

第二章、基本資料分析

2-1、相關政策及研究概況

2-2、國內外案例

2-3、景觀道路路網先期規劃

2-4、道路設施分類



2-1、相關政策及研究概況

透過國內既有景觀道路相關政策及研究成果彙整，界定國內景觀道路之定義及類型，各計畫及研究報告之摘要內容如下：

一、相關政策及建設計畫

(一) 內政部營建署編製之國內旅遊發展方案-全國景觀道路建設計畫

(本計畫業已於 92 年 6 月整併於觀光客倍增計畫中)

該計畫研提構想內容如下：

- 1、以台灣地區公路系統為範圍，評選人口集中地區通往觀光遊憩地區或觀光遊憩據點之間聯絡道路作為景觀道路，辦理景觀改善工程。
- 2、景觀道路建設以大量植栽及綠美化作為建設重點，並於道路沿線選擇視野廣闊、風景自然優美之據點作為休憩站，提供必要之服務設施。
- 3、休憩站以附設造型雅緻之旅遊資訊中心、餐飲設施或紀念品販賣店，並全面植栽綠美化為建設重點。
- 4、景觀道路通過都市或農村聚落地區，以美化街道傢俱及植栽優良樹種作為道路景觀改善重點。
- 5、景觀道路需開挖之坡面，要求採用自然生態工法，維護道路景觀。
- 6、由各觀光遊憩地區經營管理機關或道路主管機關提報景觀道路改善工程計畫，並作為計畫執行機關，以負責計畫之執行及日後之經營管理。

表 2-1、全國景觀道路系統一覽表

編號	區域	路段名	編號	區域	路段名
1	北部	台 9	40	中部	縣 131
2	北部	台 7 甲 (北橫至思源啞口)	41	中部	縣 126
3	北部	縣 191	42	南部	台 18 (嘉義至自忠)
4	北部	台 2 甲	43	南部	縣 162 甲 (梅山至掘尺嶺)
5	北部	台 2 (東北角海岸)	44	南部	台 3 (梅山至玉井至旗山)
6	北部	台 2 (北海岸沿線)	45	南部	縣 172 (白河至瀟水)
7	北部	國 2 (機場聯絡道)	46	南部	縣 174 (六甲至照興)
8	北部	台 9 甲	47	南部	台 21 (三民至旗山)
9	北部	台 7 (北橫公路)	48	南部	台 24 (霧台至三地門至長興)
10	北部	台 3 (桃園、新竹生活圈)	49	南部	台 20 (南橫公路至其支線，

					玉井至關山、池上)
11	北部	北 107 (烏來至信賢)	50	南部	縣 176 (新山子寮至七股)
12	北部	竹 43(新竹至峨眉湖、獅頭山)	51	南部	縣 184 及 184 甲(六龜至美濃)
13	北部	縣 122 南清公路	52	南部	台 27 (荖濃至高樹)
14	北部	縣 118 羅馬公路	53	南部	台 17 (東石至七股)
15	北部	縣 101 甲巴拉卡公路	54	南部	縣 199 及 199r 甲 (四重溪至牡丹至旭海)
16	北部	宜 53 太平山公路	55	南部	台 1 及台 26 (枋寮至楓港至恆春佳樂水)
17	北部	北 34 金水公路	56	南部	澎湖縣 203 (馬公至白沙至外垵)
18	北部	台 4	57	南部	台 9 (南迴公路)
19	北部	縣 102 (瑞芳至九份)	58	南部	屏東縣 200
20	北部	縣 103	59	南部	澎湖縣 201
21	北部	竹 41	60	南部	台 17 (林園至枋寮)
22	北部	竹 37	61	南部	澎湖縣 202
23	中部	台 3 (獅頭山至東勢)	62	東部	台 9(蘇花公路,和平至壽卡)
24	中部	苗 62 (法雲寺至泰安溫泉)	63	東部	台 11
25	中部	台 7 甲 (思源啞口至梨山)	64	東部	台 8 (大禹嶺至太魯閣)
26	中部	台 8 (東勢至大禹嶺)	65	東部	台 14 甲
27	中部	縣 129 (大坑至東勢)	66	東部	縣 193 (三棧至花蓮)
28	中部	縣 139 及縣 139 乙 (八卦山至名間)	67	東部	台 9 丙 (南華至壽豐)
29	中部	縣 124 (三灣至南庄至獅潭)	68	東部	台 11 甲 (光豐公路,光復至豐濱)
30	中部	台 14 及台 14 甲 (草屯至合歡山)	69	東部	縣 195 (花蓮溪口至瑞穗)
31	中部	縣 133 及投 80(九九峰至惠蓀林場)	70	東部	縣 195 甲 (瑞穗至樂合)
32	中部	台 21 (新中橫水玉段,天冷至日月潭至玉山)	71	東部	花 64 (瑞港公路,瑞穗至大港口)
33	中部	台 16 (名間至雙龍瀑布)	72	東部	台 23 (東富公路,東河至富里)
34	中部	縣 151 (烏山至杉林溪至烏松坑山)	73	東部	台 20 (南橫公路,池上至關山啞口)
35	中部	縣 149 (竹山至草嶺)	74	東部	縣 197 (富源至池上)
36	中部	台 18 (新中橫嘉玉段,阿里山至玉山)	75	東部	台 20 甲 (海端至初來)
37	中部	台 13	76	東部	東 34 及東 36 (鹿野至紅葉溫泉)
38	中部	台 17	77	東部	綠島環島公路
39	中部	縣 130	78	東部	蘭嶼環島公路

