

目 錄

第一章 緒論.....	1
第一節 緣起.....	1
第二節 規劃範圍.....	1
第二章 現況分析.....	2
第一節 太魯閣國家公園歷年遊客人數與交通量.....	2
第二節 蘇花與中橫公路沿線遊憩據點與公共服務 設施現況.....	5
第三節 民間業者經營旅遊巴士現況.....	7
第三章 解說巴士之成本效益及可行性分析.....	8
第一節 成本效益分析.....	8
第二節 解說巴士載客量(比率)預估及成本評估.....	11
第三節 疏解交通量評估.....	12
第四節 可行性分析.....	13
第四章 問題探討與規劃構想.....	14
第一節 問題探討與對策.....	14
第二節 規劃構想.....	19

第五章 細部執行計畫..... 23

第一節 解說巴士路線安排暨遊客接駁..... 23

第二節 車輛及解說員調派..... 24

第三節 解說與服務..... 24

第四節 經營管理..... 25

第五節 經費概估..... 25

第六章 結論與建議..... 26

參考文憲..... 27

太魯閣國家公園自民國七九年成立以來，經過八年之經營管理，園區設施之發展已漸趨完善，惟近年來交通量急遽增加，致園區內主要道路壅擠，蘇花高公路時有塞車現象，不僅降低遊憩品質，亦使遊客裹足不前。故為疏解交通，提升服務品質，滿足日殷之旅遊需求，暨為加強解說服務，增進國民對國家公園及自然生態保育之認識，解說巴士之設置成為其中重要一環。依此研擬本案，並提出最可行方案及建議，以為解說巴士執行之依據。

第二節 規劃範圍

本計劃之規劃範圍包括經營者如何至機場、車站、旅館接駁遊客至本處遊客中心，及園區內據點與遊程安排等細節，茲條列如下：

1. 經營主體之考量與選擇
2. 解說巴士之費率及票價
3. 解說巴士行駛路線之定辦及經營管理

第一章 緒論

第一節 緣起

太魯閣國家公園位於台灣東部，東瀕太平洋，西接雪山山脈，南為木瓜溪流域，北以南湖山稜為屏。園區南北長36公里，東西寬42公里，總面積為九萬兩千多公頃，全區以立霧溪穿鑿而過的大理石峽谷最為奇特，園區內兼具山海景色，更因海拔急劇上升，由砂卡礑溪神秘谷的海平面，上升至三千七百餘公尺的南湖大山，資源特色及景觀層層變化，經規劃為國家公園之後，全區成為台灣地區兼具保護與遊憩特色之高山型地區國家公園。

太魯閣國家公園自民國75年成立以來，經過八年之經營管理，園區設施之發展已漸趨完善，惟近年來交通量急遽增加，致園區內主要道路中橫、蘇花兩公路時有塞車現象，不僅降低遊憩品質，亦使遊客裹足不前。故為疏解交通、提昇服務品質，滿足日殷之旅遊需求，暨為加強解說服務，增進國民對國家公園及自然生態保育之認識，解說巴士之設置厥為其中重要一環。依此研擬本案，並提出最可行方案及建議，以為解說巴士執行之依據。

第二節 規劃範圍

本計劃之規劃範圍包括經營者如何至機場、車站、旅館接駁遊客至本處遊客中心，及園區內據點與遊程安排等細節。茲條列如下：

1. 經營主體之考量與選擇
2. 解說巴士之費率及票價
3. 解說巴士行駛路線之安排及經營管理

第二章 現況分析

第一節 太魯閣國家公園歷年遊客人數與交通量

自民國七十年起，每年湧入園區之遊客，都在九十萬人次以上，八十年起，年平均更在一百萬人次左右(詳表2-1-1至2-1-2)。以閤口至天祥為例，每日平均交通量亦達一千五百輛以上(詳表2-1-5至2-1-6)，其中小型車約佔百分之七十，相較於中橫公路路面的狹窄及人車未分離下，尖峰時期之交通自是十分擁擠。故疏解龐大遊憩需求壓力與改善交通同為本園區亟需解決之問題。又本區主要遊憩據點大多在中橫與蘇花公路上，而該二條公路又適為本省東部聯絡西部之最重要交通要道，此種遊憩交通與過境交通之重合，使得遊客多利用自小客車至本園區遊覽，相形之下，遂降低對解說巴士之需求，此亦為本區未來執行解說巴士之困難所在。

另本節列出參觀太魯閣國家公園遊客中心及綠水展示館之人數(詳表2-1-3及表2-1-4)，充分顯示遊客對簡報及展示館之需求。故此一行程之安排亦為解說巴士規劃重點之一。

(表2-1-1) 太魯閣國家公園70年至80年遊客人數統計表

年度	70	71	73	74	75
遊客人數	965498	1007851	989350	1043594	928248
年度	76	77	78	79	80
遊客人數	930330	962101	903,317	671,477	897,252

