公路汽車客運營業經營之路線，通過二省（市）以上之省（市）、縣、鄉道路者，其路線在該管公路主管機關轄區外需要變更或增加設站，受理申請之公路主管機關應先商得相鄰之公路主管機關同意，如僅增減班次或變更車種，應於實施前函請知照。</p> <p>前項路線僅在該管公路主管機關轄區內變更或增加設站，應於實施前函知相鄰之公路主管機關。如係部分班次變更路線致增加路線時，應先商得其同意。</p>

項次	條文內容
第 40 條	公路汽車客運業班車，應依營運路線許可證所核定之路線起點、經過地點、終點、里程行駛營運並停靠核定之站位上下客。除臨時性需要外，不得開行部分路段之班車。
第 45 條	公路及市區汽車客運業之客票運價、行李運費、雜費之計收及其調整機制，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會依汽車運輸業客貨運運價準則擬訂，報請各該公路主管機關核定，其調整時，亦同。 公路及市區汽車客運業應依前項主管機關核定之運價範圍及調整機制訂定票價，報請各該公路主管機關備查，其調整時，亦同。 第一項經各該主管機關核定之行李運費、雜費、調整機制及第二項經各該主管機關備查之票價，應由公路及市區汽車客運業者於各該路線車站、車廂內或站牌公告一週始得實施，調整時亦同。
第 49 條	兒童身高未滿一百十五公分者，免費；滿一百十五公分未滿一百四十五公分者，應購買半票；滿一百四十五公分者應購買全票。前項兒童滿一百十五公分而未滿六歲者，經出示身分證件，得免費；滿一百四十五公分而未滿十二歲者，經出示身分證件，得購買半票。依前二項規定免費之兒童，須由已購買全票或成年之旅客攜帶，每一旅客最多以攜帶二人為限，逾限者，應購買半票。
第 84 條	遊覽車客運業應遵守下列規定： 一、車輛應停置車庫場內待客包租，不得外駛個別攬載旅客、開駛固定班車或擅自設置營業所站。 二、承辦機關、學校或其他團體交通車，應於事前檢具合約書副本報請公路主管機關備查。 三、機關、學校、旅行業及導遊人員對包租遊覽車依規定所為查核，應積極配合，不得拒絕。 前項第一款車輛出租時，應據實填載派車單（如附表六）及簽訂書面租車契約，隨車攜帶。派車單及租車契約並應至少保存一年供公路監理機關查核。
第 85 條	遊覽車客運業及公路與市區汽車客運業兼營遊覽車客運業者，應在公路主管機關規定之營業區域內營業。 遊覽車客運業專辦交通車業務者，業務範圍及營業區域以公路主管機關核定者為限，其車身加漆及標識應依公路主管機關之規定。 公路及市區汽車客運業以行駛班車辦理包車出租者，其營業範圍公路汽車客運業以其核定行駛之路線，市區公車以核定行駛之營業區域為限。
第 87 條	遊覽車計程包車費按路面等級以每人公里基本運價乘以車輛座位數為每車公里之包車費率，再照行駛里程計費，空駛里程得收空駛費，但最高不得超過包車費率百分之七十五。
第 89 條	遊覽車計時包車應依左列規定辦理： 一、計時包車費以每三十分鐘為計費單位。 二、計時包車至少以二小時為起碼時數，超過二小時者，按每三十分鐘遞進計算。 三、計時包車使用時間，應自車輛開始供用時起至用畢時止。 遊覽車計時包車費率，由該管公路主管機關核定之。
第 97 條	小客車租賃業、小貨車租賃業應於其營業處所標明其公司行號

項次	條文內容
	名稱，懸掛汽車運輸業營業執照及租賃費率表、汽車出租單樣本，並須有足夠之停放車輛場所，待客租賃。
第 99 條	小客車租賃業分為甲種小客車租賃業、乙種小客車租賃業及丙種小客車租賃業三種。甲種小客車租賃業之經營應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務。乙種及丙種小客車租賃業之經營得以公司或行號為之。但丙種小客車租賃業以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限。
第 102 條	小客車租賃業之租車費率、代僱駕駛人資費及小貨車租賃業之租車費率，由業者公會擬訂，報請該管公路主管機關核定，調整及變更時亦同。小客車租賃業及小貨車租賃業租車費用之實施，不得高於前項核定之費率。

◎與本計畫之關係

運輸業管理規則將公路客運、市區客運、遊覽車、計程車及小客車租賃等納入規範之中，相關業者需提送必要之文件予中央主管機關及地方主管機關審查後，方可執行相關業務，而對於業者之資格，於本法中亦有明確規定。此外，本法也針對營運的票價、路線、經營模式、監督審核及罰則等內容進行規範，以作為業者經營之法源依據。

本計畫之旅遊轉系統可能採用的經營行業分別為「公路客運」、「遊覽車」或「小客車租賃」等三種類別，然未來將採取哪一種類別申請，則需考量「汽車運輸業審核細則」之相關規定，並與居民討論後，再提出必要之申請作業。

(四) 汽車運輸業審核細則

未來從事旅遊轉運巴士經營之業主，需依據「汽車運輸業審核細則」之規定，提出營運計畫送審，以取得經營權及路權。相關內容整理如下：

表 2-6 汽車運輸業審核細則相關內容整理表

項次	條文內容
第 4 條	公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於下列第一款一 目以上及第二款至第四款之規定： 一、合於當地運輸需要者： （三）有利於當地商業之發展。 （八）有利於當地觀光事業之發展。 （九）有利於當地都市計畫新市鎮及新社區之發展。 （十）有利於當地客、貨運輸之發展。 二、應能增進公眾便利者： （一）營運路線規劃周延，有助於當地客貨運輸之改善及交通

項次	條文內容
	<p>之便捷。</p> <p>(二) 當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸需要。</p> <p>(三) 有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通。</p> <p>三、具有充分經營財力者：</p> <p>(一) 公路汽車客運業最低資本額新臺幣一億元以上。但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限。</p> <p>(三) 遊覽車客運業最低資本額新臺幣五千萬以上。但專辦交通車業務及金門、連江地區經營遊覽車客運業者，其資本額得為新臺幣一千萬元以上。</p> <p>(五) 小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業新臺幣五千萬以上，乙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上，丙種小客車租賃業新臺幣五百萬元以上。</p> <p>四、具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：</p> <p>(一) 車輛設備：</p> <p>1. 公路汽車客運業應具備全新大客車五十輛以上。但經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限；其使用小客車為營業車輛者，以九人座為限，且同一路線使用輛數比例不得超過二分之一。</p> <p>3. 遊覽車客運業除專辦交通車業務者，其車齡不得超過七年外，均應具備全新大客車三十輛以上。但金門、連江地區經營遊覽車客運業者，應具備全新大客車得為六輛以上。</p> <p>5. 小客車租賃業甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計一百輛以上，乙種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計十輛以上。</p> <p>(二) 站、場設備：</p> <p>1. 營業所、站之設備符合營業需要。</p> <p>2. 汽車運輸業停車場之設置規定如附件；停車場所在地之直轄市、縣（市）政府另依停車場法第二十三條訂定汽車運輸業停車場設置規定者，從其規定。</p> <p>3. 汽車運輸業應設立乙種以上汽車修理廠辦理汽車修護或委託汽車修理業代辦之。</p>
第 7 條	公路汽車客運業或市區汽車客運業有二家以上同時申請經營時，以具備條件較優者核定之。公路主管機關為審核公路汽車客運業營運路線及市區汽車客運業之設立申請，得設審議委員會審議之。
第 7-1 條	公路汽車客運業應於營運路線許可證所載有效期限屆滿之前一年，備具繼續經營計畫書向公路主管機關提出繼續經營申請，逾期由公路主管機關通知限期提出申請。繼續經營計畫書應載明經營能力、營運計畫、路線場站計畫、及財務計畫等內容。

◎與本計畫之關係

本細則為汽車運輸業申請營運的審核細部內容說明，可作為欲

參與投資業者的申請營運依據。其中針對「公路客運業」、「遊覽車客運業」及「小客車租賃業」之經營財力與相關設備皆有明確之規定。惟本計畫之營運路線屬於偏遠地區，應可以提案審查之方式，降低籌組公司之資金成本，且可購置符合營運需求之車輛種類。此外，未來建議可考量「小客車租賃」之規定，設立小客車租賃公司，運用於小區域的轉運服務之上，亦可提升轉運系統的效益及可及性。

(五) 汽車運輸業客貨運運價準則

未來旅遊轉運巴士屬於收費式的汽車運輸客運，因此其收費標準需依據「汽車運輸業客貨運運價準則」之相關規定辦理，相關條文彙整如下：

表 2-7 汽車運輸業客貨運運價準則相關內容整理表

項次	條文內容
第 2 條	本準則所稱汽車運輸業客貨運運價，指汽車客貨運輸每一基本單位之運價。
第 3 條	汽車運輸業客貨運運價，由各該管公路主管機關依據全國或各該地區之運輸情形核定之，在同一區域內，除有特殊情形外，應予劃一。
第 4 條	公路汽車客運以一級路面普通車全票旅客每一延人公里之運價訂為基本運價，各級路面、各等級客車及各種不同身分旅客之運價，依據基本運價配合國家運輸政策，衡量負擔能力、服務價值、服務成本、競爭情形等因素分別訂定之。
第 5 條	公路汽車客運基本運價之訂定，依左列公式計算之： $\text{每延人公里之基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里全票乘客人數} + \text{平均每車公里各種義務性優待票人數換算成全票人數}}$ 公式計算項目說明及運用準則如左： 一、公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財稅費用、稅捐費用等計算項目、由公路主管機關審定之。 二、每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之。 三、各種促銷業務性之優待票人數，一律按全票人數計算。 四、合理經營報酬率，得參照銀行一年期定期存款利率計算之。 五、每張票價尾數不滿一元者、得進整數為一元計算，此項進整加收之金額，於計算每人公里基本運價率中，以平均值減除之。
第 7 條	遊覽車客運及計程車客運之運價，以車公里為基本單位，遊覽車並得採計時運價，車公里運價之計算，準用第四條及第五條之規定。

◎與本計畫之關係

未來旅遊轉運巴士之營運，主要將採收費經營的方式營運，因此本法將提供營運單位在進行票價擬訂時之參考依據，以擬訂合理的票價，並提送主管單位審核。

(六) 促進民間參與公共建設法

由於未來政府的財源籌措更行困難，因此在符合政府政策方向，並能有利於公眾的相關事業，將可依據「促進民間參與公共建設法」之相關規定，辦理民間參與投資之工作。以下針對本法之主要相關內容，彙整如下：

表 2-8 促進民間參與公共建設法相關內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	為提升公共服務水準，加速社會經濟發展，促進民間參與公共建設，特制定本法。
第 3 條	本法所稱公共建設，指下列供公眾使用或促進公共利益之建設： 一、交通建設及共同管道。 二、環境污染防治設施。 三、污水下水道、自來水及水利設施。 四、衛生醫療設施。 五、社會及勞工福利設施。 六、文教設施。 七、觀光遊憩重大設施。 八、電業設施及公用氣體燃料設施。 九、運動設施。 十、公園綠地設施。 十一、重大工業、商業及科技設施。 十二、新市鎮開發。 十三、農業設施。 本法所稱重大公共建設，指性質重要且在一定規模以上之公共建設；其範圍，由主管機關會商內政部、財政部及中央目的事業主管機關定之。

◎與本計畫之關係

在促進民間參與公共建設法中已清楚的釐清，可辦理之公共建設項目，以及在執行階段應注意的事項、用地取得的方式，提供了本計畫可能的執行方向。此外，為增加民間參與之意願，地方政府也可站在協助的角色，提出未來整體都市計畫及城鄉發展之發展願景，一併納入考量，由民間與政府充分合作，達成本計畫之目標。

(七) 原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點

未來旅遊轉運系統之營運，應儘可能由在地原住民參與經營，但

由於所需資金較高，因此可依據「原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點」之規定，申貸必要的運用資金。以下針對本要點之主要相關內容，彙整如下：

表 2-9 原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	行政院原住民族委員會(以下簡稱原民會)為辦理原住民族綜合發展基金(以下簡稱本基金)各項業務，協助原住民經濟社會健全發展，特訂定本要點。
第 2 條	本基金貸款業務之權責機關及職責分工： (一) 主管機關：行政院原住民族委員會，負責本基金制度規章、資金籌措及運用、基金收支保管運用、貸款年度預算、決算及會計事務之處理。 (二) 執行機關： 1、直轄市、縣(市)政府：負責督導原住民發展各項經濟事業、追蹤借款人事業計畫之執行及協助催繳貸款本息工作。 2、直轄市區、鄉(鎮、市、區)公所：負責受理本基金貸款案件，審查借款人事業計畫書、追蹤事業計畫之執行及協助催繳貸款本息工作。 (三) 承辦金融機構：受託之金融機構 依照委託契約書負責本基金貸款案件之徵信、審核、貸放、催收及編製有關表報送原民會。
第 3 條	本基金貸款類別： (一)經濟產業貸款。 (二)青年創業貸款。 (三)其他依行政院核定之貸款項目。
第 4 條	本基金貸款對象： (一)經濟產業貸款： 凡實際從事經濟事業之原住民個人、原住民公司行號、原住民組成之合作社及其他相關機構等者。 (二)青年創業貸款： 原住民個人或公司行號負責人年齡在二十歲以上四十五歲以下，並參加政府職業訓練取得結業證書或技術檢定合格證書或相關職業執照者。
第 5 條	本基金貸款利率：承辦金融機構核貸借款人之利率按本基金規定之利率辦理。核貸金額新台幣(以下同)三百萬元(含)以下者，其貸款年息為百分之二。核貸金額超過三百萬元者，其貸款年息為百分之二點五。上述利率必要時檢討調整之。
第 6 條	本基金貸款最高額度： 擔保貸款額度最高以一千萬元為限。無擔保貸款部分，最高以三百萬元為限。經獲貸之各項貸款者，且其貸款本息繳納正常，欲計畫擴大原經營事業時，可再申貸。惟增貸額度與原借款額度合計不得超過貸款最高額度，申請方式同第一次。
第 7 條	本基金貸款期限：依借款人事業計畫用途核定，週轉性用途最長六年，資本性用途最長十五年。
第 8 條	本基金貸款申請方式： 由借款人填具本基金貸款計畫申請書，檢附有關文件，向事業地之直轄市區、鄉(鎮、市、區)公所提出申請，經直轄市區、鄉(鎮、市、區)公所初審符合規定者，即函送承辦金融機構

項次	條文內容
	當地分支機構辦理徵信、審核、貸放手續。 前項申請應備文件及申請程序，依「原住民族綜合發展基金貸款須知」之規定辦理，上開之貸款須知由原民會另定之。
第 9 條	本基金貸款擔保方式及連帶保證人資格： (一) 擔保方式： 1、擔保貸款：借款戶應提供十足擔保品。 2、無擔保貸款：借款人應覓具妥實連帶保證人二人。或移送財團法人農業信用保證基金。 (二) 連帶保證人應具有代償能力或其每月固定收益之四分之三達借款人每月應攤還本、息。
第 12 條	本基金之輔導方式： 直轄市、縣(市)政府對借款人之事業經營狀況，應督同直轄市區、鄉(鎮、市、區)公所隨時調查之，並提供必要之輔導。輔導情形應詳實填入本基金貸款輔導處理紀錄表中，並建檔供原民會督導查核。
第 13 條	本基金貸款之展延方式： 借款人遇天然災害、經濟因素或不可抗力時，得申請展延貸款償還期限，最長展延五年。 展延之申請由直轄市區、鄉(鎮、市、區)公所受理並認定後，函送原承辦金融機構當地分支機構辦理。 遇重大天然災害或不可抗力時，原民會得視實際需要展延貸款償還期限。

◎與本計畫之關係

為達成由在地原住民參與旅遊轉運系統經營管理之可能性，原住民可向主管機關申請必要的貸款金額，運用較為優惠之貸款進行實質投資，以增加本計畫之可行性。

(八) 原住民族綜合發展基金信用保證業務處理要點

在地原住民除運用「原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點」之規定申請貸款外，當有擔保不足或無擔保之情況時，則可依據「原住民族綜合發展基金信用保證業務處理要點」之規定，申貸必要的運用資金。以下針對本要點之主要相關內容，彙整如下：

表 2-10 原住民族綜合發展基金信用保證業務處理要點內容整理表

項次	條文內容
第 1 條	原住民族綜合發展基金(以下簡稱本基金)為協助原住民擔保不足或無擔保之貸款，特依據行政院八十八年十一月三日台八十八內字第四〇五四〇號及九十年四月四日台九十疆字第〇一九二七二號函暨原住民族綜合發展基金收支保管及運用辦法第五條第一款訂定「原住民族綜合發展基金信用保證業務處理要點」(以下簡稱本要點)，辦理原住民貸款信用保證業務，以行政院原住民族委員會(以下簡稱原民會)為主管機關。
第 5 條	本基金信用保證之業務分為經濟事業貸款(含保證)、住宅貸款

項次	條文內容
	<p>二種，經濟事業貸款（含保證）信用保證類別、範圍、額度、成數、對象及保證費率規定分別如下：</p> <p>（一）保證類別：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、政府機關政策性經濟事業貸款、一般性經濟事業貸款。 2、押標金及履約保證金保證，其分包工程、勞務、財物等採購情形及差額保證金、保固保證金不予保證。 <p>（二）保證範圍：授信之本金、利息及法定之訴訟費用，但利息最高以六個月為限。</p> <p>（三）保證額度：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、經濟事業貸款：每一借款人（含本人、配偶及未成年子女）最高以不超過新臺幣一百萬元為限。 2、押標金及履約保證金保證： <ol style="list-style-type: none"> （1）每一合作社每年得循環動用，最高不超過新臺幣五十萬元。 （2）最近一年經營或兼營與主營業務有關之承攬契約金額在新臺幣五百萬元（含）以上之合作社，每年得循環動用，最高不超過新臺幣一百萬元。 <p>（四）保證成數：授信之本金、利息及法定訴訟費用最高保證十成。</p> <p>（五）保證對象：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、經濟事業貸款：年滿二十歲具完全行為能力之原住民個人（含本人、配偶及未成年子女），每戶申請經濟事業貸款之信用保證以一人為限。 2、押標金及履約保證金保證：依法設立之原住民合作社，且其理事長最近一年內不得有受票據交換所拒絕往來處分。 <p>（六）保證費率：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、經濟事業貸款： <ol style="list-style-type: none"> （1）無擔保者，基本費率倍數為百分之〇·三五。 （2）提供擔保品者，基本費率倍數為百分之〇·一五。 前二項計算方式為保證金額（萬元）乘以簡捷查索表之保證費乘以保證基本費率倍數乘一次總繳優待百分之五十，由借款人負擔。 2、押標金及履約保證金保證手續費率：按押標金及履約保證金額百分之〇·三五收取，委由承貸機構代收，並提供每件實收手續費用百分之四十予承貸機構。

◎與本計畫之關係

如同「原住民族綜合發展基金貸款業務處理要點」之精神，提供在地原住民申請發展所需之貸款。

第三章 基地調查與分析

第一節 遊憩據點調查分析

雪見遊憩區及鄰近地區的遊憩景點，是未來進行旅遊轉運系統規劃時之重要據點，為提升遊客安排旅遊行程，以下針對雪見遊憩區以及鄰近地區之遊憩據點，進行調查與分析。

一、司馬限林道沿線及雪見遊憩區

(一) 二本松解說站（丸田砲台遺址）

二本松解說站為昔日松安派出所的所在地，早期駐在所下地有一處丸田砲台遺址，是日治時期日本政府架設砲台用以監控大安溪畔北勢群原住民部落之處，具有豐富的歷史價值。此外，本處的視野極佳，亦是眺望大安溪谷及南三村八部落的絕佳據點。



■ 二本松解說站

(二) 北坑溪古道

「北坑溪古道」為雪見地區最為著名的古道及文化遺址，早期原為大甲溪泰雅族原住民遷徙遊獵的山徑。民國 12 年，日人為連貫雪山山脈的越嶺道路，以便有效控制居住於梅園、天狗一帶的「泰雅族北勢群」，於是將原住民昔日狩獵與遷移的路線串連，並加以拓寬修築而成理蕃道路，沿途共設有 12 座駐在所，是日治時期所遺留下來重要的歷史遺跡，現已入國家步道系統中。北坑溪古道由於所處環境之地質較為脆弱，加以長年受到天災之衝擊而造成部分路徑崩毀，未來應積極修復，以提供雪見地區更多元化之生態旅遊機會。



■ 北坑溪古道入口

(三) 松林觀景平台

松林觀景平台於 95 年完成整修，是一座木造的觀景平台，可遠眺大安溪谷景緻，也是遊客喜愛駐足、休憩的據點。



■ 松林觀景平台

(四) 雪霸國家公園界碑觀景點

經過國家公園界碑後，便進入雪霸國家公園之範圍。此處於 95 年度重新整建，整建後環境良好，遊客可於此處眺望壯麗的雪山稜線景觀。另界碑對面為盡尾山步道之登山口，上山約 55 分鐘的路程，山頂上腹地廣大平坦，可眺望樂山、小雪山等山峰，且可將聖稜線全貌盡收眼底，視野極佳。



■ 國家公園界碑

(五) 雪見遊憩區

雪見遊憩區是雪霸國家公園的第三座遊憩區，周邊天然闊葉林帶豐富，環抱整個遊憩區，相當自然寫意。遊憩區內設有遊客中心，內部提供環境教育場域及遊客休憩空間，主要規劃有一樓的遊客諮詢服務區、展示區、戶外咖啡座、廁所等空間，以及二樓的多媒體視廳播放室及管理人員辦公室。此外，雪見遊憩區內規劃有 2 條自然觀察步道，步行所需時間約 20 分鐘，漫步其中除可享受大自然的森林浴，感受高大的樟櫟森林環境外，亦可作為自然生態體驗及環境教育之示範步道。



■ 雪見遊憩區遊客中心



■ 自然觀察步道

(五) 東洗水山步道及北坑山步道

經雪見遊憩區後，沿司馬限林道可抵達東洗水山步道及北坑山步道之登山口，步道狀況良好，且路程適中，未來可列入雪見地區生態旅遊行程建議地點。惟因目前司馬限林道路況較差，僅可以機車通行，

建議應積極重新整理、修復，增加可及性，以提供雪見地區更多的遊憩活動機會。



■ 東洗水山步道登山口



■ 北坑山步道登山口

二、中興村（中興部落、新興部落）

中興村有許多具有遊憩潛力的環境資源，未來經整理後，應可提供遊客活動使用，如司馬限林道旁的眺望據點、通往雙瀑景觀的步道、大湖溪畔的溪流復育園區、螢火蟲生態園區及村內的農產品展售特區等。



■ 中興二號橋上眺望大湖溪

三、梅園村（天狗部落、梅園部落）

（一）梅園派出所觀景台

梅園派出所旁設有觀景平台，可眺望環伺大安溪谷的山巒，以及天狗部落的全景。



■ 天狗部落群聚在較平坦的區域

（二）拉夕民宿

設有編織工作室，遊客可在此體驗具泰雅特色的編織技術，此外民宿亦提供免費行程安排及帶客解說的服務。

（三）么囂民宿

么囂民宿提供露營、咖啡餐飲等服務，並設有 22 個小客車的停車場，供遊客停放車輛使用。

四、象鼻村（大安部落、永安部落、象鼻部落）

（一）天主堂、真耶穌教會與大安長老會

西方宗教是原住民的精神指標，在大安部落同時有天主堂、真耶

蘇教會與大安長老會三個宗教組織。而教堂塔形建築佇立在大安部落亦是環境特色之一，其中真耶穌教堂位在大安部落北側入口不遠處，是大安部落的重要地標。

(二) 象鼻吊橋

象鼻吊橋是日治時期永安、大安部落學童至象鼻通學的必經路徑，今日已修復完成，並開放遊客通行。遊客可漫步其上，體驗具有歷史意義與懷舊場景的吊橋，並可眺望寬闊的大安溪谷。



■ 象鼻吊橋

(三) 象鼻古道

象鼻古道全長 3 公里，兩側密植桂竹林，適合一般遊客登山健行。途中路經象鼻觀護所遺址，是日治時期因理番政策所設置的觀護所之一，此地點視野良好，可眺望大安溪谷及士林大壩。