註：資料來源係觀光資料統計年報、交通部觀光局、
民國八十年

(表2-1-2)太魯閣國家公園77年至83年遊客人數約估統計表

年度	77	78	79	80	81	82	83
實際收費人數	949472	973392	600268	830761	921925	972379	700008
免費優待人數	9842	14120	9516	15420	21181	24456	15166
遊客總估計	1151176	1185014	731740	1015417	1131727	1196202	858208

註：遊客總人數估計方式：

(實際收費人數+免費優待人數) $\times$ 1.2

(表2-1-3)太魯閣國家公園遊客中心82年至83年參觀人次統計表

年度	82	83
本國人數	201,552	170,216
外國人數	7,664	14,186
參觀總人數	209,216	184,402
簡報人次	80,570	72,066

(表2-1-4)太魯閣國家公園綠水服務站
83年5月至84年4月參觀人次統計表

年度	83.5-84.4
本國人數	35,654
日本國人數	35,644
其他國籍人數	5,296
參觀總人數	77,194
簡報人次	10,351

(表2-1-5) 本處70年至82年天祥-太魯閣
日平均交通量

年度	總數 輛	機車	小客 車	大客 車	小貨 車	大貨 車	貨櫃 車	特種 車
70	1212	346	446	192	138	90	0	0
71	1384	567	461	228	67	58	1	2
72	1289	600	351	212	42	68	7	9
73	2007	1256	357	228	49	111	3	3
74	1308	430	511	182	92	73	12	8
75	1284	419	504	90	226	40	2	3
76	1139	334	477	85	187	54	2	0
77	1505	408	640	139	254	60	0	4
78	1533	374	640	139	254	60	0	4
79	1761	416	790	186	249	76	10	34
80	1783	485	858	176	162	63	0	39
81	1694	337	828	181	190	158	0	0
82	1371	228	516	59	87	26	0	0

註：上表內資料提供者為公路局

(表2-1-6) 國家公園81年至83年天祥-太魯閣
年交通量

年度	總數量	機車	小客車	大客車	貨車
81	460859	64269	314460	34092	49018
82	592258	81382	400572	38619	71685
83	551158	70638	376397	37326	66797

第二節 蘇花及中橫公路沿線遊憩據點與公共服務設施

為達國家公園提供國民良好休憩場所之目的，太魯閣國家公園自七十五年成立起即陸續展開園區內遊憩據點與公共服務設施之規劃及建立，並隨時視實際需要增設相關設施以提昇服務品質。如停車場之擴建、公共電話及公廁之裝置暨關原、大清水服務站之規劃及為顧及遊客安全，便於遊客駐足觀賞景致，在中橫公路燕子口及九曲洞所進行人車分道之施工等均是。以下即為蘇花(詳表2-2-1)及中橫公路(詳表2-2-2)沿線遊憩據點與公共服務設施一覽表。

(表2-2-1). 蘇花沿線遊憩據點與公共服務設施一覽表

設施名稱 地點	停車場	展示 館	觀景 平台	餐飲 店	公廁	公共 電話	界址 牌	住宿	加油 站
崇德北口	◎		◎		◎	△			
小清水	◎		◎						
大清水	◎	◎	◎		◎	△			
和仁	◎		◎		*		◎		

註1：◎表此據點有該項設施
 △表該項設施正在興建中
 *表規劃中之設施

(表2-2-2). 中橫沿線遊憩據點與公共服務設施一覽表

設施名稱	停車場	展示館	觀景平台	餐飲店	公廁	公共電話	界址牌	住宿	加油站
地點									
遊客中心	◎	◎		◎	◎	◎			
長春祠	◎		◎	◎	◎	◎			
布洛灣	◎	◎	◎	◎	◎	◎		◎	
燕子口	◎		△	◎	◎	◎			
新珩橋									
流芳橋	△		◎						
九曲洞	△								
綠水	◎	◎		*	◎	◎			
天祥	◎	◎		◎	◎	◎		◎	
文山	◎					◎			
洛韶	◎				◎	◎		◎	
新白楊	◎	◎	◎		◎	*			
慈恩	◎					◎		◎	
碧綠	◎	◎		◎	◎	*			
金馬隧道	◎		◎		◎	*			
關原	◎	*	*	◎	◎	◎		◎	◎
大禹嶺	◎		*	◎	◎	◎		◎	
小風口	◎		◎		◎				
合歡山莊	◎	*	◎	◎	◎	◎		◎	
武嶺	◎		◎		◎				
昆陽	◎		◎		◎		◎		

註1：◎表此據點有該項設施

△表該項設施正在興建中

*表規劃中之設施

第三節 民間業者經營旅遊巴士現況

一. 概況：

目前在花蓮經營旅遊巴士之民間業者以花蓮客運為主，即由其連繫花蓮市各旅館業者、旅行社及機場，安排有意前來本園區旅遊之遊客當日花蓮至天祥之旅遊行程，並提供交通巴士之服務，費用每人500元（包含中餐及遊憩區之門票費用）。

二. 經營狀況：

花蓮客運每日出車一部，遊客人數約為20—30人，遊客分為中國籍、日本籍，及其它國籍，公司並安排導遊一名負責當日之導覽。

三. 訂票方式：

由遊客直接向花蓮客運付費訂位，或由各旅館代受遊客之訂位付費，並將訂位情形告知花蓮客運。

四. 行程安排：

花蓮客運太魯閣國家公園一日遊行程安排

到達時間	地點	目的
0800	花蓮市各旅館	載運遊客
0900	北埔機場	載運遊客
0930	大理石工廠	參觀
1040	太魯閣	遊憩停留
1100	長春祠	遊憩停留
1120	燕子口	遊憩停留
1200	天祥	遊憩停留
1300	新城	用餐
1400	東椰館	觀賞歌舞
1530	花蓮市各旅館	回程

第三章 解說巴士之成本效益暨可行性分析

第一節 成本效益分析

解說巴士之經營依其經營主體之不同略分為：由本處自營及委由民間經營兩類型。由本處經營時，其優點為服務品質及司機考核易掌握，且計劃之執行較易推動；缺點則為投資成本及固定成本均較高，且解說巴士肇事時本處之責任較重。反之，由民間經營時，除服務品質及司機考核本處較不易掌握外，餘不論就責任或成本而言，均較自營為有利。茲以本處初步執行成本析之如下：

方案一 以自有之解說巴士執行且非營利

國家公園承辦課室	工作項目	經費概估（單位：元/年）
企劃課	路權申請	
解說課	宣傳	700,000
	解說員訓練	30,000
	解說品提供	20,000
	解說人力需求	700,000
	多媒體放映時間之配合	
工務課	設立候車站牌	90,000
觀光課	公共設施維護	
綠水管理站	解說品之提供 多媒體放映時間之配合	30,000
布洛灣管理站	解說品之提供 多媒體放映時間之配合	30,000
秘書室	購買解說巴士設備	1,000,000
	辦理保險	300,000
	司機兩名	700,000
	解說巴士保養維修	150,000
合計		3,750,000

註：假設初期僅於例假日行駛；每日出車兩輛

方案二 租用巴士執行且非營利

國家公園承辦課室	工作項目	經費概估（單位：元/年）
企劃課	路權申請	
解說課	宣傳	700,000
	解說員訓練	30,000
	解說品提供	20,000
	解說人力需求	700,000
	多媒體放映時間之配合	
工務課	設立候車站牌	90,000
觀光課	公共設施維護	
綠水管理站	解說品之提供	30,000
	多媒體放映時間之配合	
布洛灣管理站	解說品之提供	30,000
	多媒體放映時間之配合	
秘書室	租用解說巴士	1,400,000
	辦理保險	300,000
合計		3,300,000

註：假設初期僅於例假日行駛；每日出車兩輛

方案三 租用巴士執行且營利

國家公園承辦課室	工作項目	經費概估(單位：元/年)
企劃課	路權申請	
解說課	宣傳	700,000
	解說員訓練	30,000
	解說品提供	20,000
	解說人力需求	700,000
	多媒體放映時間之配合	
工務課	設立候車站牌	90,000
觀光課	公共設施維護	
綠水管理站	解說品之提供	30,000
	多媒體放映時間之配合	
布洛灣管理站	解說品之提供	30,000
	多媒體放映時間之配合	
秘書室	租用解說巴士	1,400,000
	辦理保險	300,000
	製作票券	30,000
合計		3,330,000

註：假設初期僅於例假日行駛；每日出車兩輛

第二節 解說巴士載客量(比率)預估及成本評估

1. 載客量預估：以解說巴士年載客量除以太魯閣國家公園82年遊客總數得一年載客比率。分為A、以管理處巴士執行及B、承租遊覽車兩方案。
(每年國定例假日以70天計；每日出車兩部)
(82年遊客人數為1196202人)
 - A. 以管理處巴士執行：(每輛巴士可坐25人)
一年載客總數為 $70 \times 2 \times 25 = 3500$ 人
佔年度遊客總數比率： $3500 / 1196202 = 0.3\%$
 - B. 承租遊覽車：(每輛巴士可坐40人)
一年載客總數為 $70 \times 2 \times 40 = 5600$ 人
佔年度遊客總數比率： $5600 / 1196202 = 0.47\%$
2. 成本評估：以解說巴士年度成本除以太魯閣國家公園82年遊客總數得平均投資每人成本。分為A、以管理處巴士執行且不營利；B、承租遊覽車且不營利及C、承租遊覽車且營利三方案。
(此成本不包括意外事故責任成本)
 - A. 以管理處巴士執行且不營利
解說巴士年度成本：3750000
平均投資每人成本： $3750000 / 3500 = 1000$ (元/人)
 - B. 承租遊覽車且不營利
解說巴士年度成本：3300000
平均投資每人成本： $3300000 / 5600 = 590$ (元/人)
 - C. 承租遊覽車且營利
解說巴士年度成本：3330000
平均投資每人成本： $3330000 / 5600 = 595$ (元/人)