■ 象鼻古道入口

(四) 泰雅織物研究中心

紡織工藝是泰雅原住民族中極具代表性的文化傳承，昔日泰雅婦女的地位決定於其紡織的能力，使得泰雅紡織文化極為多元豐富。象鼻部落中的泰雅織物研究中心，是由一群致力於延續泰雅紡織文化工作者所組成的，還設有一座織染工坊及植物園，是泰雅紡織文化傳承的中心。

(五) 達拉崗農場

「達拉崗民宿」位於象鼻村鞍部之上，眺望景觀良好。「達拉崗」泰雅族語是「山頂」的意思，農場內除可提供甜柿採果外，並安排有狩獵訓練營、文化生態導覽活動及原始泰雅竹屋民宿，可供遊客體驗傳統的泰雅生活。

五、士林村（士林部落、中間部落、蘇魯部落）

(一) 士林壩及堤岸觀景平台

大安溪發源於大霸尖山與雪山西坡，總長 97 公里，是台灣重要河

川之一；進入天狗後河床轉為寬闊，且匯集了上游支流的水源之後，溪水豐沛。為了調節下游鯉魚潭水庫的水量而興建的士林壩，並善用引水之落差，配合台灣電力公司卓蘭發電廠進行發電，而堤岸上的觀景平台，則是觀看大安溪谷的好地點。



■ 士林壩

(二) 馬拉邦山步道

馬拉邦山是國內著名的賞楓景點，所在區域因日治時期曾發生兩次抗日戰爭，是著名的古戰場之一，但一般山友攻頂多取道中興村，並不由位於士林村的登山口進入。若由此前往馬拉邦山，步道全長約 3 公里，沿途視野良好，未來如能重新整理步道沿線環境，將可增加一處民眾登山健行之選擇。

(三) 士林部落果園及農產品

南三村的果園頗富盛名，尤其是 10-1 月初的日本甜柿、1-4 月份的桶柑，以及春末所採收的桂竹筍，均頗受大眾的喜好，在士林村後方的坡地果園上，並有提供採果的活動。

(四) 比浩民宿

比浩民宿是由當地國小老師卸下教職後所經營的，目前民宿有提供套裝旅遊行程，在此可於部落街道上騎腳踏車、採果及欣賞原住民舞蹈等。

(五) 達拉灣文化園區

「達拉灣文化園區」設有泰雅族特有的「高腳屋」建築，並提供泰雅風味餐或露天咖啡，整體環境多採用自然工法，以竹、木、雕刻、溪石，及竹籬笆等打造而成，另有展示部落的手工藝及文物。

六、達觀村（桃山社區、達觀社區、竹林社區）

台灣的甜柿是台中縣和平鄉摩天嶺地區，在 10 多年前從日本引進的。因為三面高山環繞，一面溪谷，日照長又易起霧，是甜柿最佳的生長環境，因此摩天嶺的甜柿在台灣頗負盛名。在 10-11 月份時進入達觀村後，便可看見滿山遍野結實纍纍的甜柿，景致十分怡人。



■ 摩天嶺甜柿採收期的盛況

第二節 交通動線系統分析

雪見遊憩區位於泰安鄉中部山區，路程較為偏遠，加以九二一大地震之後，沿線地質穩定度不佳，因此交通動線系統之維護管理已成為未來旅遊轉運的重要課題之一。未來轉運站的發展應當考量道路的狀況，以下茲針對聯外交通動線系統、南三村八部落間的聯繫道路以及公共運輸情形進行分析說明。

一、聯外交通動線系統

泰安鄉面積廣闊，境內山川連綿，雪見地區因受群山阻隔，聯外交通不便，與北五村之間的聯繫，更不如各自聯繫對外鄉鎮來的便利。計畫區主要聯外交通有三條主要動線，分別為苗 61 線、司馬限林道及中 47 線。

(一) 由苗栗、大湖地區進入

由北部地區南下之車輛，多由國道 1 號高速公路經 72 號快速道路（或經台 6 線）、台 3 線經汶水管理處進入大湖，再沿苗 61 線經中興檢查哨至南三村，但因苗 61 線沿線目前尚有部分路段坍塌，故僅能經司馬限林道至二本松，再到南三村；但由於司馬限林道地質敏感脆弱，道路狹小不適合大型巴士進入，未來應考量必要的交通管制措施。



苗 61 線道路地質脆弱，且路幅狹小不適合大巴士進入

(二) 由東勢、卓蘭地區進入

由中部出發之遊客，多利用台 3 線由台中的東勢鎮接東崎道路、或由苗栗的卓蘭鎮接苗 58 線經白布帆大橋，接中 47 線（東崎道路）經過自由村、達觀村然後再進入泰安鄉。而後可沿產業道路通往永安、大安部落，亦可跨越士林壩抵達士林、中間、蘇魯部落。中 47 線於士林壩附近設有進入南三村之指引，但沿線缺乏整體區域環境視覺引導，整體意象不甚完善。此外，道路寬度僅約 6.8 公尺，因屬順向坡坡腳，在颱風、豪大雨時，易造成沿途坍方及落石，是目前應加強維護之重點。



中 47 道路通往士林村之道路

二、部落及社區內道路系統

中興村、南三村及達觀村以苗 61、中 47 為內部主要之幹道，以橫跨大安溪之象鼻大橋與梅象大橋，聯繫梅園、象鼻與士林等三村交通，其餘皆為聚落內之通道與部落間的產業道路，如梅興、梅象、中象、士象、中士等。但多年來受到天然災害的衝擊下，常可見凹陷與坑洞之情況，對當地居民農作與農產品、學童通學、遊客旅遊及民生必需品之運輸，產生極大之困擾，因此應積極改善道路品質。

部落內的通道與部落之間的產業道路寬度僅約 3-6 公尺，部分路面因權屬問題更為狹小崎嶇，或為通行不便的碎石路面。此外，許多內部道路沿線路面及壁面鑲嵌了泰雅族紋飾，但不僅未能提升整體道路空間品質，甚至可能產生視覺衝擊。



■ 梅象道路



■ 象鼻部落的防汛道路

三、公共運輸系統

南三村區域內目前並無大眾運輸，僅有新竹客運沿苗 62 線，由汶水行駛至泰安溫泉橫龍山莊；以及由苗 61 線從大湖至中興橋。豐原客運則是由南而北，自台中行駛至雪山坑及士林村活動中心，一天約有 5-6 個班次。

第三節 遊客及環境承載量分析

未來雪見旅遊轉運巴士將運載遊客進入雪見地區進行旅遊活動，藉由遊客量的分析將可以瞭解遊客之特性，包含各月遊客人數、旅遊淡旺季、交通工具類別等，可供旅遊轉運巴士系統規劃之參考。此外，計畫範圍內的雪見遊憩區位於雪霸國家公園境內，由於遊憩區之活動空間有限，因此藉由雪見遊憩區的環境承載量分析，將可做為未來遊客量控管的依據。

一、遊客及入園車輛量分析

依據雪見遊憩區 96 年的遊客及入園車輛之統計可知，1-11 月的遊客總人次為 8,269 人，入園車輛總數量為 2,246 輛。相關統計資料如下表所示：

表 3-1 96 年雪見遊憩區遊客及入園車輛數量統計表

月別	遊客人次	車輛（單位：輛）								步行
		合計	自行車	機車	自用轎車	休旅車	箱型車	吉普車	貨車	
1 月	422	133	10	6	33	29	12	33	10	0
2 月	930	253	34	6	63	67	34	39	10	0
3 月	16	4	0	0	1	1	0	2	0	2
4 月	66	12	6	5	0	0	0	1	0	1
5 月	86	32	5	3	6	14	1	3	0	1
6 月	408	118	8	9	10	19	25	47	0	0
7 月	1,457	398	22	46	125	123	35	43	4	5
8 月	903	222	5	17	80	82	16	18	4	0
9 月	1,432	369	23	32	102	132	45	28	7	0
10 月	828	203	8	10	55	83	17	17	2	0
11 月	1,721	502	79	41	175	241	41	60	2	8
總計	8,269	2,246	200	175	650	791	226	291	39	17

資料來源：內政部營建署雪霸國家公園管理處雪見管理站

（一）遊客量分析

依據雪見遊憩區管理站之遊客量統計，96 年 1-11 月份的遊客人數為 8,269 人，以 2 月的 930 人、7 月的 1,457 人、8 月的 903 人以及 9 月的 1,432 人、10 月的 828 人及 11 月的 1,721 人較多，應是假期較多及聯外道路品質有逐漸改善的情況所致；3、4、5 月的人數最少，主要因苗 61 線及司馬限林道進行道路修復工程，而使得遊客無法通行所致。未來配合雪見旅遊轉運巴士系統的規劃營運，以及雪見遊憩區的

正式開放，若能配合鄰近地區提供完善的旅遊服務，整體遊客量應會逐步增加、成長。

但以雪見工作站所提供的資料顯示，造訪雪見遊憩區之遊客大多集中於週末時刻，且最大單日遊憩量到達 724 人（96 年 11 月 25 日），因此尖、離峰時間的遊客量差異性極大。

（二）使用交通工具分析

96 年 1-11 月份的入園車輛總數為 2,246 輛，以 2 月份春節的 253 輛車、暑假 7 月的 395 輛車、9 月的 369 輛車、11 月的 502 輛車為最多；8 月份則因颱風、降雨關係，使得數量有些許減少。就車輛類型而言，以自用轎車的 650 輛及休旅車的 791 輛為主。由此可知，自用車輛是遊客造訪雪見遊憩區最主要的交通工具。

由於雪見遊憩區聯外及區內道路系統環境敏感度高，地質較為脆弱，易受到天然災害而受損或中斷，且替代性路線少、路幅較窄，並不適合大型車輛的進入，因此無大型車輛進入的紀錄。此外為考量國家森林資源的保育及自然生態環境的維護，並保障行車安全，在雪霸國家公園管理處與林務局的協商後，預計於 97 年 1 月 1 日起，將針對由大湖進入雪見地區的主要聯絡道路「司馬限林道」進行必要的管制措施。主要公告禁止九人座（不含）以上客車，或經審核同意後之車輛方可進入（詳附錄四）。

二、環境容許量分析

依據 92 年雪霸國家公園管理處補助研究生計畫「雪霸國家公園遊憩承載量之研究」之分析，原設計將以雪見遊憩區的遊憩承載量分為「實質生態承載量」、「設施承載量」以及「社會心理承載量」等三個部分進行評估，但由於此報告為 92 年之研究，當時雪見遊憩區已規劃完成但尚未開放，因此並未有遊客前往，遂無法以遊客作為問卷調查之對象進行社會心理承載量之推估。

在實質生態承載量的部分，藉由 14 位專家學者的專家問卷，評估區內實質生態承載量為 249 人。而設施承載量的推估則是根據「雪見遊憩區服務設施新建工程規劃報告書」之設施項目進行推估，再參考陽明山國家公園遊客中心各分區設施，找尋類似性質之遊憩點所推估出來的容許遊憩承載量（如參照陽明山國家公園遊客中心前台服務區在遊客感覺不擁擠的狀態下的單位承載量），最後推估設施承載量為 103 人。

表 3-2 雪見遊憩區遊憩承載量之推估

分區	分區面積 (m ²)	總承載量 (人)	承載量指標
多媒體簡報室	125	56	設施承載量
廁所	40	9	
諮詢服務空間	42.5	5	
資源展示空間	55	15	
戶外通廊及平台	160	18	
自然生態區	90,000	249	實質生態承載量
總計		352	

資料來源：雪霸國家公園遊憩承載量之研究，2003

在考量實質生態承載量及設施承載量後，研究建議單位時間內的遊客容許上限為 352 人；但以目前遊客量的分佈情況，遊客大多集中在週末假日，最高的單日遊憩量已達 724 人，雖無法推估單位時間內的遊憩量是否已超過 352 人，但可合理推估，未來若在雪見遊憩區正式開放後，尖峰時段造訪遊憩區之遊客將可能超過目前的最大遊憩量。

若由雪見遊憩區內的停車量作為評估之依據，目前區內可停放約 9 輛中型巴士之停放，若以每輛中型巴士 20 人計算，最大僅可提供 180 位遊客同時造訪雪見遊憩區。

由上述之分析可知，未來雪見遊憩區若朝向總量管制之方式進行開放，其適合的單日遊憩量應界定為多少，仍須經由縝密的重新評估方能得之（可依每人平均停留時間內計算轉換率，如每 2 小時轉換 1 次，則轉換率為 4，一天最大容納量約 1,408 人次）；但若以單位時間計算，則建議以 352 人作為最大估算量。

第四節 居民意見彙整及分析

本計畫主要針對雪見地區進行旅遊轉運系統整體規劃，而完善的旅遊轉運系統應提供遊客充分的便利性，包含交通運輸、住宿餐飲、解說導覽等相關機能之服務。有鑑於此，雪霸國家公園管理處近年來積極與雪見遊憩區鄰近之中興村、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村，建立緊密的伙伴關係，除希望藉由雪見遊憩區的開放，推廣環境保育的理念外，更期盼藉由鄰近部落及社區提供住宿與餐飲等旅遊服務，進一步帶動鄰近社區的永續繁榮與發展。

為與鄰近部落及社區民眾充分溝通，並徵詢對未來旅遊轉運系統的發展建議，因此分別於 96 年 9 月 7 日在苗栗縣議會高榮盛議員、泰安鄉公所觀光課陳吉基課長的陪同下，前往南三村各部落進行第一次現地踏勘與意見徵詢；96 年 11 月 6 日辦理第二次現地踏勘，會同泰安鄉公所石秀芳小姐、雪霸國家公園企劃經理課楊國華技士與中興村楊武新村長，前往中興村內踏勘，同日亦與台中縣和平鄉公所產業觀光課謝孝卿小姐、建設課羅孟琪小姐及達觀村劉台生村長，進行達觀村之踏勘。96 年 11 月 13 日則再次拜訪達觀村，再次徵詢達觀村各社區居民對轉運站及停靠站設置地點之意見。

在各部落及社區意見領袖的陪同下，本團隊逐一確認民眾對未來旅遊轉運系統中轉運站及停靠站設置位置的需求後，進行彙整，並於 96 年 11 月 23 日假士林村活動中心舉辦民眾說明會。主要針對會勘所得意見，彙整納入整體規劃構想中，經藉由公開說明的方式，與居民作意見交流，並將說明會所得相關意見，納入實質計畫中。

以下針對各村出席代表及居民之意見，予以紀錄彙整，並運用 GPS 衛星定位系統將民眾所指認之地點，明確紀錄，再進行地籍圖套繪，以分析其土地權屬、面積及用地別，以供後續規劃之參酌（詳圖 3-1）。



■ 現地勘查情況



■ 民眾說明會情況

一、中興村居民意見彙整與分析

(一) 出席代表人員：雪霸國家公園企劃經理課楊國華先生；泰安鄉公所石秀芳小姐；雪霸社區發展協會張耀日理事長；中興村楊武新村長、謝德財先生、李永成先生、楊基富先生、張子財先生

(二) 居民意見彙整

表 3-3 中興村居民意見彙整表

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
01	過中興檢查哨之轉角	停靠站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/05250000	
02	司馬限林道旁九分地	停車場或停靠站	山坡地保育區/農牧用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/05410000	
03	竹林後面二分地	停車場或停靠站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/05530000	
04	預計做觀景台	停靠站	山坡地保育區/農牧用地	李錦安	細道邦段/05550000	
05	瀑布入口之轉彎處	停靠站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/04240000	
06	中興二號橋下，河邊空地	停靠站	山坡地保育區/農牧用地	楊文生	細道邦段/00290000	
07	4.8K 叉路口	轉運站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/00490000	

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
08	張子財先生家旁的空地	廁所	山坡地保育區/林業用地	梁宏義	細道邦段/00040000	
09	5.28K 梨子園	停靠站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	細道邦段/00010000	
10	未來中興村遷村之地點	轉運站、停靠站	待釐清	待釐清	待釐清	

(三) 民眾意見分析

1. 苗 61 線沿線有些空地已整地完成，當地民眾期望設置停車場，提供遊客停車的需求。
2. 中興村的溪旁未來將復育為螢火蟲生態園地，因此期望設置停靠站或停車場，增加遊客賞遊的機會。
3. 目前村內居民規劃在幾處地點設置觀景平台，故期望未來亦能設置停靠站。




■ 與中興村居民現地討論情形

二、梅園村居民意見彙整與分析

(一) 出席人員：雪霸國家公園企劃經理課劉金龍課長、楊國華先生；苗栗縣議會高榮盛議員；泰安鄉公所觀光課陳吉基課長、石秀芳小姐；梅園村葉湖雄村長、高定登委員、楊莫愁委員

(二) 居民意見彙整

表 3-4 梅園村居民意見彙整表

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
11	梅園村派出所	設置停靠站	山坡地保育區/交通用地	中華民國/行政院原住民族委員會	梅園段/03510001	

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
12	拉夕民宿	配合天狗村土地重劃先期規劃所劃社之停車場，設置停靠站	山坡地保育區/林業用地	柯武泉	梅園段/06320000	
13	梅園國小對面	設置小型路外停車場及候車亭	山坡地保育區/農牧用地	鍾錦飛	梅園段/08280000	
14	梅園國小旁邊	設置候車亭	山坡地保育區/農牧用地	鍾錦飛	梅園段/08280000	
15	么巒民宿入口	設置停靠站	山坡地保育區/林業用地	賴國雄	梅園段/09580000	
16	么巒民宿停車場	可提供 22 個車位，並設置停靠站	山坡地保育區/農牧用地	中華民國/行政院原住民族委員會	梅園段/10280000	
17	叉路口(梅象道路與苗 61 交叉口)	設置停靠站	山坡地保育區/農牧用地	陳阿貴	梅園段/11200000	
18	梅象部落轉角(教會叉路口)	設置停靠站	山坡地保育區/丙種建築用地	陳慶明、陳慶文	梅園段/11640000	
19	梅園段 1254 預定地	設置梅園村轉運站	山坡地保育區/農牧用地	中華民國/行政院原住民族委員會	梅園段/12540000	

(三) 民眾意見分析

- 1.天狗部落目前已完成土地重劃的先期規劃工作，訖待縣政府進行用地變更，未來停靠站之設置，應配合先期規劃中公共設施用地之停車場位置以提升整體效益。
- 2.位於梅園村大安溪畔有一處公有土地（梅園段 1254），地勢平坦廣闊，建議可規劃為大型的轉運站。
- 3.另可運用部落內、道路旁的閒置空地，做為停車空間並設置候車亭，以增加遊客停車使用。



■ 與梅園村居民現地討論情形

三、象鼻村居民意見彙整與分析

(一) 出席人員：雪霸國家公園企劃經理課劉金龍課長、楊國華先生；苗栗縣議會高榮盛議員；泰安鄉公所觀光課陳吉基課長、石秀芳小姐；象鼻村張瑞福村長、楊金源委員、張欽文委員、田金竹安委員；梅園國小楊昌宏主任

(二) 居民意見彙整

表 3-5 象鼻村居民意見彙整表

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
20	真耶穌教會	設置停靠站及候車亭	山坡地保育區/丙種建築用地	詹月美	麻必浩段/01010000	
21	籃球場預定地	設置停靠站	山坡地保育區/林業用地	楊輝光	麻必浩段/03040000	
22	大安部落	設置停車場	山坡地保育區/林業用地	楊輝光	麻必浩段/03040000	

標點	位置	居民期望機能	使用分區 用地類別	權屬/ 管理單位	地段/ 地號	現況照片
23	永安部落空地（一）	設置停車場	山坡地保育區/ 農牧用地	中華民國/ 行政院原 住民族委 員會	麻必浩段/ 07970000	
24	永安部落空地（二）	設置停車場	山坡地保育區/ 農牧用地	中華民國/ 行政院原 住民族委 員會	麻必浩段/ 07940000 07950000	
25	永安部落部落入口	設置停靠站	山坡地保育區/ 林業用地	中華民國/ 行政院原 住民族委 員會	麻必浩段/ 10710000 10800000	
26	象鼻吊橋口	設置停靠站	待釐清	待釐清	待釐清	
27	象鼻活動中心	設置停車場	山坡地保育區/ 丙種建築 用地	中華民國/ 行政院原 住民族委 員會	象鼻段/ 03310000	
28	達拉岡農場空地	設置停車場	山坡地保育區/ 農牧用地	中華民國/ 行政院原 住民族委 員會	象鼻段/ 00040000	
29	達拉岡農場空地	設置停車場	山坡地保育區/ 農牧用地	謝憲忠	象鼻段/ 00060000	

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
30	達拉岡農場空地(部落劇場下方)	設置停車場	山坡地保育區/農牧用地	柯春花	象鼻段/00110002	

(三) 民眾意見分析

- 1.永安部落入口處有多處荒置的平坦寬廣空地，未來應可考量設置轉運站或停靠站。
- 2.象鼻村內的象鼻吊橋及象鼻古道，是村內重要的人文資產及遊憩資源，未來規劃轉運系統時應設置停靠站，提供遊客使用的機會。
- 3.位於象鼻村山區的達拉岡農場，是由當地 20 戶農家共同經營，經溝通討論，希望提供 3 處土地做為停車場及停靠站的設置。

四、士林村居民意見彙整與分析

(一) 出席人員：雪霸國家公園企劃經理課劉金龍課長、楊國華先生；苗栗縣議會高榮盛議員；泰安鄉公所觀光課陳吉基課長、石秀芳小姐；士林村賀李貴英村長、士林村社區發展江國和理事長、葉維安委員、謝錦榮委員及 10 餘位居民

(二) 居民意見彙整

表 3-6 士林村居民意見彙整表

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
31	比浩民宿	設置停車場、停靠站及廁所	山坡地保育區/農牧用地	楊銀妹	士林段/08900001	
32	民宅空地	設置停車場	山坡地保育區/農牧用地	謝新治	士林段/08630000	

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
33	士林活動中心	設置停靠站	山坡地保育區/ 特定目的事業用地	江應仁	士林段/ 09550002	
34	空地	設置停車場及候車亭	山坡地保育區/ 農牧用地	李文勝、李日章	士林段/ 08230000	
35	蘇魯部落入口	設置停靠站	山坡地保育區/ 農牧用地	陳吳秀蘭、陳明等 11位	士林段/ 09780000	
36	士林壩旁的土地	轉運站	山坡地保育區/ 農牧用地	台灣電力股份有限公司	士林段/ 04510004	
37	大安溪畔空地	設置士林村轉運站	山坡地保育區/ 農牧用地	待釐清	士林段/ 12210000	

(三) 民眾意見分析

- 1.居民願提供自有土地做為停車場及停靠站之設置，但希望能夠協助設置公共廁所。
- 2.未來停靠站的設置位置居民較無意見，但轉運站的位置還需與居民討論，尋找最為適合之位置與土地。



■ 與士林村居民於活動中心討論情形

五、達觀村居民意見彙整與分析

(一) 出席人員：雪霸國家公園企劃經理課課長劉金龍、楊國華先生；和平鄉公所產業觀光課謝孝卿小姐、建設課羅孟琦小姐；達觀村劉台生村長；達觀村部落會議林益陸主席；達觀社區發展協會吳健錫總幹事、楊子文先生

(二) 居民意見彙整

表 3-7 達觀村居民意見彙整表

標點	位置	居民期望機能	使用分區用地類別	權屬/管理單位	地段/地號	現況照片
38	桃山部落-舊旅遊服務中心	停車場或停靠站	山坡地保育區/林業用地	中華民國/行政院原住民族委員會	雪山段/00620000	
39	原為運動場之河階地	轉運站	山坡地保育區/農牧用地	中華民國/行政院原住民族委員會	達觀段/03330000	
40	竹林部落路旁賣柿子的地點	停車場及停靠站	山坡地保育區/農牧用地	張健壹	達觀段/08670000	
41	摩天嶺上之店家	停靠站	待釐清	待釐清	待釐清	
42	中華電信電塔發信站	停靠站	待釐清	待釐清	待釐清	

(三) 民眾意見分析

1. 位在達觀村活動中心前的空地，原為學校運動場，目前使用權已歸還鄉公所，期望於此設置達觀村轉運站。
2. 希望達觀村的三個村在東崎道路沿線上可設置停靠站，讓遊客以此進入到部落，促進各村的发展。
3. 摩天嶺因盛產柿子，期望未來規劃一條路線，能供遊客體驗柿子故鄉的風貌，並眺望大安溪谷的美景。



■ 會同達觀村居民現地討論情形


六、民眾說明會意見彙整與結論





- (一) 時間：96年11月23日星期五下午2時
- (二) 地點：苗栗縣泰安鄉士林村活動中心
- (三) 主持人：雪霸國家公園企劃經理課劉課長金龍
- (四) 出席人員：