第三節 疏解交通量之評估

以解說巴士年載客量，換算成疏解車輛總數，再除以太魯閣國家公園82年車輛總數得一年疏解交通量比率。
分為A、以管理處巴士執行；B、承租遊覽車兩方案。
(82年小客車總數為400572輛)
(82年車輛總數為509876輛)

1. 以管理處巴士執行：年載客人數3500人
假設原本這3500人的交通工具是小客車
暫定每部小客車可坐三人
每年可疏解： $3500/3=1200$ 車次
佔年度小客車總數比率： $1200/400572=0.3\%$
佔年度車輛總數比率： $1200/509876=0.23\%$
2. 承租遊覽車：年載客人數5600人
假設原本這5600人的交通工具是小客車
暫定每部小客車可坐三人
每年可疏解： $5600/3=1900$ 車次
佔年度小客車總數比率： $1900/400572=0.47\%$
佔年度車輛總數比率： $1900/509876=0.37\%$

第四節 可行性分析

茲將上述所列成本、載客量及疏解交通量分析比較如下

經營方式	成本	載客量	平均投資 成本	疏解交通 量及比率	合理 票價
本處巴士 非營利	3750000	3500人	1000元/人	1200車次 0.23%	?
租用巴士 非營利	3300000	5600人	590元/人	1900車次 0.37%	?
租用巴士 營利	3330000	5600人	595元/人	1900車次 0.37%	?

由上表分析得知，如由本處自營解說巴士，不但成本高、責任重，且因載客量有限，並不能達成疏解交通量之目的；較之於目前台汽公司中橫二日遊票價僅579元，及花蓮客運一日500元/人且包含午餐之情形，自營一途顯不可行。是下章起提出以民間為經營主體之規劃方案及細部執行計畫。

第四章 問題探討與規劃構想

第一節 問題探討與對策

問題一：本處、民間業者與相關單位在解說巴士之經營，各扮演何種角色及具何種功能

對策：確立民間業者為經營解說巴士之主體，負責提供解說巴士、司機及接駁遊客、辦理遊客保險、供應茶水並負責遊客安全、印製票券及文宣摺頁。本處及花蓮縣政府為監督、協調及推動者，本處並負責解說設施之提供及解說員之派遣。

問題二：遊程應如何安排，以兼顧解說巴士之公益性。

對策：民間業者經營解說巴士，固得自定遊程路線，惟應限就園區內遊憩據點為之。至於商業氣息濃厚之園區外導覽，如大理石工廠或舞蹈文化表演館等地可規劃在未來市區觀光之範圍內。

問題三：採行何種解說方式

解說巴士之解說方式分為開放式與封閉式兩種，分別陳述如下：

- (1) · 開放式：定時發車，遊客中途可自由上下車並可轉搭當日其他班次之解說巴士。
- (2) · 封閉式：全程參加之遊客均固定不變，亦即上車與下車者為同一批遊客，並不得任意搭乘其他班次之解說巴士。

利弊評析

	開放式	封閉式
優點	1、遊客自由度高，不受行程限制。 2、可自由利用本處提供之資源，例如：展示館、步道，充分達到解說資源之效果	1、遊客人數一定，行程易掌握。 2、解說員隨隊，可以作完整且有體系的介紹
缺點	1、除非班次夠多，否則易造成遊客下車後坐不上車之困擾 2、遊客未全程參與，行程不連貫，增加車內解說之困擾。	1、遊客無法任意停留，難作深入之自然體驗。

對策：如班次可充分安排，採開放式之解說方式較符合遊客之需求與解說巴士設立之目的，惟因考量遊客量之難以掌握，為兼顧民間業者之利益，初期可採封閉式之解說巴士。

問題四：解說巴士之費率及票價如何擬定

一般運輸系統之費率可分為距離費率制、分區費率制、按次計費制及按人計費制四種。其優缺如下

費率方式	優點	缺點
距離費率制(依搭乘距離之長短計費)	公平	1、票種複雜 2、驗票困難 3、每站均須售
分區費率制(在一定路程內採統一票價，超過該範圍則收另一票價)	1、票種可簡化 2、驗票困難較小	分區範圍之釐定較困難，乘客對該範圍之釐定標準不易瞭解
按次計費制(每搭乘一次需計一次費)	1、票種簡單 2、符合搭車行為	有短程補貼長程之失
按人計費制(一張票在一段時間內可隨意搭乘多少次)	1、票種簡單 2、符合搭車	驗票較困難，乘客容易逃票

註：上表擷自81.6.出版之『陽明山國家公園解說巴士營運規劃』一書

- 對策1. 採開放式解說方式者，擇按人計費制較適宜。至如採封閉式解說方式者，則無上開各費率之適用，緣係一票使用全程。
2. 在票價釐定方面，為顧及民間業者之利益，宜由民間業者先行擬定票價，但因解說巴士兼具公益性質，故票價擬定后宜再由民間業者、縣政府、公益機構及本處按平均成本加計合理報酬率之標準共同商議決定。此外，票價尚應針對兒童、老人及殘障人士給予優待