單 位	簽 名
苗栗縣泰安鄉公所	白秀芳 古志偉 吳光勝
臺中縣和平鄉公所	[Handwritten signature]
苗栗縣中興村辦公室	
苗栗縣士林村辦公室	黃金和 黃約忠 謝錦亭 吳煥斌 葉維文 徐阿發 周坤興 張前妹
苗栗縣象鼻村辦公室	甘淑韻 張瑞福
苗栗縣梅園村辦公室	賴金章 葉胡權


臺中縣達觀村辦公室	楊子文 彭金淵 林秋香 張文生、蕭物 邱乾松
雪霸國家公園管理處	楊國華 詹富棋
中華民國 永續發展學會	鄭耀忠 李維真
士林村	李勝萬、李祥吉、彭秀英 吳真輝

(六) 民眾說明會會議記錄彙整

發言人	發言內容及意見	照片
雪霸國家公園管理處企劃課 劉金龍 課長	<ol style="list-style-type: none"> 1.目前初步規劃將轉運據點分為一級轉運站、二、三級停靠站，未來第一級轉運站由於服務設施較多，因此需在地籍權屬確定後才能進行相關建設，但第二、三級停靠站的服務設施較為簡單，在確認土地權屬為公部門所有後，便可著手進行設置。 2.規劃單位也將提出初步的遊程規劃，可經由居民一起討論後予以調整，選擇適合的遊程先行推動。 3.解說巴士的型式跟外觀也將由規劃單位提出初步構想，大家若有其他的看法與見解，都可以再提出討論。 	
中華民國 永續發展 學會 計畫協同 主持人 鄭耀忠	民眾說明會簡報(略)	

發言人	發言內容及意見	照片
<p>達觀村桃山社區發展協會 邱乾松 總幹事</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.過白布帆後的東崎道路，是進入雪霸國家公園的重要門面，期望雪霸國家公園管理處能在道路沿線，協助設置觀景平台及涼亭等相關設施，提供遊客使用。 2.建議將桃山社區內的「山蘇林」納入停靠站的設置地點，這裡的山蘇林不但是自然生長而成的，且景緻優美，目前許多解說導覽員都會帶領遊客前往遊玩。但目前道路狀況不佳，相當可惜，未來還需要積極的修復。 	
<p>達觀村 劉台生 村長</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.此次規劃很完整詳盡。 2.由於劉課長的積極爭取，而使達觀村得以納入此次規劃中，十分感謝。而未來的規劃方案，應可將達觀村納入轉運系統的起點之一，因為達觀村也是進入雪霸國家公園的門戶，且道路品質穩定，應具有相當好的條件。 3.目前規劃中已將達觀村的三個社區，分別設置轉運站及停靠站，接下來我們將陸續的發動村民，把社區內良好的觀光旅遊資源尋找出來，並進行整理，這樣才能把遊客帶進來，並願意在達觀村停留，這部分則需要村民大家的努力。 	
<p>黃金和 老師</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.套裝主題行程路線建議加上路線九，士林村到達海拔 1,406 公尺的馬拉邦山頂，且路況很好。而士林名稱的來自於「司令」的諧音，是以前作戰的司令台所在，具有相當的歷史意義，應可成為旅遊及解說的主題。 2.建議雪霸國家在士林壩前設置雪霸國家公園的入口意象，能夠提供遊客一個比較明確的入口意象。 3.壩前地籍編號 163-3 的 2 公頃土地，是本人的土地，願意提供出來設置停靠站或廁所，讓遊客可以停留觀賞士林壩的風景。 	
<p>士林社區發展協會 江國和 理事長</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.此次規劃很完整。 2.由於現值農忙時期，有些村民沒有到達會場，建議未來舉辦相關說明會的時間，應選擇在晚上較適合。 3.士林村轉運站的部分，土地權屬已經差不多整合完畢，並將陸續進行同意書的回收作業，因此士林村轉運站的設置，應可優先來進行。 4.聯外道路的穩定性還有待加強，二本松至南三村之間的道路很脆弱，容易坍塌，期望將來相關政府單位能加強修復與維護，當道路 	

發言人	發言內容及意見	照片
	<p>安全無虞時，遊客才會造訪雪見地區。</p> <p>5.未來需要成立轉運服務的公司，還期望鄉公所協助向政府相關單位貸款來籌組公司。</p> <p>6.解說員的訓練應該更積極的辦理，請雪霸國家公園能持續的提供相關訓練，讓解說員的品質及能力可有所提升。</p> <p>7.每個村的入口意象常有遭到破壞的情況發生，這還需請居民能夠自律，並希望有關道路指示牌誌部分，能夠予以統一設置，對於整體景觀才有幫助。</p> <p>8.同意邱乾松總幹事所提的建議，應將山蘇林納入主題性行程當中；此外，馬拉邦山賞楓、早期煤礦區尋幽等行程，這些都是很好的旅遊資源。</p>	
<p>達觀村 劉台生 村長</p>	<p>1.有了轉運停靠站的點之後，轉運服務規劃的後續發展，還請雪霸國家公園管理處能夠多多協助，並能夠清楚地提出後續推動上的建議，讓我們能有方向可以努力。</p> <p>2.過去南三村推動觀光旅遊的工作相當具有成效，未來達觀村也將迎頭趕上，希望在雪霸國家公園管理處的協助下，一起努力。</p>	
<p>中華民國 永續發展 學會 計畫協同 主持人 鄭耀忠</p>	<p>1.此次說明會的重點是要與各位確認，我們的規劃方向是否能得到認同，若有不足之處，請各位都能提出來討論，後續將在整合各位的意見後，提出完整的發展方案，朝共同的目標邁進。</p> <p>2.回應邱總幹事以及黃老師的意見，政府的資源越來越有限，建議還是要回歸到居民的努力，由民眾來推動內部的營造。首先應找出各社區內有特色、有價值的景點來設置停靠站。但這是有彈性的，未來若道路品質得以改善後，或者又發掘新的遊憩據點時，停靠站的設置還是可以增加的，可藉由五個村的村民共同的討論，來調整路線及停靠點，村民是有主導權的。</p> <p>3.遊憩路線方案，未來將由村民所成立的公司討論與定案，並將全權交由村民去營運，雪霸國家公園將不參與經營，僅提供必要的協助。未來營運路線，可依據本計畫所提的方案為架構，將遊客平均分散到五個村的景點，進而活化雪見周邊地區鄰近社區的經濟活動與整體發展。當各區的特色資源能夠被指認出來，並進行整理後，讓遊客還想再次造訪，對於長期經營才有幫助，因此需要各位的共同努力。</p> <p>4.由於南三村在推動觀光上已有一定的成果，</p>	

發言人	發言內容及意見	照片
	<p>相對上達觀村起步較晚，未來也請村民能多多協助村長進行發展工作。</p> <p>5.有關後續如何推動落實，本計畫將會在最後的報告書中，提出明確的執行流程、工作內容及分期發展計畫，讓民眾能夠充分的瞭解。</p>	
<p>結論</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.目前規劃營運路線分有主次路線，主要路線應予以優先確認，若沒有其他意見，就以目前提出的方案作為規劃方案。但次要路線可由部落及社區後續去推動或彈性增加，且各部落及社區應積極清查環境的特色，這樣才能吸引遊客前來觀光。 2.未來可以善用解說摺頁、解說手冊等媒體，讓遊客能夠充分的瞭解雪見地區的旅遊資源。在這方面，雪霸國家公園擁有專業的解說人員，可以幫忙撰文，但仍須各村提供正確的資料，才能讓整體內容豐富而完整。 3.有關道路改善的部分，因為國家公園的經費逐年縮減，能夠提供的協助實在有限，未來還是要回歸到縣政府、鄉公所執行，或經由原住民委員會來協助辦理相關工作。 4.各位所提的入口意象、觀景平台、步道、涼亭等設施的設置與整修，在管理處能力所及之處，將儘可能協助，但前提是設置地點需為公有地，且取得主管機關的同意下才可設置，以避免衍生出相關的問題，還請各位能夠瞭解、體諒。 5.今天很感謝大家的參與，各位所提的相關意見，若與本計畫有相關性的，請規劃單位予以整合納入計畫當中，在最後的報告書中提出明確的發展建議。 	



■ 96年11月23日民眾說明會討論情況



■ 96年11月23日民眾說明會討論情況

第四章 發展課題與對策

未來旅遊轉運系統的規劃與落實，需考量既有環境條件而提出執行方案，以下茲針對「轉運系統建構」、「土地使用」及「經營管理」等三大部分，進行相關課題的分析及對策的提擬，以作為後續規劃之建議。

一、交通系統建構部分

課題 1-1：既有道路系統地質穩定性較差，易受天然災害的影響而造成中斷或服務品質不佳，較不利於轉運系統的發展。

說明：目前雪見遊憩區及鄰近部落之聯外道路及內部道路地質穩定性較差，易受到天然災害而損害或中斷，且替代性路線少，因此交通服務的穩定性及安全性較低。

對策：(一) 針對未來轉運巴士將行駛之道路系統，雪霸國家公園管理處應與苗栗縣政府、泰安鄉公所建立合作性的道路維護管理權責架構，清楚劃分每一條道路的經營管理單位，以確保道路的長期服務品質。

(二) 選擇可能的替代道路系統（如苗 62-1 道），以確保轉運動線的彈性與替代性。

課題 1-2：目前聯外及區內道路系統之路幅較窄，僅能提供中小型車輛的進入，未來對於轉運服務量的侷限性較高。

說明：由於目前的聯外及區內道路較為狹窄，因此車輛會車的空間較為不足，僅能夠勉強提供中小型車輛的雙向行駛與會車，造成未來轉運遊客量受到限制。

對策：(一) 未來雪見遊憩區應發展小而美的生態旅遊，藉由完整的生態旅遊行程規劃，提供遊客深度的旅遊體驗，減少大眾旅遊的旅遊模式，以「質」取代「量」。

(二) 為避免發生交通安全問題，建議與路權單位協商限制大型車輛的進入，進而鼓勵遊客搭乘轉運車輛進入雪見地區。

二、土地使用部分

課題 2-1：園區內及鄰近部落之土地，大多有腹地不足的問題，未來轉運站或停靠站之空間規劃，將受到侷限。

說明：未來轉運系統之轉運站及停靠站需設置於腹地較為充足處，但由於計畫範圍內寬廣而平坦的土地並不多，未來在選址及規劃上，將受到限制。

對策：(一) 未來的轉運系統應規劃不同層級的轉運站和停靠站，並設置聚落內路旁小型停車場，讓整體停車量能夠增加，並由轉運巴士停靠各據點接駁遊客，增加遊客停車後的便利性，亦可減少大面積的開發而影響環境品質。

(二) 大型轉運站之設置，需充分考量腹地空間及土地權屬問題，並選定地形平坦、避免過度整地之空間，以降低轉運站之設置成本。

課題 2-2：轉運站及停靠站設置地點之土地權屬多為私人土地，所需協調溝通及土地變更之時程較為冗長。

說明：雪見地區部落及社區內的土地大多為私人的原住民保留地，需取得土地權屬或依法進行土地使用變更，方得設置轉運站或停靠站，所需運作時間較為冗長。

對策：(一) 轉運系統的規劃與營運，需藉由在地居民的參與，首先溝通理念、願景並凝聚共識，由有意願參與居民提供發展所需之土地，再經由客觀條件的評估，提出合理而適當的轉運系統執行方案。

(二) 針對轉運系統執行方案所提之相關設施，由政府相關部門優先協助已釐清土地權屬之用地，逐步落實轉運系統的營運。

三、經營管理部分

課題 3-1：旅遊轉運系統之建置與營運所需成本較高，且成本回收較慢，可能降低投資意願。

說明：未來旅遊轉運系統需有充分的資金，投入車輛購置、軟硬體設備、人員訓練、人事成本等項目，由於所需經費較高，且由於轉運遊客量於初期較少，成本回收較慢，將可能影響投資意願。

對策：(一) 未來有意承攬轉運系統經營之在地團體、機構，可藉由相關法規之規定，以完整之計畫書向政府申請專案補助經費或優惠貸款，以增加轉運系統建置營運的可行性。

(二) 可考量與既有運輸業者合作或建立伙伴關係，提供必要的車輛與技術支援，以降低初期營運的成本。

課題 3-2：旅遊轉運服務系統的營運與經營管理所涉及之專業較廣，在地居民亟需協助與輔導。

說明：旅遊轉運系統之營運與管理所涉及之專業，含括硬體規劃、財物規劃及管理、旅遊服務、車輛維修等，但南三村居民較缺乏相關實務經驗，亟需專業的協助與輔導。

對策：(一) 轉運系統營運之硬體設備，建議由雪霸國家公園管理處及縣政府、鄉公所等相關單位參與協助，提供專業的建議，以創造良好的使用感受，並避免過度發展而破壞當地的環境與景觀。

(二) 轉運系統營運所需之軟體配套措施，可由其他團體或單位協助規劃及訓練，如學術單位、財團法人、專業機構等，以培養在地居民的經營管理能力。

第五章 實質計畫

第一節 旅遊轉運服務計畫

雪見地區旅遊轉運系統的發展目標，在提供便捷且服務性強的旅遊轉運服務，因此如何建立完善的主體架構及相關配套措施，以符合旅遊轉運的需求，是本計畫最重要的工作之一。旅遊轉運服務計畫主要包含「旅遊轉運路線」、「轉運站及停靠站」、「轉運車輛」及「轉運站鄰近地區發展配套措施」等項目，以下茲針對各項規劃內容進行說明。

一、旅遊轉運路線

依據目前道路系統動線，進入雪見地區主要可分為北側及南側路線，北側路線是以雪霸國家公園汶水遊客中心為起點，南側路線則是由台中卓蘭經達觀村進入。由於汶水遊客中心能夠提供較為完善的服務機能，因此建議未來的轉運系統應以北側路線為主要的轉運路線；而由南側卓蘭進入的車輛，則可以南三村南側的士林村或和平鄉的達觀村作為轉運站，以服務由南側進入的遊客。

在確認雪見地區主要的遊憩據點、服務據點及在地居民需求後，本計畫建議未來之旅遊轉運系統，可分為「主要轉運路線」及「次要轉運路線」，其詳細內容說明如下（詳圖 5-1）：

（一）主要轉運路線

主要轉運路線是以串聯主要遊憩據點及各部落的交通路線為主，建議路線是由聯外道路台 3 線省道、苗 61 線道，經中興檢查哨、二本松鞍部，向東銜接至雪見遊憩區、向南銜接梅園、象鼻、士林及達觀。並運用部落間的梅象道路及士象道路，以構成環狀巡迴路線。主要路線含括台 3 線、苗 61 線、司馬限林道、梅象、士象道路及東崎道路。相關說明如下：

1. 台 3 線省道及苗 61 線

由汶水遊客中心出發後，走台 3 線省道至大湖接苗 61 線，往東前往雪見遊憩區。其中由中興檢查哨開始到司馬限林道 5K 處為司馬限林道與苗 61 線共線路段，於新興部落後分為南北兩條路線，北側路線為司馬限林道，往南則是苗 61 線，皆可通往二本松鞍部，兩條

路線在二本松鞍交會後，苗 61 線則往南延伸至梅園大橋前為止。目前苗 61 線新興部落至二本松鞍部之部分路段，仍有崩塌中斷之情形，因此未來轉運路線考量使用北側的司馬限林道。目前台 3 線省道之路權及養護權責皆屬於交通部公路局，而苗 61 線之路權及養護權責則屬於苗栗縣政府。

2. 司馬限林道

司馬限林道自中興檢查哨起，經二本松鞍部後可到達雪見遊憩區，也是通往雪見遊憩區唯一的聯外道路；過二本松鞍部後，沿途將路經二本松解說站、北坑溪古道登山口、松林觀景平台、雪霸國家公園界碑等據點。目前的道路養護權責已由林務局移轉至雪霸國家公園管理處。



司馬限林道道路路況

3. 梅象道路及土象道路

此二條道路位於大安溪西側，是連接南三村各村間的重要道路，其北與苗 61 線，南與中 47 串聯，形成完整的環狀轉運路線。目前梅象道路及土象道路偶有崩塌的情況，若未來作為轉運系統路線，道路品質則應積極辦理改善維護工作。



通往梅象道路的交叉口

4. 東崎道路（中 47）

東崎道路自白布帆大橋起經達觀村，至士林大壩為止。往北可接象鼻村，往西跨越士林大壩可至士林村。白布帆大橋至達觀村路段之路況相較於北側進入的道路來得穩定且寬闊，應是未來轉運系統營運初期可優先積極使用的路徑。



東崎道路與往士林村的交叉口

未來的主要路線，可考量目前已完成規劃，但尚未動工的苗 62-1 線道，作為替代道路，應可加強轉運系統的運輸穩定性。

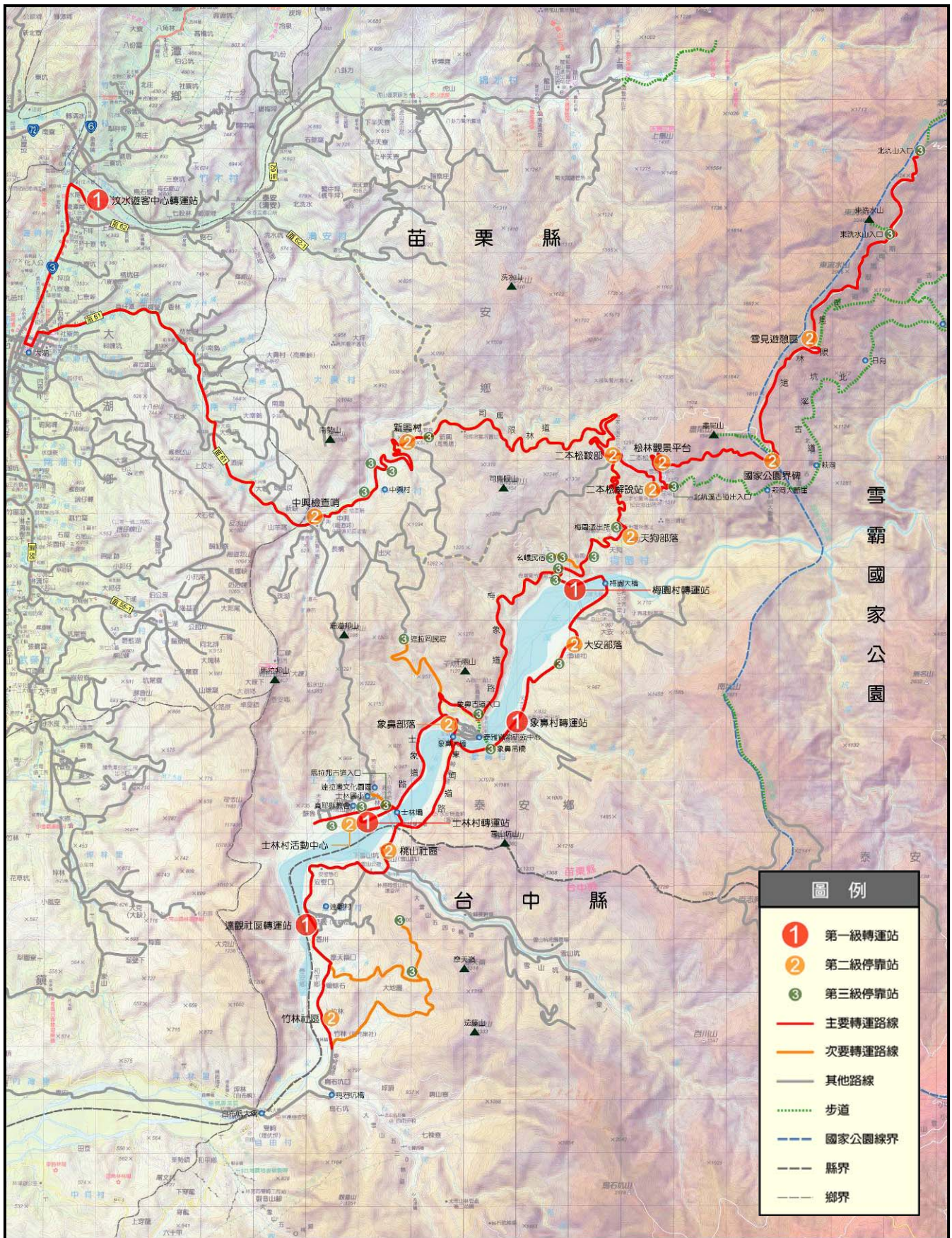


圖 5-1 雪見地區旅遊轉運路線及轉運站、停靠站位置圖

資料來源：本計畫繪製

(二) 次要轉運路線

次要轉運路線是指在各部落中較難抵達之遊憩據點所行經的路徑，道路通常較為狹窄或有坡度較陡之情況，因行車需花費較多時間，因此劃為次要路線，未來可視旅遊需求彈性行駛。此外，次要路線可配合遊憩及居民需求修正調整，如有新增遊憩據點時，可經由協商後予以增加，但次要路線的選定應儘可能避免過度穿越部落居民之生活空間，以減少干擾居民之生活作息。目前針對居民之需求，所建議次要轉運路線如下：

1. 梅園部落通往幺巒民宿道路

由梅園國小旁道路往產業道路行駛，約 5 分鐘即可抵達幺巒民宿，道路較為狹窄，會車困難。

2. 象鼻部落通往達拉崗農場道路

由象鼻部落內的產業道路往山區開去，約需 10 分鐘才能抵達達拉崗農場，道路較陡，未來轉運車輛需考量其動力是否充足。

3. 士林部落通往達拉灣文化園區道路

由士林部落往北銜接產業道路，約 5 分鐘可抵達達拉灣文化園區，道路較陡，未來轉運車輛需考量其動力是否充足。

4. 達觀村通往摩天嶺之產業道路

往摩天嶺的產業道路較為狹小，且道路分支多，需要熟識路況的嚮導帶領較為適合；另由於道路較陡，未來轉運車輛需考量其動力是否充足。產業道路上沿途可欣賞大面積的甜柿園景觀，並可俯瞰大安溪谷、馬拉邦山、達觀村、士林村等自然及人文景觀，視野極佳。

二、轉運站及停靠站

轉運站及停靠站之選定，主要考量沿線的主要遊憩據點及環境條件而設置，而各轉運站及停靠站也將因條件之差異性而提供不同的服務內容。雪見地區轉運系統轉運站及停靠站之選定原則包含：

- ◎考量主要景點及聚落之位置，以利於遊客的活動行程安排，增加遊客之使用率。
- ◎考量設置地點的環境條件，包含可使用腹地、可及性、使用安全性、既有土地使用分區、土地權屬等相關條件，以確保其執行可行性。

(一) 轉運站與停靠站之分級與規劃構想

參照上述之選定原則，並考量部落及社區居民所提供之意見，提出雪見地區旅遊轉運系統轉運站及停靠站位置之建議。另依據「遊憩據點重要性」、「據點活動特性」及「腹地條件」等條件，將轉運站與停靠站予以分為三級，茲說明如下（詳圖 5-1）：

1. 第一級轉運站

第一級轉運站以可提供遊客轉運、旅遊服務及腹地充足而可停放較多車輛之地點為主要考量。根據前述相關分析及居民座談結果，建議於「汶水遊客中心」、「梅園村」、「象鼻村」、「士林村」及「達觀村」等 5 處，設置第一級之轉運站。未來雪見遊憩區的遊客應有效的分流於各轉運站，以避免遊客過於集中的情況。

第一級轉運站應結合旅遊諮詢及解說展示的功能，並帶動轉運站周邊社區服務業的發展，如住宿、餐飲、農特產品展售、紀念品、商店等，進而活化鄰近社區經濟活動與整體發展。此外，轉運站及遊客停車場也應考量轉運巴士之維修需要，規劃必要的維修及臨停車間，以確保轉運巴士能維持良好的使用狀態。

2. 第二級停靠站

第二級停靠站以位於重要的交通動線節點或主要遊憩據點、且具適當腹地、可提供一定數量的停車空間為主要考量。根據前述相關分析及居民座談結果，建議於「中興檢查哨」、「新興部落」、「二本松鞍部」、「二本松解說站（丸田砲台遺址）」、「松林觀景平台」、「國家公園界碑」、「雪見遊憩區」、「梅園國小」、「天狗部落」、「大安部落」、「象鼻部落」、「士林村活動中心」、「桃山社區」及「竹林社區」等 14 處，設置第二級之停靠站。第二級停靠站應提供轉運系統周邊景點之旅遊資訊及旅遊轉運巴士等相關服務資訊，並配合停車場之規劃，適度設置遊客的休憩座椅，並進行必要的植栽綠美化工作。