問題5・遊客國籍不同或搭乘人數不定，車輛如何調度？

對策1. 花蓮客運經營旅遊巴士之經驗，每日遊客人數並不多，且外國籍遊客人數亦不定，如須一一兼顧，恐造成解說巴士執行困難，故執行初階僅於週末例假日行駛，並採預約方式且針對本國籍遊客服務，俟遊客量穩定后再行調整班次。

2. 執行期間，不論載客人數多寡，均不停駛。嗣經評估後，可考慮訂定最低搭乘人數，未達此人數則停駛。

問題6・遊客如何訂位、付費及退費問題

對策1. 為便於統計參加解說巴士之遊客人數及車輛之調度，就解說巴士之執行，宜設調度中心，統籌訂位及付費等相關事宜。

2. 遊客可直接向調度中心或透過旅館、旅行社向調度中心連繫訂位事宜。

3. 付費及退費辦法由民間業者自訂。例如：為兼顧業者利益，可規定遊客報名時，須給付訂金，逾期未參加者訂金沒收。或規定若因不可抗力事由致解說巴士須原車折返時，為顧及遊客權益，於旅遊行程已達全部行程二分之一時(即到達天祥)，不予退費；反之，則全額退費等是。

問題7·如何在花蓮航空站接駁遊客

對策1. 因解說巴士之執行事關花蓮觀光事業之發展，宜請花蓮航空站於入境大廳出口處安排臨時性載客處所。

2. 為使遊客初抵機場即能獲得解說巴士相關資料，宜於入境大廳服務台設立標示牌，並放置介紹解說巴士資訊之摺頁等文宣品供人取用。

問題8·如何降低意外事故

對策1. 路況不佳或颱風豪雨時解說巴士應停駛。

2. 雨天或地震過後，就易落石區宜斟酌實際情況改為車上解說。

3. 應為每位遊客投保旅遊平安險。

4. 車內應備簡易急救箱，隨隊解說員及駕駛員應受有簡易護理之訓練。

5. 解說人員及駕駛員應有完備之職前訓練。

6. 於遊客中心出發前詳細告知遊客應行遵守之注意事項，並於文宣品及票券上載明前開事項。

7. 民間業者應調派檢驗合格之車輛及品性、技術均優之駕駛人員。

問題9·解說巴士之停駛，應由何人決定？

對策1. 應訂立停駛條件及程序。條件是否成就有疑義時，於行駛前，由民間業者與本處當日值班主管人員共同決定，意見不一致時，由民間業者決之，並於各上車地點及遊客中心張貼停駛公告。若係行駛中則由駕駛員與解說員做應變處理，意見不一致時，由駕駛員決定。