3. 第三級停靠站

第三級停靠站以能提供遊憩活動之據點、經村民討論後有停靠需求、應停靠但缺乏腹地之地點為主要考量。根據前述相關分析及居民座談結果，建議分佈於司馬限林道、中興村、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村內之據點共 22 處，設置第三級停靠站。第三級停靠站由於腹地較為不足，因此建議僅設置停靠站牌，並提供旅遊轉運系統營運相關資訊。

(二) 轉運站及停靠站之軟硬體規劃設計

1. 第一級轉運站

(1) 汶水遊客中心

汶水遊客中心是雪霸國家公園最重要的服務核心，也是遊客進入雪見地區的入口，因可提供較大的停車空間，且既有的服務設施完善，未來應可做為雪見地區旅遊轉運系統最主要的轉運站及轉運起點。茲將其配套構想說明如下：

■ 售票暨旅遊諮詢處

汶水遊客中心除應維持既有的服務機能外，應加入旅遊轉運系統的售票及旅遊諮詢服務。

■ 遊客等候區

現有遊客等候區設有停車灣、候車亭、休憩座椅，可讓遊客停留休憩及等待發車，未來應設置解說牌誌提供班次查詢、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。



■ 汶水遊客中心現有停車灣、候車亭及停車場等設施，未來一需求擴建

■ 紀念品及簡易餐飲販售

目前汶水遊客中心規劃有紀念品展售及簡易餐飲販售服務，可提供雪霸國家公園相關紀念品、解說出版品等之販售，並供遊客購買簡易餐飲。

■ 遊客停車場

遊客中心目前已設有遊客停車場，未來如需求擴增，可針對汶水遊客中心的既有停車場進行擴建與整理，並設置清楚的方向指示標誌，以明確引導車輛之進出。

(2) 梅園村轉運站

未來梅園村轉運站位於大安溪畔，土地寬廣且平坦，是梅園村中少數較具有轉運站發展條件之土地；由於緊鄰大安溪，景觀條件佳，未來除發展轉運相關服務外，也可提供遊客更多的旅遊機會。其配套措施之構想說明如下：

■遊客服務站

在符合相關法規之規定下，建議可設置遊客服務站，為提供完善的服務，內部則應規劃「售票及旅遊諮詢櫃台」、「遊客休息區」、「簡易餐飲販售」、「紀念品及農特產品販售」等遊客服務空間，以及「辦公室」和「儲藏室」等工作空間。惟因現址仍有河川土石堆積之情況，建議需伺安全性確認後，再行建置。此外，建築量體應合理規劃，避免量體過大、造型缺乏特色之建築，而影響整體環境美質。



■ 梅園村轉運站預定地視野良好，景觀條件佳

■遊客等候區

遊客等候區應設有停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息；並配合設置必要的燈具、街道傢俱及綠美化設施，強化空間的自明性。

■紀念品及農特產品展售

在梅園轉運站提供紀念品及農特產品的展售，除了能讓遊客認識不同季節所盛產的農產品以及原住民泰雅文化的手工藝品外，並可提供遊客選購、品嚐的機會，加深遊客對當地的認識及印象。

■遊客停車場

梅園村轉運站停車場之規劃，需在釐清土地權屬及確認可設置之範圍後，再行配置停車量及停車空間，且應採用低密度、多綠化的原則進行規劃，避免過於人工化、都市化的環境風貌。

■緩衝帶及戶外休憩區

轉運站應充分與既有地形與環境景觀結合，因此轉運站周邊地區應規劃足夠的緩衝綠帶，儘量降低轉運站設置後的視覺衝擊；而緊鄰大安溪畔的土地，也可規劃戶外休憩空間，如步道、觀景平台、休憩座椅等，提供遊客多樣的環境體驗。

(3)象鼻村轉運站

象鼻村轉運站位於永安部落與苗 61 線的入口位置上，經與當

地居民的討論後，未來寬廣的腹地將能提供較大的停車量。但由於過去永安部落的麻必浩溪谷曾有河川侵襲的情況，因此需確認設置土地之環境安全性之後，再行設置相關服務設施。未來其配套措施之構想說明如下：



■ 象鼻村轉運站預定地位於永安部落前，地形平坦寬闊

■ 遊客服務站

遊客服務的建築量體應設置在安全性高的用地上，因此建議本轉運站應降低建築的規模與使用面積，僅設置小型遊客服務站，提供轉運巴士售票、遊客旅遊諮詢、購買解說出版品等服務。

■ 遊客等候區

提供遊客轉乘等候的空間，應設有停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。此外，應配合設置必要的景觀意象設施、燈具、街道傢俱及綠美化設施，強化空間的自明性。

■ 紀念品展售

提供泰雅文化之紀念品展售，讓遊客認識具泰雅文化特色的手工藝品，加深遊客對當地的認識及印象。

■ 遊客停車場

由於土地的不穩定性較高，建議避免過度的開發與整地，而應採用較生態、多綠化的方式設置停車場，增加土地的穩定性，降低未來災害的衝擊；而停車數量則依用地取得情況及使用安全性進行規劃。

(4) 士林村轉運站

士林村轉運站位於大安溪畔的堤防旁，其面積寬廣而平坦，相當適合做為轉運站的設置地點。惟目前既有道路較小，需繞由堤外道路才能抵達，與士林村內的聚落活動空間距離較遠，因此未來在取得土地使用權後，建議應新闢道路直接銜接蘇魯部落，形成小的

轉運循環系統，以發揮更良好的功能。其配套措施之構想說明如下：



■ 士林村轉運站位於大安溪畔，面積寬廣而平坦，相當適合做為轉運站的設置地點

■ 遊客服務站

在符合相關法規之規定下，建議可設置遊客服務站，為提供完善的服務，內部則應規劃「售票及旅遊諮詢櫃台」、「遊客休息區」、「簡易餐飲販售」等遊客服務空間，以及「辦公室」和「儲藏室」等工作空間。此外，建築量體應合理規劃，避免量體過大、造型缺乏特色之建築，而影響整體環境美質。

■ 遊客等候區

提供遊客轉乘等候的空間，應設有停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。此外，應配合設置必要的景觀意象設施、燈具、街道傢俱及綠美化設施，強化空間的自明性。

■ 紀念品及農特產品展售

在士林轉運站提供紀念品及農特產品的展售，除了能讓遊客認識不同季節所盛產的農產品以及原住民泰雅文化的手工藝品外，還能選購、品嚐，加深遊客對當地的認識及印象。

■ 遊客停車場

士林村轉運站停車場之規劃，需在釐清土地權屬確認可設置之範圍後，再行配置停車量及停車空間，且應採用低密度、多綠化的原則進行規劃，避免過於人工化、都市化的環境面貌。

■ 巴士停放及維修區

巴士停放區主要提供雪見地區轉運系統之解說巴士停放及休息的區域，應設有司機的休息室及維修機具室；動線規劃上則應與遊客動線區分，避免遊客進入，造成不必要干擾。

(5) 達觀村轉運站

達觀村轉運站位於達觀村活動中心對面，面積寬廣而平坦，與居民討論後應可做為轉運站的設置地點。但目前大安溪畔的堤防尚未興建，因此需在確認土地之環境安全性之後，再行設置相關服務設施。其配套措施構想如下：



■ 達觀村轉運站建議設置地點，目前地形平坦，但仍須確認環境安全性

■ 遊客服務站

在符合相關法規之規定下，建議可設置遊客服務站，為提供完善的服務，內部則應規劃「售票及旅遊諮詢櫃台」、「遊客休息區」、「簡易餐飲販售」等遊客服務空間，以及「辦公室」和「儲藏室」等工作空間。此外，建築量體應合理規劃，避免量體過大、造型缺乏特色之建築，而影響整體環境美質。

■ 遊客等候區

提供遊客轉乘等候的空間，應設有停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。此外，應配合設置必要的景觀意象設施、燈具、街道傢俱及綠美化設施，強化空間的自明性。

■ 紀念品及農特產品展售

在達觀轉運站提供紀念品及農特產品的展售，除了能讓遊客認識不同季節所盛產的農產品以及原住民泰雅文化的手工藝品外，還能提供選購、品嚐的機會，加深遊客對當地的認識及印象。

■ 遊客停車場

達觀村轉運站停車場之規劃，需在釐清土地權屬及確認可設置之範圍後，先行修築堤防，再行配置停車量及停車空間，且應採用低密度、多綠化的原則進行規劃，避免過於人工化、都市化的環境風貌。

2. 第二級停靠站

(1) 中興檢查哨及新興部落停靠站

中興檢查哨停靠站位於檢查哨過後的轉角處，有些許空間適合停放汽車；而新興停靠站，則位於新興部落旁空地，由於腹地寬廣、



■ 中興檢查哨停靠站現況

且眺望視野佳，相當適合作為停靠站。未來可設置停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容。

(2)雪見遊憩區及二本松解說站（丸田砲台遺址）、松林觀景平台、國家公園界碑

未來雪見遊憩區並不建議開放自用車輛進入，在二本松之後的路段建議進行交通管制，因此雪見遊憩區及北坑溪古道出入口停靠站，僅需設置停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。此外，應配合設置必要的景觀意象、休憩設施及綠美化設施，強化空間的自明性。



■ 二本松解說站（左）及松林觀景平台（右）現況

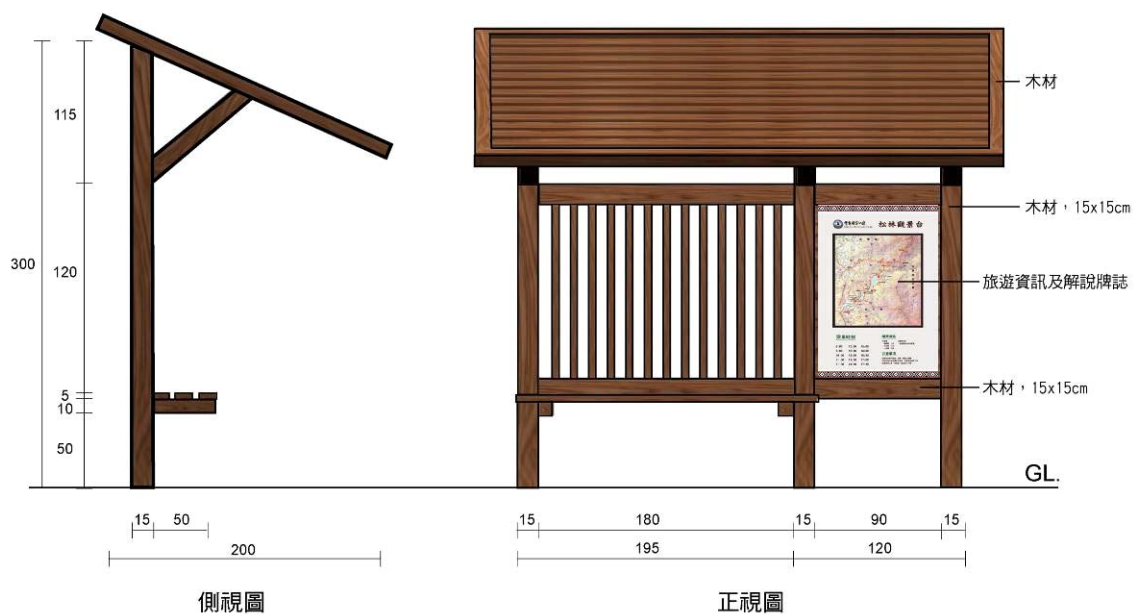


圖 5-2 第二級停靠站候車亭示意圖



第二級停靠站—松林觀景平台

設計說明：原有松林觀景平台已由雪霸處設置旅遊轉運巴士停靠站，惟目前尚未提供旅遊轉運系統之相關資訊，因此未來應設置解說牌誌，提供相關資訊。



第二級停靠站—國家公園界碑

設計說明：國家公園界碑處目前已設有旅遊轉運巴士停靠站，此據點除了可讓遊客眺望雪山稜線，亦設有國家公園界碑。未來可配合解說牌誌的設置，提供遊客旅遊轉運系統的班次表、環境地圖、旅遊資訊、環境資源等內容。

(3)二本松鞍部停靠站

二本松鞍部位於苗 61 線及司馬限林道的交通節點上，是由大湖地區通往雪見遊憩區及南三村必經的據點。未來在考量鼓勵遊客搭乘轉運系統、並進行必要性總量管制的前提下，建議二本松鞍部能夠設置交通管制站及停靠站，進行必要的交通管制，以確保國家公園環境保育的目標。其配套措施之構想說明如下：

■交通管制站

為鼓勵民眾參加套裝行程，並搭乘旅遊轉運巴士，且有效控管雪見遊憩區內遊客總量，故於二本松鞍部設管制站，僅開放搭乘轉運巴士、參加套裝行程或健行的遊客，進入前往雪見遊憩區及其他沿線之據點。

■遊客等候區

提供遊客轉乘等候的空間，應設有停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。此外，應配合設置必要的景觀意象設施、燈具、街道傢俱及綠美化設施，強化空間的自明性。

■遊客停車場

二本松鞍部停車場既有之停車空間有限，未來可參考 95 年委託之「二本松交通轉運服務站設立可行性評估暨興辦事業計畫」中所提的建議，針對土地權屬無疑慮、地形較為平緩之土地，進行適度的闢建，以增加本區的停車量。此外，應提供清楚的方向指示標誌，明確引導車輛之進出，並善用植栽及景觀意象設施作為視覺美化、車輛遮蔭之用，軟化空間的感受。

■鄰近區域發展建議

依據 95 年委託之「二本松交通轉運服務站設立可行性評估暨興辦事業計畫」所提出的建議，未來可考慮設置旅遊服務管理設施，提供原住民經營賣店，另開闢多功能活動廣場，保留大面積的草地，平日可作為農特產展覽、教育活動、團康活動，假日停車位不夠時亦可提供停車的空間；另外，非開發地區可作為保育區，保持完整的地形地貌，



■ 建議未來可發展手工藝品展售等服務業，活化地方產業

僅允許設置點狀眺望亭、以及線狀休憩林蔭步道等設施。

(4)天狗部落停靠站

天狗部落已於 94 年完成天狗部落的土地重劃先期規劃，內容已針對整體天狗部落之土地重新提出重劃構想，其中公共設施用地中規劃有停車場、廣場、公園等空間，對於未來天狗部落停靠站的設置，應有正面的助益。未來其配套措施之構想說明如下：



■ 天狗部落的土地重劃先期規劃，規劃有停車場、廣場、公園等空間

■ 文物展示館暨遊客服務站

土地重劃先期規劃報告中建議，公共設施之廣場用地可設置文物展示館，做為泰雅族文化展示與傳承的中心，因此未來天狗部落停靠站可以既有的文物展示館為基礎，發展更完善的遊客服務站，提供遊客旅遊諮詢、遊程建議、住宿預約、旅遊資訊、解說預約等多元化的服務項目。

■ 遊客停車場及等候區

土地重劃先期規劃報告中，已於苗 61 線旁規劃面積約 990 平方公尺之停車場用地，未來可提供遊客停車之空間，在此轉搭旅遊轉運系統，前往雪見周邊地區。未來停車場應設置清楚的方向指示標誌，明確引導車輛之進出。此外，應善用植栽及景觀意象設施作為視覺美化、車輛遮蔭之用，軟化空間感受。另應設置遊客轉乘等候的空間，並設置停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，另運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，讓遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。

(5)梅園國小、大安部落、象鼻部落及士林村活動中心停靠站

梅園國小為部落內道路的重要路口，可提供停車與停靠之空間；大安部落停靠站位於真耶穌教會前空地，由於腹地稍有不足，因此建議不另設置停車空間；象鼻部落及士林村活動中心之腹地稍大，建議可在既有的腹地空間下，規劃較為完善的停車空間。以上四座停靠站，皆須規劃巴士停車灣、候車亭、休憩座椅，讓遊客能臨時休憩及等待發車，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，使遊客能夠獲得必要的旅遊訊息。



第二級停靠站—大安部落停靠站發展模擬圖

設計說明：位在大安部落真耶穌教會前的廣場，未來可運用鋪面圍塑停靠站的範圍，提供旅遊轉運巴士停車的停車灣、遊客等車的候車亭以及休憩座椅；並設置解說牌誌，提供遊客班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容。



第二級停靠站—士林活動中心環境改善模擬圖

設計說明：目前士林活動中心轉運站已設置一座眺望亭台，未來可配合環境整理、鋪面改善以及植栽的種植，提升環境整體的風貌。

(6) 桃山社區及竹林社區停靠站

桃山社區停靠站與竹林社區停靠站皆位在東崎道路沿線上，由於腹地稍有不足，因此建議僅視需求設置停車的數量，停靠站可規劃停車灣、候車亭、休憩座椅，並運用解說牌誌提供班次查詢表、旅遊地圖、活動海報、旅遊資訊等內容，使遊客能夠獲得必要的旅遊訊息，進而帶動社區的產業觀光及發展。



■ 桃山社區



■ 竹林社區

3. 第三級停靠站

第三級停靠站由於大多有腹地不足之情況，因此建議僅設置招呼站牌，提供遊客等候及上下車之依循。站牌內容主要提供班次表及轉運路線圖等資訊，讓遊客能清楚得知轉運系統的相關訊息。現有規劃之第三級停靠站分佈於司馬限林道、中興村、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村內之據點共 22 處。

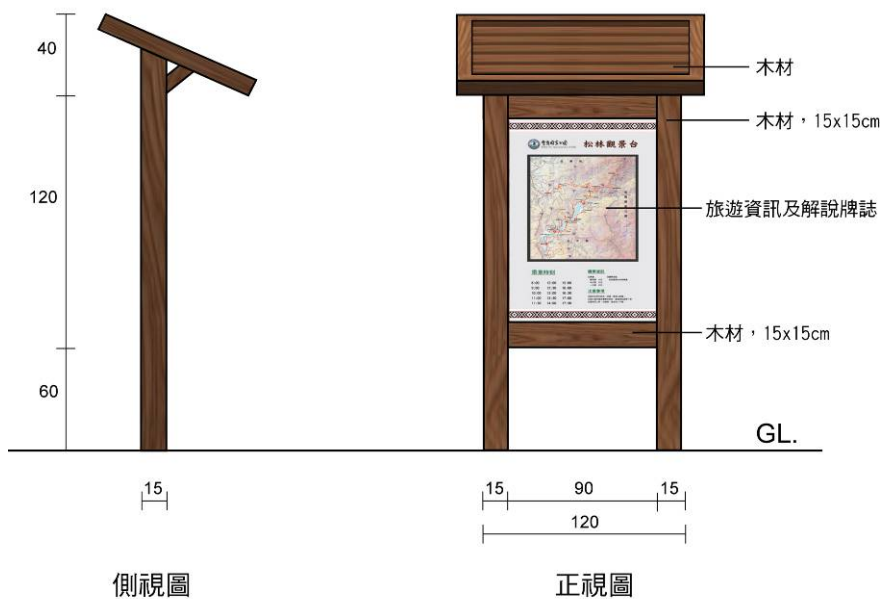


圖 5-3 第三級停靠站站牌示意圖

表 5-1 部落居民所提相關位置及規劃方案對照表

標點	位置	居民期望機能	規劃方案	說明
01	過中興檢查哨之轉角	停靠站	建議規劃為二級停靠站	
02	司馬限林道旁九分地	停車場或停靠站	未納入建議	此地與道路有高差，不適合做為停車場
03	竹林後面二分地	停車場或停靠站	未納入建議	此地與道路有高差，不適合做為停車場
04	預計做觀景台	停靠站	建議規劃為三級停靠站	
05	瀑布入口之轉彎處	停靠站	建議規劃為三級停靠站	
06	中興二號橋下，河邊空地	停靠站	建議規劃為三級停靠站	
07	4.8K 叉路口	轉運站	建議規劃為二級停靠站	
08	張子財先生家旁的空地	廁所	未納入建議	因靠近 5.28K 梨子園，故將兩點設為一點
09	5.28K 梨子園	停靠站	建議規劃為三級停靠站	
10	未來中興村遷村之地點	轉運站、停靠站	未納入建議	因此計畫尚未確定，執行時間亦未定，故暫不納入建議
11	梅園村派出所	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
12	拉夕民宿	配合天狗村土地重劃先期規劃所劃社之停車場，設置停靠站	建議規劃為二級停靠站	
13	梅園國小對面	設置小型路外停車場及候車亭	建議規劃為三級停靠站	
14	梅園國小旁邊	設置候車亭		
15	么嶼民宿入口	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
16	么嶼民宿停車場	可提供 22 個車位，並設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
17	叉路口(梅象道路與苗 61 交叉口)	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
18	梅象部落轉角(教會叉路口)	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
19	梅園段 1254 預定地	設置梅園村轉運站	建議規劃為一級轉運站	
20	真耶穌教會	設置停靠站及候車亭	建議規劃為二級停靠站	
21	籃球場預定地	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
22	大安部落	設置停車場	未納入建議	因位於斜坡轉彎處，經安全考量建議不納入
23	永安部落空地(一)	設置停車場		
24	永安部落空地(二)	設置停車場	建議規劃為一級轉運站	
25	永安部落部落入口	設置停靠站		
26	象鼻吊橋口	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
27	象鼻活動中心	設置停車場	建議規劃為二級停靠站	
28	達拉岡農場空地	設置停車場		
29	達拉岡農場空地	設置停車場	建議規劃為三級停靠站	
30	達拉岡農場空地(部落劇場下方)	設置停車場		
31	比浩民宿	設置停車場、停靠站及廁所	建議規劃為三級停靠站	
32	民宅空地	設置停車場	未納入建議	因位於私人住家內空地，經考量建議不納入
33	士林活動中心	設置停靠站	建議規劃為二級停靠站	
34	空地	設置停車場及候車亭	未納入建議	因鄰近蘇魯部落入口，建議設置一處停靠站即可
35	蘇魯部落入口	設置停靠站	建議規劃為三級停靠站	
36	士林壩旁的土地	轉運站	建議規劃為三級停靠站	

標點	位置	居民期望機能	規劃方案	說明
37	大安溪畔空地	設置士林村轉運站	建議規劃為一級轉運站	
38	桃山部落-舊旅遊服務中心	停車場或停靠站	建議規劃為二級停靠站	
39	原為運動場之河階地	轉運站	建議規劃為一級轉運站	
40	竹林部落路旁賣柿子的地點	停車場及停靠站	建議規劃為二級停靠站	
41	摩天嶺上之店家	停靠站	建議規劃為三級停靠站	
42	中華電信電塔發信站	停靠站	建議規劃為三級停靠站	

三、旅遊轉運車輛

旅遊轉運巴士的選用，應考量車輛的載運量、型式、動力模式及車體外型，以下針對其相關選用考量提出說明：

(一) 車輛載運量及型式

依據「道路交通安全規則」第三條之定義，大客車是 10 人以上或總重量逾 3,500 公斤之客車、或座位在 25 人以上或總重量逾 3,500 公斤的幼童專用車；小客車是座位在 9 人座以下之客車，或座位在 24 座以下之幼童專用車。此外，依據「台北市公共汽車客運申請增加營業車輛審查作業要點」第五點之定義，中型公車是指座位在 10 人座以上、25 人座以下，車長不超過 7 公尺的公車。

參考以上之定義，並考量雪見地區道路狀況的限制，本計畫將巴士分為小巴士（9 人座以下之車輛）、中巴士（10-25 人座、車長不超過 7 公尺之車輛）等兩種載運車輛供未來營運參考，但因一般超過 20 人座之中型巴士車體較大，仍不適合在雪見地區行走，未來應使用適合山區之中型巴士。而 9 人座以下小巴士之運載成本太高，且因雪見地區之停車空間有限，未來較適合運用於次要路線之接駁或小團體之套裝旅遊。

(二) 車體外型

車體外型應考量色彩及造型，色彩方面應與整體環境色彩較為接近、明度與彩度較低的顏色，最好能具有環境特色之關聯性，並有完整環境識別系統（EIS）之設計（如 LOGO 等）。造型部分，車體應以簡潔設計為原則，減少多餘的裝飾設計，並儘可能設計大玻璃窗，以提供遊客更好的賞景視野。

(三) 動力模式

車輛動力模式常見的有汽柴油及電力系統二大類，汽柴油的車輛較為普遍，購置成本較低，但其廢氣的排放將衝擊整體環境生態之平衡；因此長期而言，仍應採用成本較高但低污染的電力系統車輛，作為解說轉運巴士之使用。