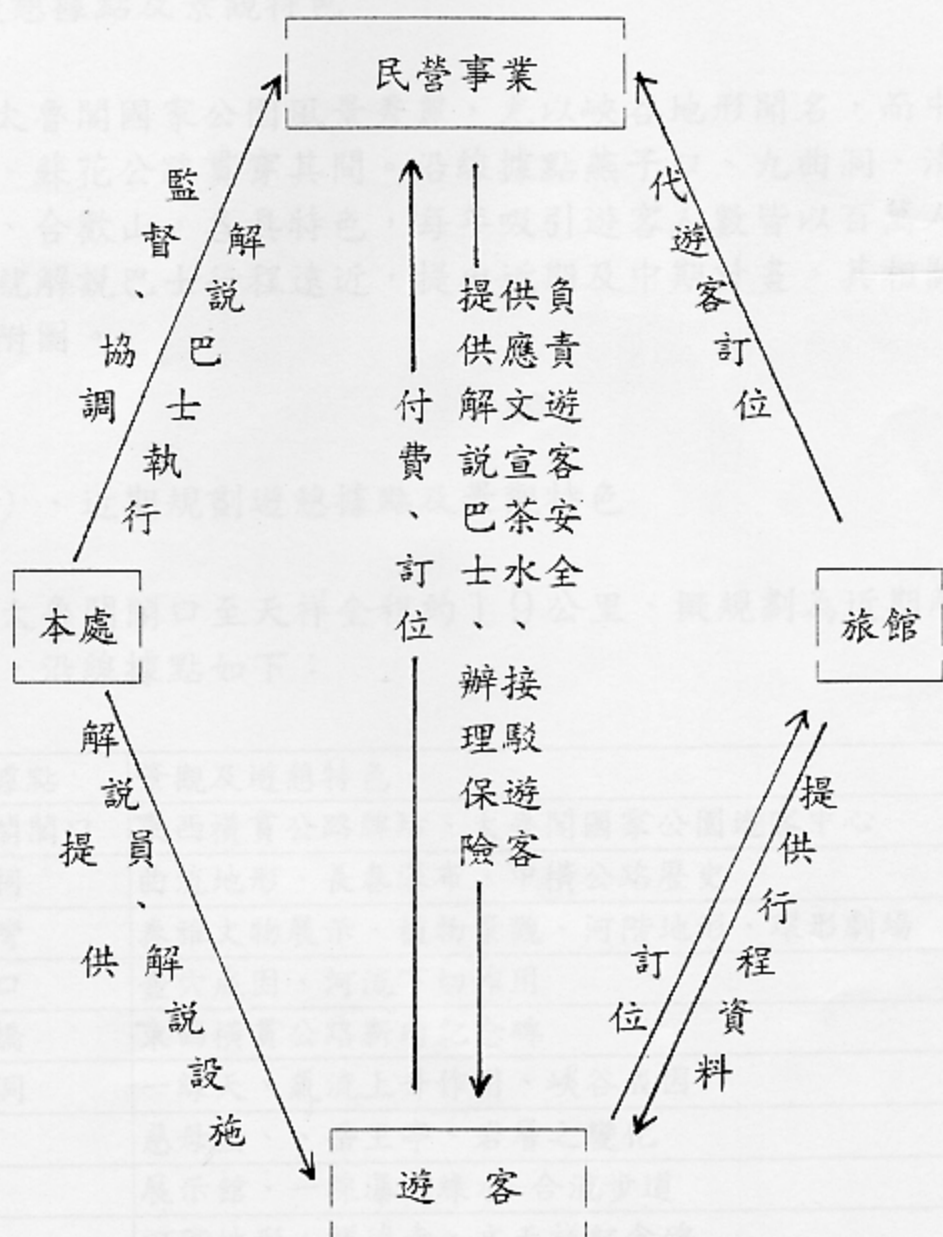
2. 訂立停駛時業者與遊客間之權利義務關係，及不當停駛對遊客之賠償辦法。

第二節 規劃構想

依據規劃目標、問題探討與對策之研討，提出以下規劃構想：

一、採民間經營方式。由遊客與民間業者直接發生契約行為，即舉凡票價、付費及責任歸屬等權利義務均由二者自訂，本處僅居監督及協調地位。其相互關係如下：

經營主體、調度中心



二. 初期採封閉式解說方式，並以一票乘坐全線之方式為之。嗣可於遊客量穩定後改採開放式解說方式並按人計費。

三. 票價由民間業者先行擬定，再由縣政府、公益機構及本處等相關單位共同商議決定之。

四. 遊憩據點及景觀特色

太魯閣國家公園風景秀麗，尤以峽谷地形聞名，而中橫公路、蘇花公路貫穿其間。沿線據點燕子口、九曲洞、清水斷崖、合歡山，各具特色，每年吸引遊客人數皆以百萬人計。茲就解說巴士行程遠近，提出近期及中期計畫，其相關路線參附圖。

(一) · 近期規劃遊憩據點及景觀特色

太魯閣閣口至天祥全程約19公里，擬規劃為近期解說路線，沿線據點如下：

遊憩據點	景觀及遊憩特色
太魯閣閣口	東西橫貫公路牌坊、太魯閣國家公園遊客中心
長春祠	曲流地形、長春瀑布、中橫公路歷史
布洛灣	泰雅文物展示、植物景觀、河階地形、環形劇場
燕子口	壺穴成因、河流下切作用
新珥橋	東西橫貫公路新珥紀念碑
九曲洞	一線天、氣流上升作用、峽谷成因
合流	慈母橋、岳王亭、岩層之變化
綠水	展示館、一線瀑、綠水-合流步道
天祥	河階地形、祥德寺、文天祥紀念碑

(二) · 中期規劃遊憩據點及景觀特色

中橫公路部份：太魯閣閣口至合歡山全程約80公里，
蘇花公路部份：太魯閣閣口至和仁全程約17公里，擬規劃
為中期解說路線，沿線據點如下：

1 · 中橫公路部份

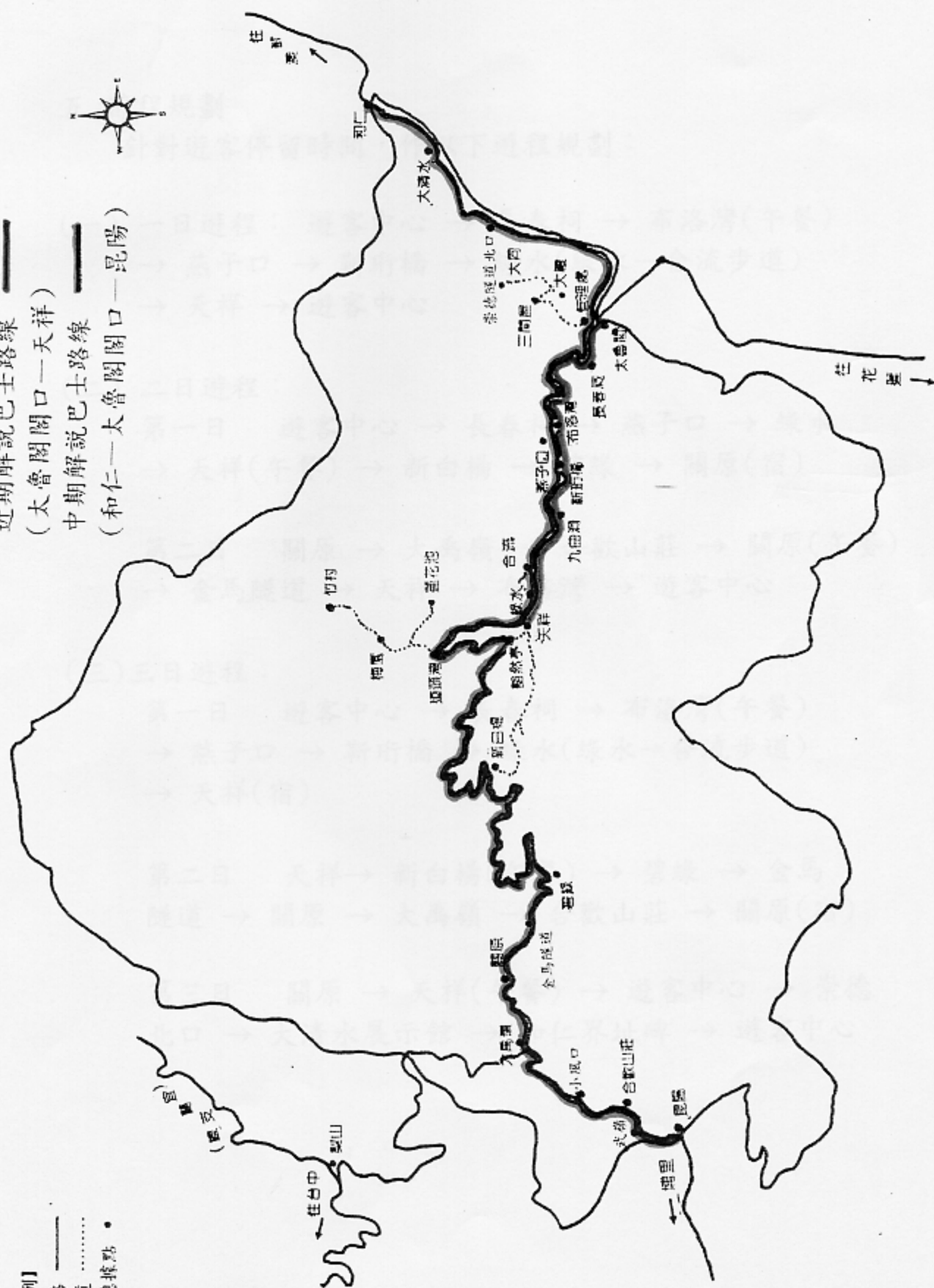
遊憩據點	景觀及遊憩特色
新白楊	服務站
碧綠	神木、雲海
金馬隧道	中海拔動植物生態
關原	雲海、中高海拔動植物生態
大禹嶺	東西橫貫公路主線最高點、中高海拔動植物生態
小風口	鐵杉生態、草原生態
合歡山莊	冬季雪景、箭竹草原、高海拔動植物生態
武嶺	河流之向源侵蝕、奇萊及合歡山等之觀景
昆陽	中橫公路霧社支線之西邊入口

2 · 蘇花公路部份

遊憩據點	景觀及遊憩特色
崇德隧道北口	崇德三角洲、清水斷崖之成因
大清水	服務站、蘇花沿線景觀、動植物介紹
和仁	崇德三角洲、清水斷崖之成因、蘇花公路歷史沿革

公路——
步道——
遊憩據點 ●

——
 近期解說巴士路線
 (太魯閣閘口—天祥)
 ——
 中期解說巴士路線
 (和仁—太魯閣閘口—昆陽)



五. 遊程規劃

針對遊客停留時間，作以下遊程規劃：

(一). 一日遊程：遊客中心 → 長春祠 → 布洛灣(午餐)
→ 燕子口 → 靳珩橋 → 綠水(綠水—合流步道)
→ 天祥 → 遊客中心

(二). 二日遊程：

第一日 遊客中心 → 長春祠 → 燕子口 → 綠水
→ 天祥(午餐) → 新白楊 → 碧綠 → 關原(宿)

第二日 關原 → 大禹嶺 → 合歡山莊 → 關原(午餐)
→ 金馬隧道 → 天祥 → 布洛灣 → 遊客中心

(三). 三日遊程：

第一日 遊客中心 → 長春祠 → 布洛灣(午餐)
→ 燕子口 → 靳珩橋 → 綠水(綠水—合流步道)
→ 天祥(宿)

第二日 天祥 → 新白楊(午餐) → 碧綠 → 金馬
隧道 → 關原 → 大禹嶺 → 合歡山莊 → 關原(宿)

第三日 關原 → 天祥(午餐) → 遊客中心 → 崇德
北口 → 大清水展示館 → 和仁界址碑 → 遊客中心

第五章 細部執行計劃

第一節・解說巴士路線安排暨遊客接駁

時間	各旅行社、飯店	營運調度中心	本處	遊程據點	離開時間
0700	1、將搭車人數告知營運調度中心	2、派車至各旅行社、飯店接駁遊客			0800
0830		3、至航空站載送遊客			0850
0920		4、至遊客中心載送遊客並會合解說員	5、調派解說員、提供解說設施、及於遊客中心設集合處所		
0930			6. 觀賞多媒體及導館解說		1020
1035				7. 長春祠據點解說	1045
1100				8. 布洛灣據點解說、用餐	1230
1240				9. 燕子口據點解說	1310
1340				10. 天祥據點休憩	1400
1410				11. 綠水展示館及綠水-合流步道解說	1520
1600 s 1700		13. 載送遊客 返程		12. 回到遊客中心	