(四) 車廂設備構想

轉運巴士的車廂設備，應具備舒適性、便利性及安全性，以提供遊客良好的乘車體驗，增加遊客再訪的意願。有關車廂設備應考量項目，說明如下：

1. 基本設備

轉運巴士的基本設備，應提供座椅、空調、音響、安全、行李存放空間等設備，讓遊客能夠享有舒適、便利的乘坐感受；其中安全設備應包含安全帶、安全門、消防設備等項目，以確保意外發生時的緊急應變之需。

2. 多媒體設備

未來轉運巴士可分為小巴士(9人座以下之車輛)、中巴士(10-20人座)，其內部多媒體設備應有所不同。中巴士車體較大，除解說員外，內部可配置多媒體視聽設備，配合行駛路線及景點播放相關解說影片，讓遊客在乘坐的過程中，可以掌握環境資源特色及旅遊注意事項，讓轉運過程成為環境教育的一環；而小巴士因車體較小，並不適合設置多媒體設備增加車輛的負擔，因此建議僅採解說員隨車解說之方式。

四、轉運站鄰近地區發展配套措施

良好的旅遊轉運系統，不僅應提供完善的軟硬體設施，也應考量在轉運路線上提供良好的旅遊服務，讓遊客在安排旅遊行程時，能夠有充分的旅遊體驗。因此，未來雪見地區的部落與社區，便成為旅遊轉運系統中提供旅遊服務的重要核心，如餐飲、住宿、文化體驗、特產品販售等，都是亟需加強的部分。此外，對於遊憩據點的發掘與規劃、整體環境景觀的改善，都將可提供遊客更豐富的旅遊感受。以下針對轉運站鄰近地區的發展配套措施，提出相關之建議。

(一) 旅遊服務措施

未來雪見遊憩區開放後，因遊憩區內沒有餐飲及住宿的服務，因此鄰近的部落與社區，便是提供遊客旅遊服務的最佳據點。但由於目前雪見鄰近地區之住宿與餐飲服務的數量少、規模小，且缺乏整合，品質不一，因此未來在籌備旅遊轉運系統之時，各部落與社區應重新整合住宿與餐飲的服務，增加服務的質與量，才能創造更多發展的可行性。

其中在民宿建築造型上，除融入泰雅原住民族之語彙外，民宿的服務也可以包含泰雅文化的體驗、推出泰雅風味餐飲等套裝旅遊服務，加強遊客對在地文化的認識，創造趣味性與互動性，以增加遊客再度重遊的動機；在餐飲方面，應創造獨有的餐飲內涵，融入泰雅飲食文化，讓遊客體驗有別於外地的餐飲經驗。

(二) 季節特產推廣與行銷

桂竹筍為本區重要的特色農產，於春夏交替之際採收，因此建議夏初時可帶領遊客前往桂竹林體驗學習採收竹筍的技巧與樂趣，並可參觀竹筍加工的過程，最後品嚐新鮮竹筍的風味餐。而桃、李與甜柿則分別於夏、秋二季採收，也是本地重要的水果作物，經濟價值高，遊客除可以參觀果園外，也可購買當季盛產的新鮮水果。



■ 經濟作物桂竹筍及甜柿

(三) 文化傳承與體驗

雪見遊憩區開放及轉運系統相關設施建置完成後，鄰近的傳統原住民部落將面臨遊客大量湧入的問題，對於外來文化的進入，如何做好泰雅原住民文化保護與傳承，將是重要的課題。因此，未來如何一方面加強泰雅原住民傳統文化之傳承，同時藉由原住民傳統手工藝品的推廣與行銷，提供遊客對泰雅文化的瞭解，亦是旅遊規劃的重點。

如泰雅族特有的紋面文化，在泰雅文化中是一種崇高地位的象徵，雖然現在已不再有這樣的習俗，但是仍可以藉由旅遊活動的安排，設計紋面的貼紙，讓遊客瞭解泰雅的特殊習俗。而遊客於旅遊活動中，亦可以參觀泰雅的織染工坊，織染工坊除可展售泰雅傳統的織品、服飾外，亦可安排織染技術的教學，讓遊客實際體驗由苧麻材料的準備、到染色、織布的技巧。此外，泰雅族的釀酒、竹工藝等，皆可由在地族人示範製作過程或開授簡易之教學課程，提供遊客學習體驗。

此外，泰雅民俗文化祭典也相當具有特色，主要有播種祭、收割季、嚐新米、狩獵祭、祖靈祭、開墾祭等，每年都可依習俗在不同時節舉辦各種祭典的活動以吸引遊客，讓原住民族的文化除了本身的延續與傳承外，還能作為觀光旅遊推展的資源。

(四) 遊憩據點的整理與發掘

1. 雪霸國家公園境內

未來雪見地區的遊憩活動，應以雪見遊憩區作為主要的旅遊核心，而目前雪見遊憩區內的遊憩資源尚需發掘與加強，以提昇整體遊憩價值與條件，創造更多的環境體驗機會。以下針對雪見遊憩區內可積極辦理的配合事項，進行說明：

(1) 北坑溪古道的修復

雪見地區最重要的人文資源便是北坑溪古道，而北坑溪古道更是早年規劃雪見遊憩區時重要的環境資源考量，可見北坑溪古道在雪見地區的重要性。由於近年來北坑溪古道受到地震及多次風災的衝擊，因此路段中有多處崩塌、中斷的情況，目前已暫時封閉禁止遊客進入，亦使得雪見地區目前少了一項可提供遊客體驗的環境特色。因此，建議雪霸國家管理處應積極辦理北坑溪的古道復建工程，以分段分期的方式逐步修復步道，再循序漸進的開放安全無虞的路段，讓北坑溪古道豐富的自然與人文特色得以重現。

(2) 周邊步道的整建

由雪見遊憩區往曙光方向的「東洗水山步道」及「北坑山步道」，目前已完成初步的整理，但由於司馬限林道的路況較不穩定，且步道缺乏明確的入口意象，未來應加強環境整理。建議未來能適度進行道路的修整，增加交通的可及性，並考量避車及迴車空間的設置；而步道入口應設計明確的入口意象、車輛停靠及遊客休憩空間，並設置解說牌誌以提供步道相關資訊，讓遊客能夠充分體驗步道。此外，目前遊憩區內的二條木棧道較短，建議重新評估既有步道的延伸或新闢步道的可能性，以創造更多的環境體驗機會。

(3) 牌誌系統的整體規劃與建置

目前前往雪見遊憩區的司馬限林道沿線，皆已設置了方向指示牌誌，而沿線的主要景點，亦完成了解說牌誌的設置，惟仍有

部分牌誌尚未完善，且未來仍陸續有其餘景點將完成整理與設置，因此建議重新檢討未來雪見遊憩區鄰近地區，未來可提供遊憩活動的資源，在整體性、長遠性的考量下，整合設置牌誌系統，提供遊客清楚的環境指示及解說服務，以提升整體服務品質。

2. 雪見地區鄰近環境

雪見地區鄰近的部落與社區，目前尚有許多可運用的資源隱身於部落、社區之內（如達觀村的山蘇林、地藏王廟、頭目古墓，士林村的馬拉邦山賞楓步道、舊礦坑，象鼻村的象鼻古道與駐在所等），未來應由在地居民積極的參與整理，創造更好的旅遊條件。

（五）環境景觀改善與營造

1. 景觀意象

各部落應多運用泰雅原住民特色的語彙，提升部落內部空間的自明性，如泰雅重要的傳統望樓、竹屋等，可融入公共空間作為解說休憩涼亭、觀景台等，使部落空間更具泰雅傳統空間意象。另部落入口空間意象的表現仍須改善，應避免過度設計的設施，減少不必要的裝飾，讓部落具有融入環境的美感。

2. 道路的改善與景觀塑造

由於雪見地區的地質脆弱易坍塌，道路維護遂成為發展旅遊轉運的首要工作。此外，未來道路邊坡可運用砌石牆、纖維補強土做植生綠化，亦可在主要道路旁種植當地原生樹種，以形塑視覺引導和綠蔭空間。

指標系統則應考量整體的一致性，去除違法、私人不當設置的招牌或廣告物，並重新整合道路指標、商家招牌、景點指示等各類指示牌，改以統一性的設置。

3. 整體環境營造

轉運停車空間應用植草磚代替舊有的水泥或是柏油，藉以綠美化環境，部落內部應種植喬灌木，並應選擇當地原生、具季節變化之樹種，住家旁的空地亦可種植木本花卉，除了植栽壽命較長、較符合成本外，亦能使聚落的內部多一些綠意。

第二節 旅遊模式發展計畫

一、套裝旅遊行程

雪見地區旅遊活動受到道路品質的影響，較不適宜發展大眾旅遊，未來若能朝向小而美的「生態旅遊」模式，強調深度體驗的旅遊過程，應是較佳的旅遊型態。未來的旅遊服務可運用套裝行程之模式，提供遊客一個完整、深入的旅遊體驗，遊客亦可依需求及興趣選擇的套裝行程；而藉由套裝行程的推動，除可讓轉運系統能夠維持一定的載運量外，並可深入中興村、南三村及達觀村等部落、社區內，增加各部落提供旅遊服務的機會，將實質利益回饋至部落。

以下依據營運路線選定原則及轉運站與停靠站分級結果，進行旅遊套裝行程規劃。本計畫之建議行程包含「一日行程」、「二日行程」及「主題性行程」，分別說明如下：

(一) 一日行程

建議之一日行程可分為兩條路線，第一個行程是以雪見遊憩區為旅遊主軸；第二個行程則是以南三村、以體驗泰雅傳統部落特色為主。說明如下：

1. 路線一：雪見遊憩區體驗之旅建議行程（詳圖 5-4）

此行程著重於雪見遊憩區之休憩活動，透過解說員之解說以及遊客中心的展示導覽及解說影片觀賞等，達到生態教育的目的，餐飲部分則可由鄰近部落及社區提供。

時段	地點	活動內容	旅遊支援工作
08：30 - 09：00	汶水遊客中心	集合報到及行程解說	領隊
09：00 - 10：30	--	乘車至二本松	旅遊轉運巴士
10：30 - 11：30	二本松解說站	參觀丸田砲台、瞭解日治時期的古道及歷史背景	解說人員
11：30 - 11：50	松林觀景平台	眺望雪山山脈	解說人員
11：50 - 12：10	國家公園界碑	拍照、賞景	解說人員、解說牌
12：10 - 12：30	--	乘車至雪見遊憩區	旅遊轉運巴士
12：30 - 13：30	雪見遊憩區	風味特餐	鄰近地區餐飲服務
13：30 - 13：50		遊客中心影片觀賞	解說影片
13：50 - 14：50		生態步道體驗及解說	解說人員、解說牌
14：50 - 16：50	--	乘車返回汶水	旅遊轉運巴士
16：50 ~	汶水遊客中心	賦歸	--

註：亦可考量加入東洗水山或北坑山步道行程

2.路線二：南三村文化體驗之旅建議行程（詳圖 5-5）

(1)南三村文化體驗之旅建議行程 1

本行程以汶水遊客中心為遊程之出發點，經由苗 61 線、司馬限林道造訪中興村、梅園村、象鼻村及士林村等泰雅原住民部落。建議行程如下：

時段	地點	活動內容	旅遊支援工作
08：00 - 08：30	汶水遊客中心	集合報到及行程解說	領隊
08：30 - 09：30	--	乘車	旅遊轉運巴士
09：30 - 10：30	中興村	溪谷眺望平台、溪流復育園區	解說人員
10：30 - 11：00	--	乘車至梅園村	旅遊轉運巴士
11：00 - 12：00	梅園村	風味特餐	餐飲服務
12：00 - 12：15	--	乘車至象鼻村	旅遊轉運巴士
12：15 - 14：45	象鼻部落	象鼻古道巡禮、漫步象鼻吊橋	解說人員
14：45 - 15：00	--	乘車至士林村	旅遊轉運巴士
15：00 - 15：40	士林村	部落巡禮	解說人員、解說牌
15：40 - 16：00	--	乘車至大安、永安部落	旅遊轉運巴士
16：00 - 16：40	大安、永安部落	部落巡禮	解說人員
16：40 - 17：30	--	乘車至汶水	旅遊轉運巴士
17：30~	汶水遊客中心	賦歸	--

(2)南三村文化體驗之旅建議行程 2

本行程是由南側的士林轉運站為遊程的出發點，由東崎道路進入南三村，依序停留士林村、象鼻村、梅園村及達觀村參訪與體驗。建議行程如下：

時段	地點	活動內容	旅遊支援工作
~08：30	士林村轉運站	集合報到及行程解說	領隊
08：30 - 10：00	士林村	士林大壩賞景、馬拉邦古道探幽	解說人員 解說牌
10：00 - 10：15	--	乘車至象鼻部落	旅遊轉運巴士
10：15 - 11：15	象鼻部落	參觀織染工坊	解說人員
11：15 - 12：15		探訪象鼻吊橋	解說人員
12：15 - 12：30	--	乘車至梅園村	旅遊轉運巴士
12：30 - 13：30	梅園村	風味特餐	餐飲服務
13：30 - 13：45	--	乘車至大安、永安部落	旅遊轉運巴士
13：45 - 14：45	大安、永安部落	漫步部落	解說人員
14：45 - 15：00	--	乘車至達觀村	旅遊轉運巴士
15：00 - 17：00	達觀村	摩天嶺賞景、果園採收、農特產品產銷中心	解說人員
17：00 - 17：30	--	乘車返回士林村轉運站	旅遊轉運巴士
17：30~	士林村轉運站	賦歸	--

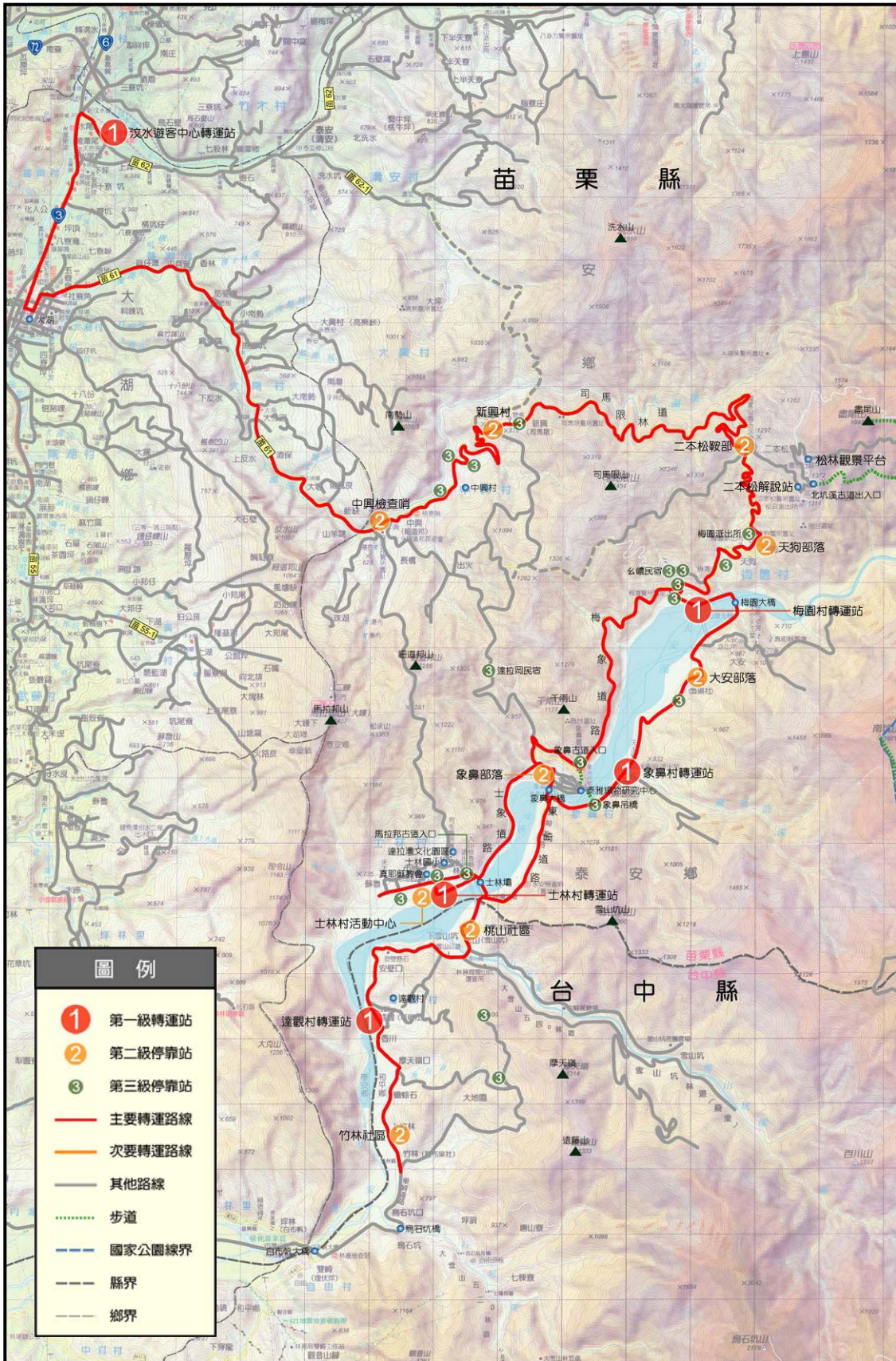


圖 5-5 南三村文化體驗之旅建議行程 (路線二)

資料來源：本計畫繪製

(二) 二日行程

1. 路線三：雪見達拉灣生態知性之旅建議行程

「雪霸國家公園管理處」與「中華綠生活休閒發展協會」為推動森林生態保育工作，讓民眾更深入了解生態保育的重要性，提升民眾對自然生態的體認，進而加強對環境保育的使命感，故近三年來皆合作辦理「雪見達拉灣生態知性之旅」，並全程有專人導覽解說，96年之出團日為10月27-28日、11月17-18日及12月1-2日等三個梯次，每梯次共2輛中巴及40名遊客。

本行程主要與在地民宿業者配合，並在解說員的帶領下，深入體驗泰雅文化特色及日治時代的歷史，此套模式可作為未來二日遊套裝行程規劃之參考，藉由旅遊活動的導入，逐漸帶動當地旅遊相關產業的發展。目前運作之行程如下：

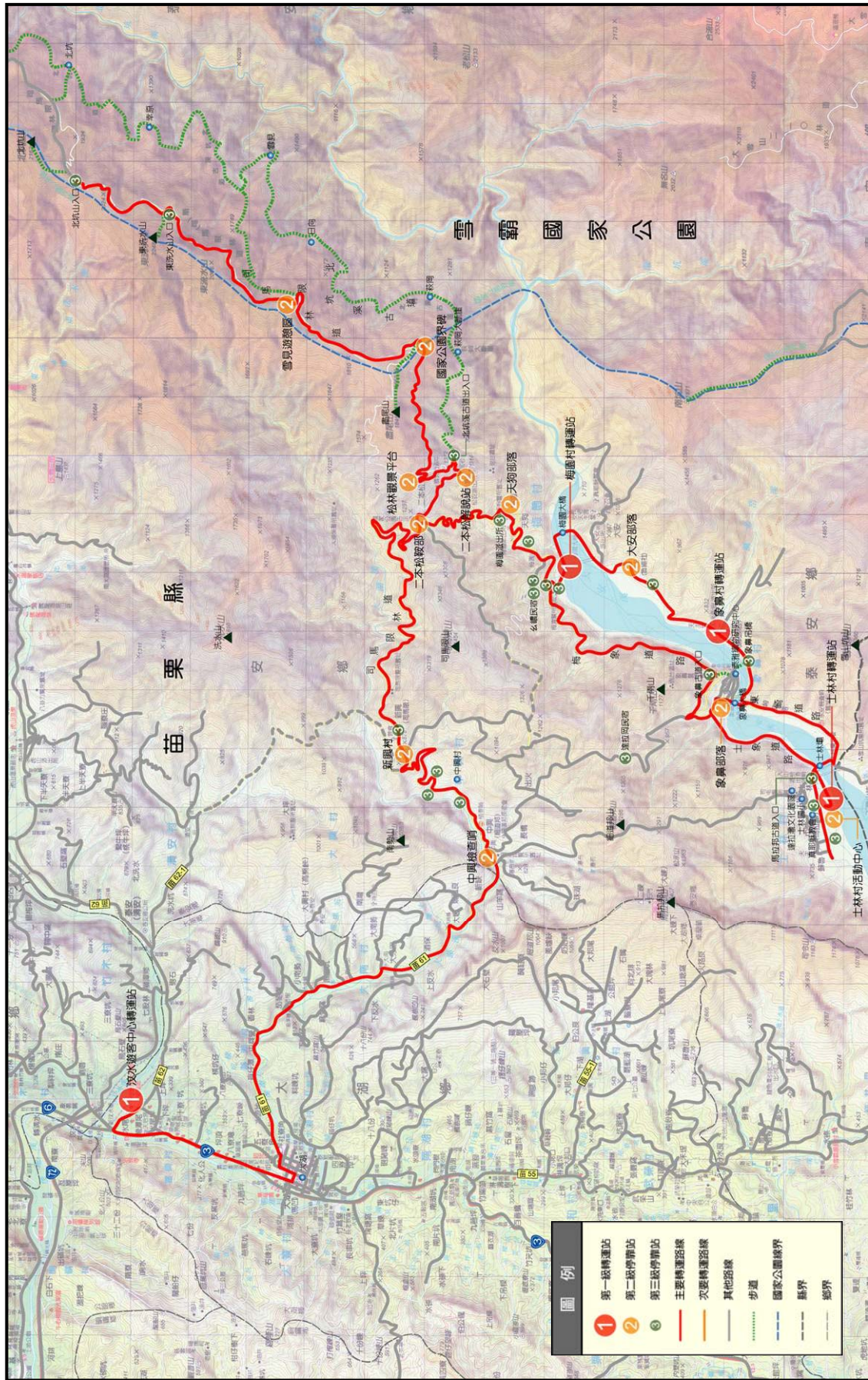
地點	活動內容		
第一天			
台北火車站	行前集合		
--	乘車		
士林村	魚梯、水壩		
達拉灣民宿	午餐		
--	乘車		
象鼻部落	植物染頭巾 DIY		
	象鼻古道		
	象鼻吊橋		
士林村	泰雅原住民部落歌舞晚會		
	搗麻糬		
第二天			
達拉灣民宿	夜宿		
達拉灣部落	生態知性之旅，登高遠眺雪山山脈		
--	乘車		
二本松 (選擇一)	俯瞰大安溪及各部落		山蘇林 (選擇二)
	午餐		
--	乘車		
大湖	賦歸		

2.路線四：雪見遊憩區二日遊建議行程 1（詳圖 5-6）

此行程由汶水遊客中心出發，遊客可於雪見遊憩區參與解說教育活動，認識雪見地區的動植物生態、人文歷史等，並可漫步於遊憩區內木棧步道，享受樟櫟巨木的森林浴。而鄰近地區部落則可提供住宿、餐飲等服務。第二天則展開鄰近部落的巡禮、泰雅文化體驗之活動。以下為建議行程：

時段	地點	活動內容	旅遊支援工作
第一天			
08：00 - 08：30	汶水遊客中心	集合報到及行程解說	領隊
08：30 - 10：00	--	乘車至二本松	旅遊轉運巴士
10：00 - 10：20	二本松解說站	參觀丸田砲台、瞭解日治時期的古道及歷史背景	解說人員
10：20 - 10：40	松林觀景平台	眺望雪山山脈	解說人員
10：40 - 11：40	國家公園地標	拍照、賞景	解說人員、解說牌
11：40 - 12：00	--	乘車至雪見遊憩區	旅遊轉運巴士
12：00 - 13：00	雪見遊憩區	風味午餐	鄰近社區部落餐飲服務
13：00 - 13：30		遊客中心影片觀賞	解說影片
13：30 - 15：00		生態步道體驗及解說	解說人員、解說牌
15：00 - 15：40	--	乘車至部落	旅遊轉運巴士
15：40 - 16：00	民宿	登記住宿	領隊
16：00 - 17：00	部落	部落巡禮	解說人員
17：00 - 18：00	部落	原住民風味晚餐	餐飲服務
18：00 - 21：00	部落廣場	泰雅風情夜 特殊慶典（依季節而定）	解說人員
21：00～	民宿	休息	--
第二天			
09：30 - 10：00	士林村	士林大壩、魚梯賞景	解說人員
10：00 - 10：15	--	乘車至象鼻部落	旅遊轉運巴士
10：15 - 12：15	象鼻部落	象鼻古道尋幽、織染手工DIY	解說人員
12：15 - 12：30	--	乘車至梅園村	旅遊轉運巴士
12：30 - 13：30	梅園村	風味特餐	餐飲服務
13：30 - 14：00		泰雅紋面體驗	解說人員
14：00 - 14：15	--	乘車至大安、永安部落	旅遊轉運巴士
14：15 - 14：45	大安、永安部落	部落巡禮	解說人員
14：45 - 15：15	--	乘車至中興村	旅遊轉運巴士
15：15 - 16：15	中興村	眺望中興村景觀、溪流復育園區、螢火蟲生態園區	解說人員
16：15 - 17：30	--	乘車至汶水	旅遊轉運巴士
17：30～	汶水遊客中心	賦歸	--