第二節・車輛及解說員調派

一・車輛方面：

設立調度中心，負責車輛調度並訂立車輛管理辦法-包括車輛保養、行車安全(含駕駛員)及車輛調度等事宜

二・解說員方面：

解說員(包括義工解說員)調派班表之排定及代理制度之訂定。

第三節・解說與服務：

解說巴士固係由民間業者經營，惟以其亦具公益性，是本處立於監督及協助地位，應提供下列各項服務：

- 一・辦理義工解說員及導遊之訓練以補解說人力之不足
- 二・加強解說員外語及專業知識之訓練，增進其解說能力
- 三・解說設施之維修
- 四・多媒體簡報之放映
- 五・提供最新解說設施資訊
- 六・停車場之擴建

第四節・經營管理

- 一. 設立調度中心司訂位、付費、車輛及人員調派等職
- 二. 設立候車站牌(採開放式解說方式始有需要)
- 三. 於各上車地點設立招呼站
- 四. 印製票券
- 五. 宣傳

- (一)製作中、英、日摺頁(內容包括解說巴士路線、班車時間、各上車地點、訂位方式、所需文件-例如：辦理投保之資料等；收費標準、應行注意事項、餐飲自備等)放置於車站、機場、旅館、飯店、旅行社及相關公會。
- (二)經由廣播及報章之報導讓民眾對解說巴士有更深入之瞭解。
- (三)在本處及花蓮縣政府相關刊物，如本處出版之News Letter、月訊、摺頁等刊載解說巴士有關事項以為宣傳。
- (四)利用本處、花蓮縣政府、觀光協會及旅行公會辦理各項活動中，視實際情況適時宣傳。

第五節 經費概估

本處協助民間業者經營解說巴士所需成本預估

承辦課室	工作項目	經費概估(單位：元)
解說課	解說出版品之提供	10,000元/年
	解說員人力需求	350,000元/年
	解說人員之訓練	
綠水管理站	解說品之提供	10,000元/年
布洛灣管理站	解說品之提供	10,000元/年
合計		380,000元/年

第六章 結論與建議

- 一、無論從成本分析、經營效果及可行性觀之，均由民間經營為佳，但因解說巴士之設置非純屬營利行為，且主要解說工作係由本處解說員擔任，是本處應予嚴格監督，以免落於圖利他人之口實。
- 二、為鼓勵民間業者執行解說巴士之意願，於法令許可範圍內，得制定獎勵辦法，例如：獎勵民間參與投資條例，此於本處發佈之「太魯閣國家公園環園解說巴士業投資經營管理辦法」第二章第三條，明文規定本處應於受理經營解說巴士申請前公告，公告內容應包括鼓勵條件之本旨相符。
- 三、疏解交通量係解說巴士設置之主要目的之一，其方法厥為吸引遊客以解說巴士替代自小客車，惟除加強解說巴士知性之特色以吸引遊客外，其他相關方面，如尋求鐵路單位之協助，解決北迴及南迴一票難求之問題，或進行中橫道路、停車場等擴建工程以改善中橫沿線路況及實施人車分道等均為重要因應措施。
- 四、配合中長期方案，建議以成本價提供中、英、日語解說錄影帶（如太魯閣國家公園簡介等）予相關營運事業機構，以推廣解說教育及對太魯閣國家公園之認識。

參考文獻

- 一、中華民國道路協會，『陽明山國家公園解說巴士營運規劃』，1992，陽明山國家公園管理處印製
- 二、太魯閣國家公園管理處，『太魯閣國家公園計畫』，1986，內政部印製
- 三、中華民國自然生態保育協會，『太魯閣國家公園解說系統規劃研究報告』，1989，太魯閣國家公園管理處印製
- 四、日建設計株式會社，『太魯閣國家公園遊憩區基本規劃報告』，1988，太魯閣國家公園管理處印製
- 五、太魯閣國家公園管理處，『太魯閣國家公園觀光遊憩業務計畫彙編』，1991，太魯閣國家公園管理處印製
- 六、欣境工程顧問有限公司，『蘇花公路和仁至太魯閣段整體規劃』，1980，太魯閣國家公園管理處印製
- 七、華大工程顧問有限公司，『太魯閣國家公園遊憩發展策略與閣國家公園事業執行方案之研究』1980，太魯閣國家公園管理處印製
- 八、美H. C. H. 建築及規劃顧問公司，『中部橫貫公一天祥段交通改善及景觀維護實施計劃』，1988，太魯閣國家公園管理處印製
- 九、太乙工程顧問股份有限公司，『太魯閣國家公園合歡山遊憩區細部計劃』，1993，太魯閣國家公園管理處印製