註：亦可考量加入東洗水山或北坑山步道行程



3.路線五：雪見遊憩區二日遊建議行程 2（詳圖 5-7）

以士林村為套裝行程之出發起點，遊客可將車輛停放在士林轉運站內。第一日以雪見遊憩區內參與環境教育活動為主，第二日是體驗南三村泰雅族文化的部落巡禮為主，配合解說人員的導覽，讓遊客做深度的旅遊體驗。以下為建議行程：

時段	地點	活動內容	旅遊支援工作
第一天			
08：40 - 09：00	士林村轉運站	集合報到及行程解說	領隊
09：00 - 09：20	士林村	士林大壩、魚梯賞景	解說人員
09：20 - 10：00	--	乘車至二本松	旅遊轉運巴士
10：00 - 10：20	二本松解說站	參觀丸田砲台、瞭解日治時期的古道及歷史背景	解說人員
10：20 - 10：40	松林觀景平台	眺望雪山山脈	解說人員
10：40 - 11：40	國家公園地標	拍照、賞景	解說人員、解說牌
11：40 - 12：00	--	乘車至雪見遊憩區	旅遊轉運巴士
12：00 - 13：00	雪見遊憩區	風味午餐	鄰近社區部落餐飲服務
13：00 - 13：30		遊客中心影片觀賞	解說影片
13：30 - 15：00		生態步道體驗及解說	解說人員、解說牌
15：00 - 15：40	--	乘車至部落	旅遊轉運巴士
15：40 - 16：00	民宿	登記住宿	領隊
16：00 - 17：00	部落	部落巡禮	解說人員
17：00 - 18：00	部落	原住民風味晚餐	餐飲服務
18：00 - 21：00	部落廣場	泰雅風情夜 特殊慶典（依季節而定）	解說人員
21：00～	民宿	休息	--
第二天			
09：30 - 10：00	--	乘車至達觀村	旅遊轉運巴士
10：00 - 12：00	達觀村	摩天嶺賞景、果園採收、農特產品產銷中心	解說人員
12：00 - 12：30	--	乘車至大安、永安部落	旅遊轉運巴士
12：30 - 13：30	大安、永安部落	風味午餐	餐飲服務
13：30 - 14：30		部落巡禮	解說人員
14：30 - 14：45	--	乘車至象鼻部落	旅遊轉運巴士
14：45 - 16：45	象鼻部落	漫步象鼻吊橋、象鼻古道尋幽、參觀織染工坊	解說人員
16：45 - 17：00	--	乘車至士林村轉運站	旅遊轉運巴士
17：30～	士林村轉運站	賦歸	--

註：亦可考量加入東洗水山或北坑山步道行程

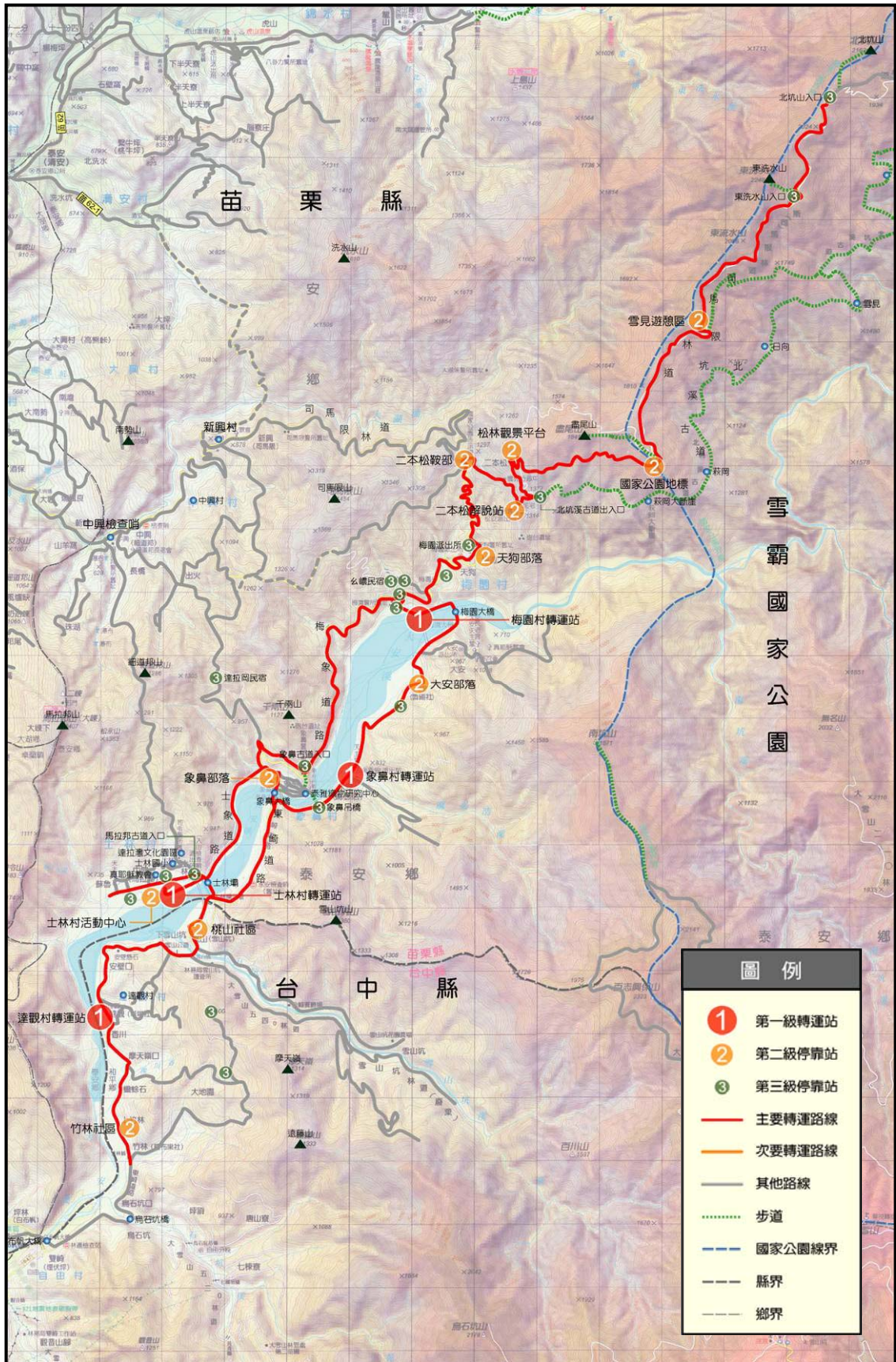


圖 5-7 雪見遊憩區二日遊建議行程圖 2 (路線五)

資料來源：本計畫繪製

(三) 主題性行程

1. 路線六：北坑溪古道尋幽

可由汶水遊客中心或台中卓蘭出發，經二本松鞍部停靠站後，往雪見遊憩區的方向前進，遊客可於北坑溪古道西口或東口停靠站下車，進入北坑溪古道尋幽探訪，停留時間遊客可依登山計畫申請時間而訂，再由鄰近的停靠站搭乘轉運巴士離開（本路線需在北坑溪古道完成修復後方可進行）。

2. 路線七：馬拉邦山及象鼻古道巡禮

搭乘旅遊轉運巴士前往南三村，以馬拉邦山古道為第一天行程，並參訪士林村的部落風貌；第二天則前往象鼻古道賞遊，並可行走於富歷史意義的象鼻吊橋，並眺望大安溪谷的自然風情，之後陸續參觀大安、永安部落及梅園村。

3. 路線八：中興村河川復育園區遊賞

搭乘旅遊轉運巴士前往中興村，體驗親水溪流活動，觀賞司馬限林道沿線自然景致，另在春夏季節傍晚，可觀察螢火蟲之生態，為一趟生態旅遊饗宴。

4. 路線九：達觀村柿外桃源探訪

在達觀村轉運站停車，搭乘旅遊轉運巴士進入摩天嶺，體驗甜柿盛產採果的豐收，居高臨下眺望大安溪谷的景致，最後到農產產銷中心參觀購買當地名產。

二、套裝行程營運規模評估

以參加上述套裝行程的遊客為主，估算每日的成團數量，再依此推估遊客量、所需駕駛員及解說員之人數、鄰近地區需提供之住宿總量以及營業額的概估。

(一) 估算假設基礎

本計畫以 96 年之工作日及例假日做為計算基礎，估算旅遊轉運巴士之載運人次。依據人事行政局所發佈之資料顯示，96 年度週休二日有 42 次，三日連假有 1 次，四日連假有 3 次，九日連假有 1 次，一日假及一般工作日有 257 日。

成團人數以 20 人座之中型巴士做為計算基礎，假設每班車為平均

9 成的坐滿率，即每班車 18 人（不將站立之遊客納入計算，且套裝行程不考量轉換率）。

（二）載運量估算

1. 套裝行程年遊客量預估

依據 92 年補助研究生計畫「雪霸國家公園遊憩承載量之研究」之分析，基於安全及管理的考量，假設以每日 352 人作為雪見遊憩區套裝旅遊人數的上限，則換算一日約可提供 20 班的預約班次（ $352 \text{ 人} \div 18 \text{ 人一團}$ ）。保守估計假設週休及連假之成團數，分別以 10 團及 15 團為標準，平日則以 3 團計算，即週休及連假時段套裝行程之遊客為 180 人及 270 人，平日則為 54 人。

依據 96 年人事行政局所發佈之資料估算，週休假期天數為 84 天、連續假期為 24 天、平常日則有 257 天，故一年遊客量預估為 **35,478** 人（週休假期 $84 \text{ 天} \times 10 \text{ 團} \times 18 \text{ 人} + \text{連續假日 } 24 \text{ 天} \times 15 \text{ 團} \times 18 \text{ 人} + \text{平常日 } 257 \text{ 天} \times 3 \text{ 團} \times 18 \text{ 人} = 35,478 \text{ 人}$ ）。

2. 套裝行程旅遊服務量預估

旅遊服務包含中巴士之駕駛員、隨車解說員及餐飲和住宿服務，若連續假日的套裝行程成團 15 團，則一日所需駕駛員 15 人，解說員亦 15 人。而如以一日遊、二日遊、三日遊的成團數分別為 7:2:1 計算，連續假日旅遊尖峰時段，雪見鄰近地區之餐飲需容納 300 人，住宿方面則需容納 90 人。

（三）套裝行程營業額分析

參加套裝行程的價格如以中華綠生活休閒發展協會與雪霸國家公園合作辦理的兩天一夜「雪見達拉灣生態知性之旅」，以兩人房之遊客為計算標準，每個人酌收 3,800 元的費用為基礎（包含中巴交通費、一宿四費、植物染頭巾 DIY 費、晚會、領隊、導覽費及保險費），未來建議一日遊收費 1,200 元、二日遊收費 3,500 元、三日遊收費 5,500 元，則一年總營業額預估將有 **74,473,020** 元。

第三節 解說計畫

旅遊轉運系統的營運除了能夠提供遊客便捷的交通運輸服務外，若能夠在轉運的路途當中一併提供詳盡的旅遊導覽及環境解說服務，將有別於過去的大眾旅遊模式，可創造遊客對環境的興趣，並加深遊客對環境的瞭解。因此在旅遊轉運過程當中，如何搭配完善的解說媒體系統，以提升解說的趣味性及效果，亦是整體計畫中考量的重要事項。以下針對雪見地區旅遊轉運系統可運用之解說媒體，進行說明：

一、人員解說

人員解說能直接面對解說對象，提供遊客最直接的解說服務，並可與被解說人產生互動，增加解說的趣味性及生動性，是重要的解說媒體之一，而常見的人員解說方式便是解說人員。未來解說人員若能配合雪見地區旅遊轉運系統之營運，一併提供環境解說與導覽的服務，將可增加旅遊活動的趣味性與生動性。茲針對未來雪見地區解說人員服務模式、來源及培訓認證，說明如下：

(一) 解說人員服務模式

解說員可直接面對遊客，因此解說員的素質將直接影響遊客的旅遊滿意度，而解說員的專業程度及品質，亦成為重要的關鍵因素。原則上，解說員應配置於每台旅遊轉運巴士，隨車解說環境資源及沿途主要景觀特色。此外，也可接受預約解說員之服務，提供團體遊客專業解說之服務。

(二) 解說人員來源

未來解說員應以當地居民為優先考量對象，可善用在地居民對雪見地區自然與人文環境的熟悉，訓練培育使其成為最佳的解說員。訓練在地解說員，除可增加雪見地區居民的收入外，也可建立公部門與社區居民緊密的伙伴關係，有助於環境的永續發展。

(三) 解說人員培訓與認證

未來解說員可由雪霸國家公園及鄉公所共同合作訓練，需經考核通過後才能獲得解說員認證，並優先由受訓完成並取得認證之解說員擔任隨車解說的工作；而解說員則必須定期接受再訓練之課程，才能繼續保有認證的資格，以確保服務品質。此外，解說員除了專業訓練

外，尚應具備熱誠的解說態度、從容的臨場反應及清晰的表達能力，並儘可能配合遊客之特性，提供不同語言的解說服務。

二、非人員解說

非人員解說可加強人員解說不足之處，提供不同環境與情況下的解說機會，讓旅遊活動能夠具備完整深度體驗機會。以下針對未來雪見地區可能的非人員解說媒體，進行說明。

(一) 影音多媒體解說設施

旅遊轉運巴士在轉運的過程中，應可藉由影音多媒體的設置，讓遊客在旅遊活動前能對環境有初步的認識。未來中型轉運巴士之空間較為足夠，因此建議影音多媒體解說設施應考量含括電視螢幕（2 台以上）、DVD 播放器、音響擴音設備等；而九人座以下的轉運巴士，由於受到車內空間的限制，因此建議可以隨車解說員或是其他解說媒體來解說，以達成解說的目標。

多媒體影片則需配合考量轉運巴士的行進速度，依序解說下一景點之環境資源特色；多媒體影片之內容長期而言，應具備不同之語言版本、內容或定期更新，並搭配字幕，再依遊客需求調整使用版本。

(二) 解說手冊及摺頁

未來可配合活動的需求，提供環境解說及旅遊資訊之手冊、摺頁。解說手冊及摺頁之內容，可針對不同的主題內容，如民宿、泰雅風味餐、交通服務等旅遊資訊，設計一系列的出版物，除能塑造出統一的識別系統，更能凸顯地區的特色。解說摺頁及手冊之印製與設計費用，則建議可由各類旅遊服務業者共同贊助，以可降低支出成本。

(三) 解說牌誌

解說牌誌主要可搭配轉運站及停靠站的設置，除提供當地環境資源的解說外，也應針對旅遊地圖、景點特色、轉運巴士路線、票價、遊客注意事項等內容進行說明，讓遊客在安排旅遊行程時，能夠充分獲得相關資訊。

第四節 經營管理計畫

一、旅遊轉運系統營運模式與執行架構

由於雪見地區的道路系統較不穩定，加以受到道路服務等級的影響較大，因此限制了雪見地區旅遊發展的服務量。在這樣的考量下，未來雪見地區旅遊型態應朝向小眾旅遊的模式發展，以精緻化、多元化、深度性的生態旅遊模式，取代過去大眾旅遊的模式，讓遊客能更深入瞭解雪見地區豐富的自然與人文資源，並避免旅遊活動的過程中，造成過大的環境壓力。

由於旅遊服務量受到限制，且雪見遊憩區的環境承載量同一時間內僅能容納 352 人，預計旅遊活動所產生的經濟規模較小，對於未來旅遊轉運系統發展所需龐大的建設成本，是相當大的負擔。但未來引入在地居民參與旅遊轉運系統之營運，應是本計畫重要的目標與精神，因此未來要如何引進民間參與，並由政府機關適時扮演協助推動之角色，將是本計畫之主要思考方向。

為創造在地居民參與經營的機會，本計畫建議引用「促進民間參與公共建設法」第 8 條之規定，作為辦理相關工作之依據。該條文中明確的指出 7 種不同的民眾參與模式，以下茲將其中較適合本計畫執行之「BOT」及「OT」模式，進行說明。

- (一) 由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府（促進民間參與公共建設法第 8 條第 1 項第 1 款）

即俗稱之 BOT (Build-Operation-Transfer)，藉由民間的資金辦理必要的土地使用權取得、用地變更、土地重劃、轉運站（旅遊服務中心）與停靠站建置、營運車輛採購等相關之規劃設計、建設與經營，可完全省去政府對軟硬體設施之花費，而主辦機關則每年收取權利金及部分利益，對於財政之收入，亦有極大的助益，在簽約期滿後，主辦機關則可取回所有軟硬體設備之所有權及經營權。若採用 BOT 之方法，將可省去政府龐大的建設支出，但委託之時間將拉長，因此合約的擬訂及建立完整的監管制度，是成效良好與否的關鍵。

- (二) 由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府（促進民間參與公共建設法第 8 條第 1 項第 5 款）

即俗稱之 OT (Operation-Transfer)，主要是由政府出資辦理規劃設

計，並完成所有軟硬體設備之建置後，再經由公開招標之方式，評選出適合經營的團隊，而主辦機關則可收取租金及權利金。惟採 OT 之方式，政府仍須花費龐大的資金投入服務軟硬體設施之建設，在政府財政不佳的情況下，較難達成。

本計畫若採用 BOT 模式，其龐大的建置費用在較缺乏經濟規模之下，若由村民籌組公司參與投資興建，其可行性較低；若採用 OT 模式辦理，則會增加政府財政之壓力。本計畫建議，未來仍應儘可能由政府部門分階段完成旅遊轉運系統相關軟硬設施設施之興建，其營運部分由在地居民共同組成旅遊轉運公司，或轉由鄉公所以購置車輛方式經營。茲針對未來旅遊轉運系統之營運模式與執行架構，予以說明（詳圖 5-8）。

二、民眾參與經營管理內容與模式

未來旅遊轉運系統的整體經營管理，在考量生態旅遊的原則下，應儘可能由在地居民參與相關服務工作，創造更多的就業機會，讓旅遊轉運服務所帶來的利益回饋到社區之中，改善在地居民的生活。此外，由在地居民從事相關服務工作，較能掌握當地風俗民情，可提供遊客詳盡的旅遊諮詢與環境解說服務，對於雪見地區整體旅遊發展將有正面的效益。以下針對轉運站、旅遊轉運巴士及生態解說員等主要之服務工作，提出未來在地居民參與之工作內容建議與及經營模式：

（一）轉運站經營

本計畫所提轉運站共有 5 座，含括汶水遊客中心、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村，而轉運站的服務項目應包含旅遊諮詢、解說展示、遊客候車空間、農特產品展售、停車場、轉運巴士維修、戶外休憩空間等項目，未來皆應考量在地區居民的參與經營；主要的工作內容包含服務及販售人員的聘僱及訓練、整體環境與設施的維護與管理、導覽解說服務等，以確保整體服務品質。

除了汶水遊客中心目前已經有完善的經營管理架構外，其他四座轉運站未來的經營管理皆可由在地居民參與。參與模式可分為兩種，一由民間公司承攬，或採公共造產方式經營，而未來應採取哪一模式辦理，則需主辦單位再評估，並與當地居民協商後決定。相關內容說明如下：

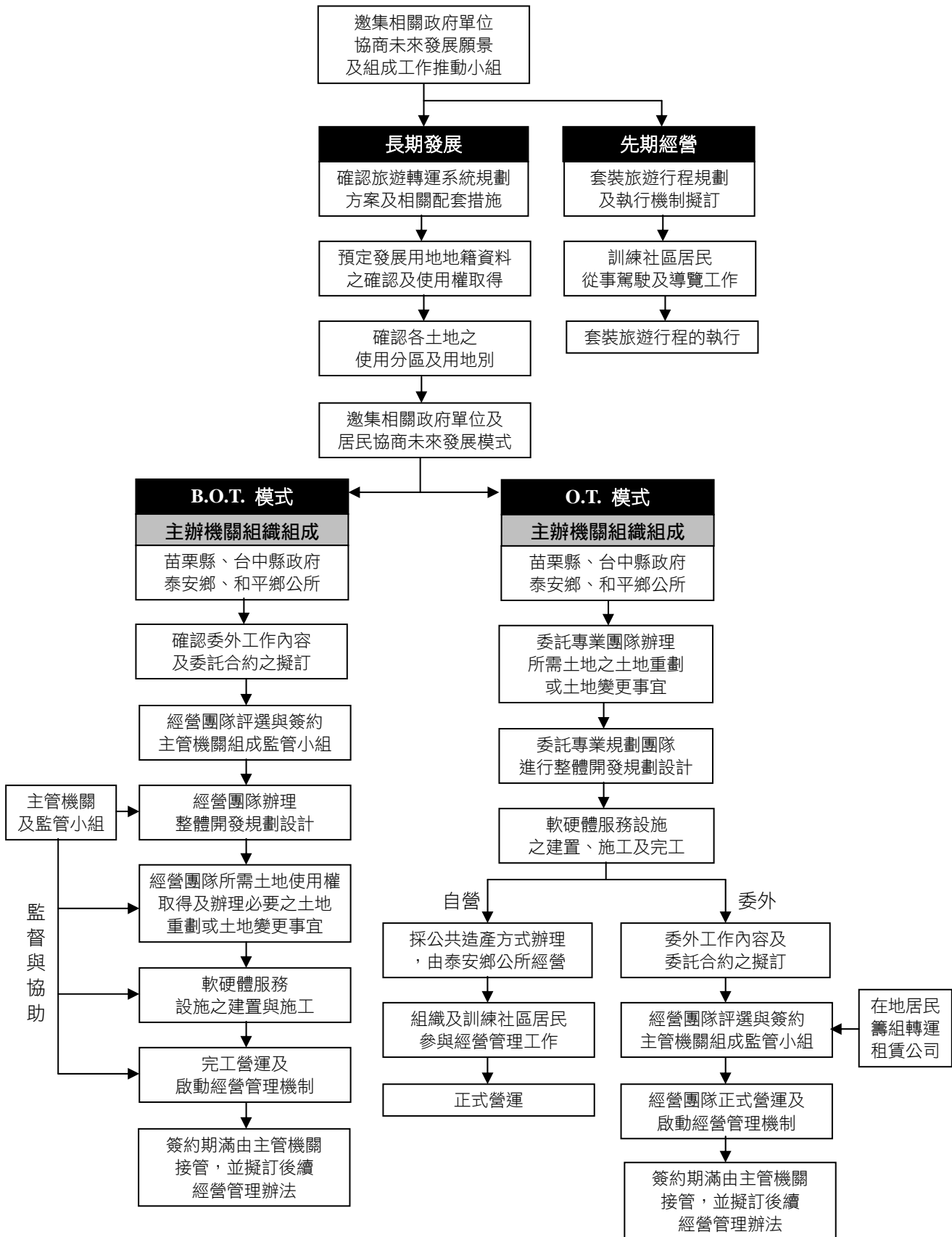


圖 5-8 旅遊轉運系統之營運模式與執行架構圖

1.民間公司承包模式

由在地居民組織旅遊服務公司，承攬轉運站的整體經營管理工作。運用此模式將可降低政府部門的人事成本，並可以監督與輔導之角色協助轉運站的營運。公司的成立可與旅遊轉運巴士系統的經營廠商合作或共同籌組，將具有更大的經濟效益，惟成立公司所需資金較大，對於居民的負擔相對較大，建議可由政府相關部門提供必要的優惠貸款，以增加可行性。

2.公共造產經營模式

由興建轉運站的政府部門以公共造產的方式來經營，其相關服務人員需由政府部門聘僱，建議應優先聘僱在地居民，提供工作機會，活絡地方經濟。惟運用此一模式，在政府財源日益緊縮的情況下，長期而言壓力較大。

(二) 雪見旅遊轉運巴士經營

旅遊轉運巴士是旅遊中與遊客接觸最多的環境，遊客可藉由旅遊轉運巴士抵達雪見地區進行旅遊活動外，也可經由與巴士上解說人員的互動，深入瞭解環境資源特色，增加活動的知識性與趣味性，因此是旅遊轉運系統中相當重要的一環。

本計畫針對旅遊轉運巴士之規劃建議採「主系統」與「次系統」的模式營運，「主系統」以中運量的中型巴士為主要的載運工具，行駛在主要的轉運動線上，用以串聯雪見地區對外之旅遊交通；「次系統」則以小運量的小型巴士為主，配合位於各聚落、社區內的轉運站及停靠站，作為小團體深度旅遊的載運工具，深入不易抵達之景點。主、次系統的串聯與配合，將能夠提供遊客更便捷的轉運服務，並增加遊客的造訪意願。

由於在地居民對世居的環境熟悉度高，且對於雪見地區的道路狀況熟悉，對於未來旅遊轉運巴士的營運操作上，有較佳的掌握性，因此未來旅遊轉運巴士之經營若能藉由在地居民的參與，將能夠達到更好的效果。而未來旅遊轉運巴士的經營內容，應包含「車輛的購置與維護」、「駕駛與解說人員的聘僱與訓練」、「解說設備的採購與維護」、「票務服務」等。以下針對未來民眾參與旅遊轉運巴士之經營，以「主系統」及「次系統」分別說明：

1.主系統經營

旅遊轉運巴士主要系統之營運，建議採用 20 人座以上之中型巴士為主，較具有營運及載運規模。而由於未來旅遊轉運巴士的營運，將涉及營利相關事宜，因此營運方式則有「以民間公司承攬」及「以公共造產方式經營」等二種模式，相關內容說明如下：

(1)民間公司營運

若未來旅遊轉運巴士採由民間經營，則需由雪見地區在地居民籌組公司經公開招標之方式取得經營權。本計畫之旅遊轉運巴士，為讓遊客能於各轉運站及停靠站自由下車，因此依據「汽車運輸業管理規則」第 2 條之規定，應屬於「公路汽車客運業」之類別。

依據「汽車運輸業審核細則」第 4 條之規定，公路汽車客運業應最低資本額為新臺幣一億元以上，且需具備全新大客車五十輛以上，方得成立相關公司，但時法條中有敘明「經營離島或偏遠地區路線者；或由該管公路主管機關所設審議委員會認定能維持運輸供給穩定，並兼顧經營品質及效率，經該管公路主管機關核可者，不在此限」。而雪見地區地屬偏遠，應有調整彈性，未來可採用專案申請之方式，向公路主管機關提出旅遊轉運服務公司之設立申請，並提出必要之申請文件及計畫書進行審查，成立後再依相關規定承攬旅遊轉運巴士之經營權，並取得路權方得開始營運。

若採用此一模式將可降低政府部門後續的人事管理費用，並可收取權利金，營利盈虧則需由承攬之公司自行負責，而公司成立所需資金，則可由政府部門協助向相關機關（如原委會、公路局）取得優惠貸款或補助，將較具有可行性。

(2)公共造產模式

未來旅遊轉運巴士若採公共造產之方式經營，則需由主辦政府單位購置所需車輛，並雇用駕駛、解說、維修等工作人員，並向公路主管機關取得路權，方得開始營運，營運盈虧需由主辦單位自行負責。若運用此一模式，主辦單位的經營成本較高；若有營利盈餘，則對主辦單位之財務將有所助益，但對於當地居民之獲利較為有限，反之若有虧損情況，則需由主辦單位自行籌措資金貼補，但居民的收入仍屬穩定。

2.次系統經營

次系統之經營建議運用九人座之小型巴士為主要載運工具，由於屬於營業行為，應能應向主管機關提出相關公司行號之申請。為了讓次系統之轉運車輛具備有彈性上下車之特性，因此依據「汽車運輸業管理規則」第 2 條之規定，應申請「**小客車租賃業**」之營業執照。

根據「汽車運輸業審核細則」第 4 條之規定，小客車租賃業最低資本額甲種小客車租賃業（應以公司組織為限，得設置國內外服務網辦理連鎖經營，並得在機場、碼頭、鐵公路車站等交通場站內租設專櫃辦理租車之業務）新臺幣五千萬元以上，乙種小客車租賃業**新臺幣五百萬元以上**，丙種小客車租賃業（以提供租賃期一年以上之小客車或小客貨兩用車為限）新臺幣五百萬元以上；甲種應具備全新小客車或小客貨兩用車合計一百輛以上，乙種應具備**全新小客車或小客貨兩用車合計十輛**以上。而本次系統之營運規模較小，因此建議應以「**乙種小客車租賃業**」為申請類別。

除了由在地居民所成立公司外，也可採用目前民宿業者帶領遊客進行導覽之方式，將可免去成立公司之資金籌措之問題，但其服務品質及車輛之安全性則較難掌控，是必須要考量的問題。

（三）生態解說員

雪見地區在地居民世居於此，對於在地環境及傳統文化具有最深刻的體驗及瞭解，也因此成為了生態旅遊中解說活動最好的導覽員來源。未來雪見地區的生態解說員，應搭配旅遊轉運巴士系統的營運，讓搭乘旅遊轉運巴士的遊客能夠在專業解說員的帶領下，用正確而深入的方式在雪見地區進行環境體驗活動。

因此，生態解說員的徵選及訓練，應優先考量在地部落或社區的居民為主，並由雪霸國家公園及其他政府機關協助進行訓練與考核工作，經過認證之解說員將能優先於轉運巴士上提供遊客環境解說的服務，並需定期接受在訓練與考核，才能確保解說服務的品質。

三、相關配套措施

(一) 異業結盟

未來旅遊轉運系統的經營，為增加效益及服務內容，應積極與相關行業合作，如旅行社、餐廳、民宿、農產果園等，以交通轉運的服務為核心，帶領遊客進入雪見地區，除可增加客源，也可讓雪見周邊地區之部落與社區，能因為轉運系統的營運而提升經濟收入，改善生活品質，創造共榮共生的永續經營模式。

(二) 與在地文化的緊密結合

由於雪見地區是泰雅族人的世居地，因而擁有濃厚的泰雅文化，也成為本區最重要的環境資源之一，因此未來旅遊轉運系統應充分運用泰雅文化的特色，創造環境的獨特性，讓雪見地區成為泰雅文化體驗的重鎮。此外，本區的農特產品如甜柿、竹筍等，是台灣重要的產地，未來也應善加利用此項資源，作為在地特色營造的主題。

第五節 後續執行計畫

一、分期執行事項

雪見地區的旅遊轉運系統未來應以雪見遊憩區為主體，結合鄰近泰安鄉中興村、梅園村、象鼻村、士林村及和平鄉達觀村等村落的旅遊服務，才能組織出完整的營運與經營管理架構。由於目前雪見地區旅遊轉運系統發展仍屬起步階段，因此未來應持續整合各方意見，加強與在地居民的溝通，並在政府相關部門的協助下，讓旅遊轉運系統與鄰近社區結合，以活化雪見地區的觀光旅遊活動，並能帶動社區的經濟發展、創造更好的經濟效益，而且同時兼顧永續性環境的發展。

未來雪見地區旅遊轉運系統，建議應由雪霸國家公園管理處、苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所等政府的協助與輔導，以及各村落內部居民的自發性發展與合作，才仍逐步朝向由在地居民參與實質經營的理想邁進。以下將雪見地區旅遊轉運系統之執行工作內容，分為近程、中程與長程三個執行階段，說明各階段應辦理之相關工作及應提供協助或執行的政府機關，供作參考。

(一) 近程工作 (第 1 年)

1. 邀集雪霸國家公園、苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所等相關單位，確認未來雪見旅遊轉運系統之發展願景，並籌組工作推動小組，釐清工作內容及相關權責。(建議由雪霸國家公園召集)
2. 確認各社區意見整合後轉運站、停靠站的設置地點，重新進行相關土地清查及土地使用權同意書，並確認各筆土地之使用分區類別，判定是否符合轉運站、停靠站或停車場之設置條件，釐清是否需進行土地重劃或土地變更相關事宜。(建議苗栗縣政府召集，台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所共同配合)
3. 與南三村、中興村、達觀村等地區之社區居民進行溝通，提出整體發展構想，並討論籌組公路運輸服務公司、小客車租賃公司之相關事宜。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所召集邀請及和平鄉公所共同研商)
4. 套裝旅遊行程的規劃落實，並訓練當地社區居民從事駕駛及導覽工作，以協助未來營運。(建議由雪霸國家公園、泰安鄉公所、和平鄉公所共同辦理)

5. 旅遊轉運經營管理人才的培訓。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所共同辦理)
6. 由相關機關邀集南三村、中興村、達觀村之社區居民，討論社區居民參與旅遊轉運系統經營管理之模式，如 BOT、OT 模式。(建議由雪霸國家公園、苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所共同辦理)
7. 針對無須進行土地重劃、土地變更，且已取得土地使用權之轉運站用地，委託專業顧問公司進行整體規劃設計。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所，爭取原民會經費辦理)
8. 位於公部門土地，並完成協調取得設置許可之停靠站及停車場部分，則可優先進行設計及施工。(建議雪霸國家公園編列經費辦理)

(二) 中程工作 (第 2-3 年，建議以 O.T. 模式辦理)

1. 由主辦機關爭取中央政府補助經費，統籌推動旅遊轉運系統的實質發展工作，包含必要的土地重劃、土地變更、轉運站設置等項目。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府爭取原民會經費辦理)
2. 針對需進行土地重劃或土地變更的土地，依據相關法規委託專業顧問公司進行實質作業，並完成規劃及變更作業。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府爭取原民會經費辦理)
3. 針對旅遊轉運系統之軟硬體設施進行實質規劃、設計、施作。(建議由雪霸國家公園及苗栗縣政府、台中縣政府共同辦理)
4. 協助在地居民籌組雪見旅遊轉運服務公司。(建議由泰安鄉公所、和平鄉公所協助辦理)

(三) 長程工作 (第 4-5 年，建議以 O.T. 模式辦理)

1. 辦理旅遊轉運服務公開招標工作。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府辦理)
2. 持續監督及輔導業者，提升服務品質，並建立定期查核之機制。(建議由雪霸國家公園、苗栗縣政府、台中縣政府、泰安鄉公所、和平鄉公所共同辦理)
3. 建立權利金及回饋金機制，創造社區之利益及主辦單位之收入。(建議由苗栗縣政府、台中縣政府辦理)
4. 持續組織及訓練社區居民參與經營管理工作。(建議由雪霸國家公

園、泰安鄉公所共同辦理)

二、發展經費概估

未來建構完善的雪見地區旅遊轉運系統，軟硬體設施的良好搭配將是重要的關鍵，而其所需發展經費亦需充足，方得以落實。以下針對整體系統建置費用進行概估，並提出相關經費來源之建議，以供後續執行之參酌。

表 5-2 雪見地區旅遊轉運系統發展經費概估表

項次	工作項目	經費概估	經費來源
先期作業及規劃			
1	梅園村轉運站土地重劃、變更及規劃	1,500,000	苗栗縣政府
2	象鼻村轉運站土地重劃、變更及規劃	1,200,000	苗栗縣政府
3	士林村轉運站土地重劃、變更及規劃	1,500,000	苗栗縣政府
4	達觀村轉運站土地重劃、變更及規劃	1,200,000	台中縣政府
轉體軟體設施規劃			
1	各轉運站服務解說設施及販賣空間規劃設計（4 座）	4,000,000	苗栗縣政府 台中縣政府
2	旅遊轉運服務公司之設立	5,000,000	民眾自籌款項
3	轉運車輛購置（九人座，以 20 輛計）	16,000,000	民眾自籌款項
硬體設施之施作			
1	梅園村轉運站之整體開發及服務解說設施工程	45,000,000	苗栗縣政府 原民會補助
2	象鼻村轉運站之整體開發及服務解說設施工程	30,000,000	苗栗縣政府 原民會補助
3	士林村轉運站之整體開發及服務解說設施工程	45,000,000	苗栗縣政府 原民會補助
4	達觀村轉運站之整體開發及服務解說設施工程	30,000,000	台中縣政府 原民會補助
5	第二級停靠站之規劃設計與施作（9 座）	6,300,000	雪霸國家公園
6	第三級停靠站之規劃設計與施作（22 座）	2,200,000	雪霸國家公園
教育訓練部分			
1	轉運巴士駕駛員及解說員訓練（三期）	1,500,000	雪霸國家公園 泰安鄉公所 和平鄉公所
2	旅遊服務品質提升訓練及輔導（三期）	1,500,000	雪霸國家公園 泰安鄉公所 和平鄉公所
合計		191,900,000	

第六章 結論與建議

雪見遊憩區為雪霸國家公園的第三座遊憩區，其豐富的動植物資源，以及薈萃的泰雅族原住民文化，都讓雪見遊憩區具有相當不錯的發展潛力，未來正式開放後，將成為遊客造訪雪見地區最重要的遊憩據點。由於雪見遊憩區內並無提供住宿及餐飲的服務，因此雪見遊憩區周邊鄰近的部落與社區將需提供必要的旅遊服務，除可強化遊客的旅遊便利性，亦可增加在地的經濟收入，對於整體雪見地區的發展亦有正面的助益。

惟目前雪見地區的聯外交通較不穩定，且雪見地區大多位於大安溪谷內，活動腹地較為不足，因此未來雪見地區的旅游模式，應朝向精緻、深入的生態旅遊模式發展，減少大眾旅遊的方式，以降低環境衝擊，如此除可創造更多的旅遊服務機會外，並可以多樣性的活動吸引遊客的再度造訪。

未來若能積極藉由雪見地區旅遊轉運巴士系統的規劃與建置，除能減少民眾自用車輛的使用，降低車輛廢氣的排放外，並可以便捷的旅遊轉運服務，增加遊客的旅遊意願，減緩遊憩活動對環境的衝擊。另一方面，藉由旅遊轉運巴士系統的規劃與建置，將可帶動雪見地區鄰近部落與社區之整體發展，創造最佳的經濟效益及實質收入，進一步活化部落與社區的產業及文化活動，並朝向生態旅遊的落實及永續環境的目標邁進。以下針對本計畫之主要結果及後續執行建議，提出說明：

一、計畫結論

(一) 旅遊轉運路線規劃

考量雪見地區重要的遊憩據點、服務據點及在地居民需求後，本計畫建議未來之旅遊轉運系統，可分為「主要轉運路線」及「次要轉運路線」。「主要轉運路線」是由聯外道路台3線省道、苗61線道，經中興檢查哨、二本松鞍部，向東銜接至雪見遊憩區、向南銜接梅園、象鼻、士林及達觀村，並運用部落間的梅象道路及土象道路，以構成環狀巡迴路線。

「次要轉運路線」是指在各部落中較難抵達之遊憩據點所行經的路徑，道路通常較為狹窄或有坡度較陡之情況，因行車需花費較多時間，因此劃為次要路線，未來可視旅遊需求彈性行駛。此外，並可考量目前已完成規劃、但尚未建置完成的苗62-1線道，作為替代路線，應可加強轉運系統的運輸穩定性。

（二）轉運站及停靠站選定

本計畫轉運站及停靠站之選定，主要考量「主要景點及聚落之位置，以利於遊客的活動行程安排，增加遊客之使用率」及「考量設置地點的環境條件，包含可使用腹地、可及性、使用安全性、既有土地使用分區、土地權屬等相關條件，以確保其執行可行性」，並經由與在地民眾現地討論勘查後，而提出建議的執行方案。

本計畫建議將轉運站及停靠站分為三級，第一級轉運站包含汶水遊客中心、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村等，共 5 處；第二級停靠站建議設置於中興檢查哨、新興部落、二本松鞍部等，共 14 站；第二級停靠站建議設置於司馬限林道、中興村、梅園村、象鼻村、士林村及達觀村內之據點，共 21 站。

（三）轉運站及停靠站設置

本計畫針對各級轉運站及停靠站之服務設施進行實質規劃設計建議，以供後續執行時的參考。第一級停靠站可考量設置售票暨旅遊諮詢處、遊客等候區、紀念品及簡易餐飲販售、農特產品展售、遊客停車場、巴士停放及維修區、緩衝帶及戶外休憩區等空間，可依環境特色及腹地大小予以調整；第二級停靠站則考量設置交通管制站、文物展示館、遊客服務站、停車灣、候車亭、休憩座椅、解說牌誌、景觀意象、綠美化等設施，可依據停靠站之發展定位，予以規劃；第三級停靠站建議僅設置招呼站牌，讓遊客能清楚得知轉運系統的營運訊息。

（四）轉運巴士型式

本計畫將巴士分為小巴士（9 人座以下之車輛）、中巴士（10-25 人座、車長不超過 7 公尺之車輛）等兩種載運量車輛供未來營運參考，但因一般超過 20 人座之中型巴士車體較大，仍不適合在雪見地區行走，未來應使用適合山區之中型巴士。車輛動力模式常見的有汽柴油及電力系統二大類，汽柴油的車輛較為普遍，購置成本較低，但其廢氣的排放將衝擊整體環境生態，長期而言仍應採用成本較高但低污染的電力系統車輛，作為解說巴士之使用。

（五）轉運站鄰近地區發展配套措施

未來雪見地區鄰近的部落與社區，應是旅遊轉運系統提供旅遊服務的重要核心，如餐飲、住宿、文化體驗、特產品販售等，都是亟需加强的部分。因此，本計畫針對「旅遊服務措施」、「季節特產推廣與行銷」、「文化傳承與體驗」、「遊憩據點的整理與發掘」及「環境景觀

改善與營造」等五個部分，提出明確之發展配套措施建議，盼能充分與旅遊轉運巴士系統結合，建構良好的旅遊服務系統。

(六) 套裝旅遊行程建議

未來的旅遊服務建議可運用套裝行程之模式，提供遊客一個完整、深入的旅遊體驗機會，而遊客可依需求及興趣選擇的套裝行程。套裝行程的推動，可讓轉運系統能夠維持一定的載運服務量，並可深入中興村、南三村及達觀村等部落、社區內，增加各部落提供旅遊服務的機會，將實質利益回饋至部落。

本計畫建議將套裝行程分為「一日行程」、「二日行程」及「主題性行程」三類，並規劃出「雪見遊憩區體驗之旅」、「南三村文化體驗之旅」、「雪見達拉灣生態知性之旅」、「雪見遊憩區二日遊」、「北坑溪古道尋幽」、「馬拉邦山及象鼻古道巡禮」、「中興村河川復育園區遊賞」、「達觀村柿外桃源探訪」等不同旅遊時間、不同特色的建議行程，供未來執行之參酌。

(七) 營運規模評估

本計畫以參加上述套裝行程的遊客為主，估算每日的成團數量，再依此推估遊客量、所需駕駛員及解說員之人數、鄰近地區需提供之住宿總量以及營業額的概估。以 96 年之工作日及例假日做為計算基礎，成團人數以 20 人座之中型巴士做為計算基礎，假設每班車為平均 9 成的坐滿率，並依據「雪霸國家公園遊憩承載量之研究」之分析，假設以每日 352 人作為雪見遊憩區參加套裝行程人數的上限。

在上述假設情況下，可推估套裝行程每年能帶來 35,478 人次的遊客；若連續假日的套裝行程成團 15 團，則一日所需駕駛員 15 人，解說員亦 15 人。而如以一日遊、二日遊、三日遊的成團數分別為 7:2:1 計算，連續假日旅遊尖峰時段，雪見鄰近地區之餐飲最多需容納 300 人，住宿方面則最多需容納 90 人。營業額部分，建議以一日遊收費 1,200 元、二日遊收費 3,500 元、三日遊收費 5,500 元之方式計算，則一年總營業額預估有 74,473,020 元。

(八) 解說發展

本計畫將解說服務分為「人員解說」及「非人員解說」二大類。人員解說部分，建議解說員應配置於每台旅遊轉運巴士，隨車解說環境資源特色及沿途主要景觀特色；此外，也可接受預約解說員之服務，提供團體遊客專業解說之服務。未來解說員應以當地居民為優先考量

對象，並建議由雪霸國家公園及鄉公所共同合作訓練，需經考核通過後才能獲得解說員認證，並優先擔任隨車解說的工作；而解說員則必須定期接受再訓練之課程，才能繼續保有認證的資格。

非人員解說部分，由於中型轉運巴士之空間較為足夠，因此建議影音多媒體設備應考量含括電視螢幕（2台以上）、DVD播放器、音響擴音設備等；多媒體影片則需配合轉運巴士的行進速度，依序解說下一景點之環境資源特色；多媒體影片之內容長期而言，應具備不同之語言版本、內容或定期更新。而為配合活動的需求，並延伸解說效果，建議提供環境解說及旅遊資訊之手冊、摺頁，可針對不同的主題內容，如民宿、泰雅風味餐、交通服務等旅遊資訊，設計一系列的出版品。解說牌誌則可搭配轉運站及停靠站的設置，除提供當地環境資源的解說外，也應針對旅遊地圖、景點特色、轉運巴士路線、票價、遊客注意事項等內容進行說明。

（九）經營管理模式

為創造在地居民參與經營的機會，因此本計畫建議引用「促進民間參與公共建設法」第8條之規定，作為辦理相關工作之依據。該條文中明確的指出7種不同的民眾參與模式，其中以「BOT」及「OT」模式較為可行。而未來轉運站、旅遊轉運巴士及生態解說員等項目，建議皆應由民眾參與經營管理，並充分與異業結盟、與在地文化的緊密結合，將能夠創造更好的經營成效。

二、後續執行建議

（一）加速相關部門之協調

旅遊轉運巴士系統之建置所涉及之相關單位較多，包含主辦機關、協辦機關、執行機關等政府單位，以及有意參與經營的在地居民團體等。因此，為加速本計畫之執行，建議應由雪霸國家公園管理處邀集各相關部門，首先討論未來執行的工作內容與執行方式，並釐清各部門間之工作權責，由各方逐步落實計畫之目標，以加速辦理進度。

（二）確認各發展用地之土地權屬及環境安全性

由於本計畫所建議之各級轉運站及停靠站位置，尚有土地權屬待釐清之處，應積極由鄉公所與當地居民重新確認各土地之土地權屬，並取得必要的土地同意書，以確認可優先辦理規劃設計之轉運站和停靠站。此外，由於目前所選定之土地，多有鄰近大安溪之情況，且過去亦有河川沖蝕的情況發生，因此建議應優先確認其未來的防洪與

安全性，以避免未來站體設置後可能造成的安全問題。

(三) 民眾自籌公司之可行性評估

針對未來由民眾自籌公司參與旅遊轉運巴士系統經營之可行性，進行評估，包含投資金額、可貸款金額、營運成本、法令規定、政府可協助事宜等項目，確認由民眾參與經營是否具有經濟效益，以作為未來經營模式決策時之參考。

(四) 雪見遊憩區遊憩量評估之研究

未來為降低雪見遊憩區的環境衝擊，並確保生態旅遊品質，建議應針對雪見遊憩區的遊憩量評估，並檢討過去相關研究所建議單位時間內 352 人的遊客量，是否符合現況。藉由遊客量管制之研究，方能提供未來管理處針對雪見遊憩區經營管理之依據，並作為旅遊轉運系統在規劃轉運班次上之參考，故建議應由雪霸國家公園管理處積極針對雪見遊憩區之遊憩容許量進行委託研究。

(五) 分階段落實的執行策略

雪見旅遊轉運系統之落實尚有許多工作事項待整合與執行，所需運籌帷幄的時間亦較冗長，因此待各部門進行討論，並確認各單位之工作內容後，應依據執行的可行性，具體擬訂分期分階段的執行策略，以逐步落實本計畫之目標。

附錄一 期初工作會議意見回覆

- 時 間：2007年7月25日（三）下午15:00
- 地 點：雪霸國家公園管理處
- 主 持 人：林處長青
- 出席人員：彭副處長茂雄、徐課長志彥、楊課長金臻、吳主任宗穎、楊技士國華、謝技士耿洲；中華民國永續發展學會郭育任、鄭耀忠、李維真
- 紀 錄：楊技士國華
- 會議結論及回覆

會 議 結 論	執 行 單 位 回 覆
<p>一、雪見地區（含括雪見遊憩區及北坑溪古道）遊憩模式的確認</p> <p>主席裁示： 雪見地區近程考量可容納之遊客數量及總量管制，提供人文探訪、森林浴及健行等遊憩方式，未來隨北坑溪古道之復舊將提供更多遊憩點，伴隨人潮增加，屆時再予管制及規劃轉運。</p>	<p>北坑溪古道是雪見地區相當重要的遊憩資源，未來整建後將可提供遊客更多元的遊憩體驗機會。但在考量國家公園之環境保育目標，並維繫整體遊憩品質下，未來進行適當的總量管制措施，將對環境的永續發展有相當正面的助益。本團隊建議，未來可藉由預約方式，控管遊客總量，降低遊憩壓力。</p>
<p>二、未來轉運方式（近、中程）及轉運巴士經營管理模式的探討</p> <p>主席裁示： 1.初期不強制管制，可設立警告牌示及速限標誌，並管制大型車進入。未來可考慮接駁方式，採總量管制預約申請方式進行。 2.轉運巴士經營管理模式可考慮雙軌方式，由當地地方及外部專業單位經營，以確保遊憩品質及兼顧地方經濟發展。</p>	<p>1.遵照主席裁示意見，在轉運系統尚未運作成熟前，採用柔性提醒之方式，並管制大型車輛進入司馬限林道，以確保遊客之行車安全；待未來轉運系統運作成熟後，再進一步採取管制之措施，以提升遊客的搭乘意願。 2.未來轉運系統之營運，應鼓勵由當地居民參與經營，建立完善的經營管理模式，並與外部專業單位合作，共同經營轉運事業，以維繫遊憩品質。</p>
<p>三、長期道路品質的管控</p> <p>主席裁示： 司馬限林道為本處管轄範圍，道路品質可獲管控；惟鄉道部分為苗栗縣政府所轄，道路品質因縣府經費較為短缺，故難以掌控。</p>	<p>未來還請管理處與苗栗縣政府相關單位協商，或協助尋求補助財源，定期維護部落間的聯絡道路，以確保轉運系統的順暢運作。</p>
<p>四、二本松、天狗、士林三處轉運地點的現有課題（用地變更取得、南三村居民思維）</p> <p>主席裁示： 由各處可用之腹地反推面積，可得知規劃之停車空間數量，原則上南三村八部落皆可考量設立停靠站，以均衡發展各部落。</p>	<p>本團隊已於9月7日在企劃課劉課長金龍及楊技士國華的協助與陪同下，邀集苗栗縣議員高榮盛議員、泰安鄉公所觀光課陳吉基課長，以及各村之村長與意見領袖，前往居民期望設置轉運站、停靠站及停車場之地點現勘，並詳細紀錄位置及民眾意見，應可充分作為本計畫規劃時之參酌。</p>
<p>五、請受託單位檢附憑證辦理核銷。</p>	<p>依 貴處意見辦理。</p>

附錄二 期中簡報意見回覆

■時 間：2007 年 10 月 16 日（二）下午 10:00

■地 點：雪霸國家公園管理處

■主 持 人：林處長青

■出席人員

苗栗縣議會：高議員榮盛

泰安鄉公所：吳課長光勝、陳課長吉基

雪霸國家公園管理處：彭副處長茂雄、楊課長金臻、劉課長金龍、徐課長志彥、張課長美瓊、吳主任宗穎、楊技士國華、謝技士耿洲

中華民國永續發展學會：郭育任、鄭耀忠、李維真

■紀 錄：楊技士國華

■審意見及回覆

審查委員	會 議 結 論	執 行 單 位 回 覆
泰安鄉公所 陳課長吉基	<ol style="list-style-type: none"> 1.本次規劃報告，大部份意見都已有納入。 2.梅園 1254 地號，面積約 20 公頃，本所農經課可協助提供資料。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員的協助，讓居民的意見得以落實。 2.懇請 貴公所農經課提供相關資料作為規劃之參考。
泰安鄉公所 吳課長光勝	<ol style="list-style-type: none"> 1.本次報告，個人覺得非常完善。 2.關於梅園 1254 地號土地，產權為中華民國，為原住民保留地，非沖刷所生之沖積扇，現況係風災造成，據我瞭解過去為大遍農田。目前鄉公所已委託規劃單位，規劃作為泰雅文化藝術村的預定地，其中土地規劃作為綠地、轉運站及劇場等，詳如規劃報告書，本案規劃單位郭老師若有需要，本所可提供。至於該地為國有地，本課目前正辦理撥用中，以供日後運用。 3.士林村的部份，該村村民有約百分之八十的意願，於該村活動中心後面設立轉運站，這一兩個禮拜內會召開有關轉運站設置的會議，屆時會議時間確定，會再通知大家。 4.司馬限林道部份沿路風景優美，建議設置一些觀景台，目前中興村由學校到司馬限林道間要辦理護溪的行動，若構想實現，將類似達納依谷的案例，未來前景可期，故建議可作些設計規劃。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員的指導。 2.感謝委員提供 1254 地號土地之相關訊息，並請委員提供其規劃案之相關資料，以供本計畫後續規劃之參考。未來本筆土地若能完成撥用，對於後續轉運站之發展應有相當大的助益，還請委員繼續協助。 3.懇請委員協助後續意見整合之工作，若有必要，本團隊將參與討論。 4.本計畫主要針對雪見地區之旅遊轉運系統進行規劃，對於未來雪見地區既有或具有發展潛力的旅遊據點都將一併考量。因此，本團隊已於 96 年 11 月 6 日在中興村楊村長及多位居民的陪同下，逐一針對司馬限林道上具有遊憩條件之據點，進行現勘與紀錄，並已納入本計畫之規劃內容，請詳報告書內容。
高議員榮盛	<ol style="list-style-type: none"> 1.報告書都有把會勘時的意見納入，非常好。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員的指導。 (1)本次報告書中已清楚的將未

審查委員	會議結論	執行單位回覆
	<p>2.委員建議說明如下：</p> <p>(1)工作項目很多，希望對工作項目流程及經費作一規劃說明，建立規劃指標，以為因應。</p> <p>(2)地方關心所在乃於雪見遊憩區開放後，部落的定位主要在於部落的參與感。</p> <p>(3)中巴的經營，希望司機能兼具導覽解說員功能，如何合法化，請規劃單位發揮專業所長說明，若可行的話，中巴的外觀亦可加入保育概念，讓遊客進來可認出為該地解說巴士，請參考。</p> <p>(4)中興檢查哨管制希能解除，針對不開放自用車進出，有運輸管理的問題，請考量。</p> <p>(5)道路系統分級規劃，每個部落都有規劃到，非常好，建議新興部落能考慮進去。</p> <p>(6)梅園 1254 地號，鄉公所對該土地有規劃，土地取得較無問題，至於士林村民對轉運站設置於該村也有高度意願，希能參考。</p>	<p>來的工作項目逐一條列出來，並說明未來的執行流程及相關經費預估，以供後續執行的參考。</p> <p>(2)未來雪見遊憩區開放後，鄰近部落將是提供旅遊服務最重要的地點，因此未來部落應積極發展旅遊相關服務產業，提供高品質、有特色的服務，讓遊客能夠有豐富而多元的旅遊體驗。</p> <p>(3)感謝委員所提供的建議，相當有建設性，也非常符合環境永續的概念，本計畫將納入相關建議當中。</p> <p>(4)未來中興檢查哨若能解除，對於未來的轉運流暢性應會有助益，惟其所涉及之事務較廣，還請委員及各單位一同努力，朝向解除的方向而努力。</p> <p>(5)本團隊已於 96 年 11 月 6 日在中興村楊村長及多位居民的陪同下，前往村內、包含新興部落等地進行現勘，並已納入規劃內容中，請詳報告書內容。</p> <p>(6)本團隊將依據鄉公所所提供的資料，一併考量及評估，納入本計畫之內容中。</p>
林處長青	<p>1.中興檢查哨的部份，擇日再會同公所、議員等辦理現地踏勘。</p> <p>2.管制自用車部份，採同步方式進行，若解說導覽系統作得好，民眾自然不會自行開車，而會選擇解說巴士。</p> <p>3.中興檢查哨的部份，本處曾努力過，希高議員於議會上給予協助，因該管制實無必要。</p>	<p>1.若有需要，本團隊可配合參與現勘工作。</p> <p>2.認同處長之意見，轉運系統若能提供完善的服務，遊客便會樂於搭乘。</p> <p>3.懇請主席及議員協助相關事宜。</p>
吳主任宗穎	<p>1.建議將新興部份等級提高(目前規劃為三級過於簡易)，因其銜接苗 62-1 縣道。</p> <p>2.關於司機兼解說員部份，基於安全考量，目前亦有辦理原住民解說員的訓練，建議司機及解說員隨車搭配。</p> <p>3.報告書中有關松安派出所部份，隨著工程的完成，期能修正為二本松</p>	<p>1.經 96 年 11 月 6 日現勘後，確認將新興部落提升到第二級停靠站，感謝委員之建議。</p> <p>2.未來司機是否兼任解說員，可再諮詢各方意見後，而後決定未來之營運方式。</p> <p>3.依委員意見辦理。</p> <p>4.已依委員意見修正。</p> <p>5.有關苗 61 線之路線，經重新</p>

審查委員	會議結論	執行單位回覆
	<p>解說站，因松安派出所事實上已不存在。</p> <p>4.報告書第 3-6 頁，豐原客運現已行駛至士林村活動中心，建請修正。</p> <p>5.報告書第 5-1 頁，苗 61 線的描述請再釐清；另外有關北坑溪古道西口與北坑溪古道東口意思為何？建議統一說明為一入口處就好。</p>	<p>確認後，已予以修正。而有關北坑溪古道之出入口，經重新現勘後，將依據目前管理處已整理之觀景平台為唯一的停靠站，故已無東口、西口之分。</p>
劉課長金龍	<p>1.本案規劃似乎以雪見為最後終點，建議往曙鞍部或北坑山延伸，以符實際。</p> <p>2.梅園 1254 地號土地，適合作轉運停車場及相關附屬設施，惟不宜作為主要設施，因可能因中山崩場地持續擴大的問題發生，未來可能因河流沖刷會越堆越高。</p> <p>3.建議高議員協助，將苗 61 線延伸與中 47 結合，如此將來鄉公所的維護負擔會減輕。</p> <p>4.司馬限林道部份，本次報告似乎沒納入，請規劃團隊擇時辦理現地踏勘規劃。</p> <p>5.請規劃團隊於期末報告能將管理處、鄉公所及地方居民應進行事項列出，將來推動較具可行性。</p> <p>6.短期性交通管制，由二本松解說站到北坑溪古道出入口間，因這段路較為寬廣，建議納入評估。</p>	<p>1.依據委員意見，本團隊已於 10 月 25 日前往現勘，建議未來轉運路線可以延伸至東洗水山步道口及北坑山步道口處，以增加雪見地區之遊憩活動多樣性。</p> <p>2.感謝委員指導，將列入參考。</p> <p>3.請高議員協助相關事宜，應可降低鄉公所對道路之維護壓力，對於未來轉運路線之順暢度應有助益。</p> <p>4.96 年 11 月 6 日在中興村楊村長及多位居民的陪同下，逐一針對司馬限林道上具有遊憩條件之據點，進行現勘與紀錄，並將納入本計畫之規劃內容，請詳報告書內容。</p> <p>5.依委員意見辦理，請詳報告書內容。</p> <p>6.經現勘後，其道路寬度仍有限，但作為短期性交通管制站尚有會車、臨時停車之條件，應可依委員意見辦理。</p>
高議員榮盛	<p>1.梅園 1254 地號土地，縣政府規劃 2 年辦理疏浚，次數不止一次，未來對於本塊土地的衝擊應該會緩和。</p> <p>2.中興檢查哨的問題，目前的作法為由民間辦理座談會，再將意見陳述提報警察單位參辦，請鄉公所一起來努力。</p>	<p>1.若未來有具體之疏浚計畫，應可增加本筆土地未來做為轉運站的可行性，感謝委員所提供的資訊。</p> <p>2.請委員協助協調相關事宜。</p>
林青處長	<p>1.中興檢查哨的問題，請議員協助辦理公聽會，再將意見陳述提報警察單位，本處亦會辦理溝通協調角色，畢竟警政署與營建署為平行單位，溝通較易。</p> <p>2.各相關單位若有意見可以反應，本處會將問題作一解決。</p> <p>3.將來規劃案完成後，期高議員協助於地方上的溝通。</p> <p>4.請規劃單位將各與會人員意見納入</p>	<p>1.請管理處協助進行溝通。</p> <p>2.本團隊將針對各委員所提意見進行彙整，並將其納入本計畫之評估內容中，以提出較為完善的規劃方案。</p> <p>3.懇請高議員繼續協助本計畫後續之推動。</p> <p>4.依主席意見辦理。</p> <p>5.依主席意見辦理。</p>

審查委員	會議結論	執行單位回覆
	考量。 5.請受託單位檢附憑證辦理核銷。	

附錄三 期末簡報意見回覆

■時 間：2007 年 12 月 14 日（五）上午 10:00

■地 點：雪霸國家公園管理處

■主 持 人：彭副處長茂雄

■出席人員：

泰安鄉公所：陳課長吉基、古父瓦歷斯先生

雪霸國家公園管理處：劉課長金龍、徐課長志彥、吳主任宗穎、楊技士國華、謝技士耿洲、傅技士國銘

中華民國永續發展學會：郭育任、鄭耀忠、李維真

■紀 錄：楊技士國華

■會議結論及回覆

審查委員	會 議 結 論	執 行 單 位 回 覆
吳主任宗穎	<ol style="list-style-type: none"> 1.報告書第 p3-10 頁遊客容許上限為每日 352 人，以現今每周六、日到訪遊客人數約每日 600 人，日後若全面開放，勢必人數會再增加，是否有規範遊客人數管制措施之相關法令，請規劃單位能提供參考。 2.報告書第 p5-21 頁牌示整合部份，期望規劃單位能提供意見。 3.目前來訪之遊客反應雪見遊憩區之遊憩空間不夠，期待北坑溪古道能先行整修前段，遊憩區內之步道長度亦能再延伸延長，如此相對的遊憩承載量將會增加。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.目前的確缺乏總量管制的法源依據，僅能藉由管理處考量未來雪見遊憩區內停車承載量的上限，回推單位時間最大容納量之方式，再經由公告方式勸導遊客勿再進入園區之中。 2.已加入相關建議於報告內容中。 3.已針對北坑溪古道之修復提出建議，請詳報告書內容。
觀光課 徐課長志彥	<ol style="list-style-type: none"> 1.報告書第 p3-9 頁(二)使用交通工具分析項下第二段後半段，「將針對由大湖進入雪”地”地區的主要聯絡道路…」，文字錯誤，請更正為「雪”見”地區」。 2.同段中有關「經審核同意後之九人座(不含)以上車輛進入」，建議修正為「經審核許可後之車輛方可進入」，較具彈性。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.依委員意見修正。 2.依委員意見修正。
解說課 傅技士國銘	有關牌示整合部份，本處將於 97 年度配合新竹五峰及觀霧地區牌示整合製作，納入雪見地區一併予以考量。	相當同意委員意見，未來加強雪見地區牌誌系統的整合，將可加強整體活動引導之功能。
企劃課 劉課長金龍	<ol style="list-style-type: none"> 1.雪見遊憩區當初規劃僅有 9 公頃，主要出發點係作為雪見地區之其中一個遊憩據點，故範圍較小。 2.以觀霧遊憩區為例，一年遊客量達 30 萬，相對雪見遊憩區的遊客量要達此規模應具潛力，報告書中一年 	<ol style="list-style-type: none"> 1.感謝委員協助說明雪見遊憩區之成立考量。 2.本計畫所提之人數，係指套裝行程所帶來的遊客推估總量，應還有自行前往雪見地區之遊客，並非本計畫規劃之遊

審查委員	會議結論	執行單位回覆
	<p>遊客量預估約 35,000 人似乎太少。</p> <p>3. 規劃部份，所提方案皆具可行性，未來將依據規劃報告書來執行。</p> <p>4. 遊憩旅遊路線規劃單位皆有依據民眾需求納入考量，惟苗 62-1 線部份，因目前道路規劃施作進度未明，致使報告書中未納入，若可行的話，建議可納入。</p>	<p>容量。</p> <p>3. 感謝委員在執行階段的大力協助與參與，對於本案之推動有相當大的助益，因此所提方案皆符合在地居民之需求，可行性高。</p> <p>4. 已在規劃方案中建議，待苗 62-1 線完工後，可作為轉運路線的替代路線。</p>
泰安鄉公所 陳課長吉基	<p>1. 報告書第 p5-10 頁有提到新興村，本鄉並無新興村，請修正。</p> <p>2. 報告書第 p3-17 頁標點 27 象鼻派出所，建議修正為象鼻活動中心以符實際。</p> <p>3. 報告書第 p5-9 頁(3)象鼻村轉運站項下有關「麻必浩溪谷曾有」土石流「發生」之描述似乎較嚴重，建議修正為「河川侵襲」。</p> <p>4. 有關梅園國小前空地規劃為第三級，建議修正為第二級，因目前梅園國小辦活動時，車輛皆停放於此，以符實際；再者規劃為第二級或第三級是否對綠美化有關？</p>	<p>1. 依委員意見修正。</p> <p>2. 依委員意見修正。</p> <p>3. 依委員意見修正。</p> <p>4. 依委員意見將梅園國小前空地調整為第二級停靠站；而委員所提綠美化程度，則應視設置環境之情況而調整，若有必要，則皆應進行整理，應與分級結果不相衝突。</p>
彭副處長 茂雄	<p>1. 報告書遊客容許上限為每日 352 人與目前假日已達每日 600 人，差距太大，請規劃單位考量。</p> <p>2. 牌示整合的問題，請解說課於 97 年度併同相關案件作一解決。</p> <p>3. 請規劃單位將各與會人員意見納入考量。</p> <p>4. 請受託單位檢附收據辦理核銷。</p>	<p>1. 本計畫引用的 352 人次，並非一日最大容許量，而是單位時間內的最大容許量，因此並非限制為每日 352 人；至於每日容許量應為訂為多少人，則應重新謹慎評估，並非本計畫所能提出，還請主席諒察。</p> <p>2. 認同主席裁示意見。</p> <p>3. 依主席意見辦理。</p> <p>4. 依主席意見辦理。</p>

附錄四 司馬限林道車輛管制公告內容

檔 號：
保存年限：

行政院農業委員會林務局新竹林區管理處 函

36443

苗栗縣大湖鄉富興村水尾坪100號

受文者：內政部營建署雪霸國家公園管
理處

地址：300新竹市中山路2號

承辦人：楊明章

電話：03-5224163-129

傳真：03-5249550

電子信箱：thymj@forest.gov.tw

發文日期：中華民國96年11月29日

發文字號：竹政字第0962213497號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨

主旨：為辦理苗栗縣泰安鄉「司馬限林道」自九十七年一月一日起
車輛管制案，檢送公告正本一份，惠請協助辦理公告事宜。
請查照。

說明：

- 一、依據行政院農業委員會林務局96年11月13日林政字第
0961618699號函辦理。
- 二、本林道定義為「專用公路管理規則」第二條第二款規定所稱
之「林場長期使用之道路或專供林業經營運輸之道路」。
- 三、管制之車種規格係依據「道路交通安全規則」第二及第三條
規定認定，即座位在九座以下之客車或總重量在三千五百公
斤以下之貨車。違反者，依同法第七條規定處分之，另依「
道路交通管理處罰條例」第三十三條第一項第14款規定參照
辦理。

四、副本抄陳行政院農業委員會林務局，請核備。

正本：內政部營建署雪霸國家公園管理處、苗栗縣政府、苗栗縣泰安鄉公所、苗栗縣大
湖鄉公所、苗栗縣警察局、苗栗縣警察局大湖分局、內政部警政署雪霸國家公園
警察隊、森林暨自然保育警察隊新竹分隊

副本：行政院農業委員會林務局、大湖工作站、烏來工作站、大溪工作站、竹東工作站
、海岸林工作站、治山課、育樂課、作業課、林政課

處長郭武盛

96.11.30

雪霸國家公園管理處



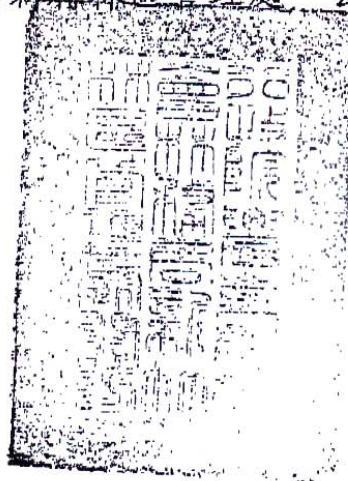
0960004612

第1頁 共2頁

檔 號：
保存年限：

行政院農業委員會林務局新竹林區管理處 公告

發文日期：中華民國96年11月29日
發文字號：竹政字第0962213497號
附件：



主旨：公告苗栗縣泰安鄉「司馬限林道」自九十七年一月一日起禁止小客車、小貨車暨小客貨兩用車（不含）以上車輛進入。
依據：「道路交通安全規則」、「森林保護辦法」、「行政院農業委員會林務局加強管制林道執行要點」暨林務局96年11月13日林政字第0961618699號函辦理。

公告事項：

- 一、本林道全長55公里，開放車行路段為苗栗縣警察局中興派出所至雪霸國家公園管理處雪見管理站止。因道路狹窄路況不佳，為保育國家森林資源及維護自然生態環境，並保障國民之生命財產安全，茲公告禁止九人座（不含）以上客車進入。
- 二、本公告之車種規格悉依照「道路交通安全規則」第二及三條規定認定，即座位在九座以下之客車或總重量在三千五百公斤以下之貨車始得通行。違反者，依同法第七條規定處分之。
- 三、本項管制範圍為林道本體及沿線林地。
- 四、例外情形准允通行之車輛資格如下：
(一)因林道或設施維護必須通行之工程車輛，應出具委託（發

包)單位之合約書或通行證明。

(二)因災害緊急搶救必須通行之大型機具，應於入山管制哨登記委託單位與進出之人員及器具後通行。

(三)因林業經營需要進入所屬林地之大型車輛，經取得主管機關許可者。

五、本林道之主管機關為「行政院農業委員會林務局」，執行機關為「行政院農業委員會林務局新竹林區管理處」，林道維護機關為「雪霸國家公園管理處」，管制執行單位為「地方警察機關」、「國家公園警察隊」、「森林暨自然保育警察隊」。

六、違反本管制事項不聽勸阻強行進入及未經許可擅自強行進入者，依道路交通管理處罰條例及其他相關法令規定處罰之。

副本：

處長郭武強



參考文獻

一、研究報告及書籍

- 1.內政部，2003，雪霸國家公園計畫（第一次通盤檢討），內政部營建署雪霸國家公園管理處。
- 2.太乙工程顧問股份有限公司，2006，二本松交通轉運服務站設立可行性評估暨興辦事業計畫，內政部營建署雪霸國家公園管理處委託。
- 3.中華大學營建研究中心，2003，雪霸國家公園遊憩承載量之研究，內政部營建署雪霸國家公園管理處補助研究生研究報告。
- 4.高嶺營建管理顧問有限公司，2005，阿里山國家森林遊樂區導覽解說遊園車評估規劃案，林務局嘉義林區管理處委託。
- 5.財團法人台灣大學建築及城鄉研究發展基金會，2004，苗栗縣泰安鄉梅園村（天狗、梅園部落）農村綜合發展規劃，行政院農業委員會水土保持局委託。
- 6.郭育任，2004，雪見周邊地區（苗栗縣泰安鄉南三村）部落整體意象規劃，內政部營建署雪霸國家公園管理處委託。
- 7.郭育任、林永發，2006，雪見生態旅遊手冊，內政部營建署雪霸國家公園管理處委託。
- 8.郭育任，2006，雪霸國家公園雪見遊憩區轉運站周邊環境改善工程，內政部營建署雪霸國家公園管理處委託。
- 9.達觀工程顧問有限公司，2005，苗栗縣泰安鄉天狗農村社區土地重劃先期規劃作業報告書，苗栗縣政府委託。

二、參考網站

- 1.全國法規資料庫。<http://law.moj.gov.tw/>
 - 2.苗栗縣政府。<http://www.miaoli.gov.tw/>
 - 3.雪霸國家公園。<http://www.spnp.gov.tw/>
-

計畫指導

雪霸國家公園管理處

林 青 處長
彭茂雄 副處長
楊金臻 秘書
劉金龍 課長
徐志彥 課長
張美瓊 課長
吳宗穎 主任
楊國華 技士
謝耿洲 技士
傅國銘 技士

苗栗縣議會

高榮盛 議員

泰安鄉公所

陳吉基 課長
吳光勝 課長
古父瓦歷斯 先生

計畫工作人員

計畫主持人

郭育任

計畫協同主持人

鄭耀忠

計畫研究員

李維真

計畫執行人員

黃瓊慧
徐宜歆
林珊妮
李欣蓉
聶啟凡
嚴淑銘
方嘉旗