(二)挑戰 2008 國家發展重點計畫--「觀光客倍增計畫」(交通部觀光局，2002)

根據世界觀光旅遊委員會(WTTC)之推估，未來10年全球之觀光產業成長情形為：旅遊支出自4.21兆美元成長至8.61兆美元，觀光旅遊產業之對GDP之貢獻率將自3.6%增至3.8%，其就業人數將自目前1.98億人增加至2.5億人。由此可見觀光產業在今後全球經濟上扮演重要的角色。台灣因地理環境特殊，擁有豐富而多樣化的人文與自然資源，發展觀光具有雄厚的潛力；本計畫之願景，係以致力追求國際觀光客倍增之目標為動力，集中各相關部門力量，按先後緩急改善我國的觀光旅遊環境臻於國際水準，除吸引外國人來台觀光外，並讓國人樂於留在國內旅遊度假。

(三)台灣地區觀光遊憩系統發展計畫(交通部觀光局，1992)

於「台灣地區觀光遊憩系統發展計畫」景觀道路系統中，以區域計畫所研擬之景觀道路為基礎，配合其他相關計畫及該研究所提出之景觀道路，依據景觀道路所在區位及資源特性，規劃出12系統。

- 1、北部海岸系統：包括北海岸、東北角地區、以台2線為主。
- 2、東部海岸系統：包括蘇花、花東海岸線、以台9、台11公路為主。
- 3、花東縱谷系統：包括花東縱谷與穿越東部海岸山脈之道路，以台9、台11甲、台23及縣197號公路等為主。
- 4、陽明山系統：包括陽明山國家公園及附近道路，包括台2甲、台2乙公路。
- 5、北宜系統：包括以北宜公路及附近山區公路為主，包括台9、台9甲等。
- 6、北橫系統：以北橫公路為主，包括台7線、台7甲線。
- 7、中橫系統：以中部橫貫公路及其支線為主，包括台8、台14、台14甲、台18及台21等公路。
- 8、南橫系統：以南部橫貫公路為主，包括台20、台22線公路。
- 9、竹苗系統：以新竹、苗栗之丘陵地區公路為主，包括台3、縣122等公路。
- 10、中部平原盆地系統：以台中、彰化、南投接近平原地區道路為主，包括台12、縣139等公路。
- 11、嘉南丘陵系統：嘉南平原與中央山脈之間丘陵地區，包括台3、台18、縣172等公路。
- 12、墾丁系統：以墾丁國家公園及附近道路為主，包括台1、台24、台9甲及縣200等公路。

(四)區域計畫指定景觀道路之類型

區域計畫中提出六十八條景觀道路，大多數屬於省道系統，且大多位於自然地區、通過國家公園或國家風景區內(圖 2-1)，如下表所示。

表 2-2、區域計畫指定景觀道路類型表

編號	區域	路段名	資源類型			初步潛力分類*	
			海岸 道路	山區 道路	鄉野 道路	I	II
1	北部	台 9 (北宜公路)		◎	◎		◎
2	北部	台 7 甲		◎		◎	
3	北部	縣 191			◎		◎
4	北部	山腳觀光道路			◎		◎
5	北部	台 2 甲 (陽金公路)		◎		◎	
6	北部	台 2 (東北角海岸公路)	◎			◎	
7	北部	台 2 (北海岸)	◎		◎	◎	
8	北部	台 2 乙		◎			◎
9	北部	台 9 甲		◎		◎	
10	北部	縣 103			◎		◎
11	北部	台 7 (北橫公路)		◎	◎	◎	
12	北部	台 3			◎		◎
13	北部	縣 112			◎		◎
14	北部	台 3		◎	◎		◎
15	北部	竹 43		◎	◎		◎
16	中部	台 3			◎		◎
17	中部	苗 62			◎		◎
18	中部	縣 122		◎	◎		◎
19	中部	台 8 (中橫公路)		◎		◎	
20	中部	縣 129			◎		◎
21	中部	縣 139		◎	◎		◎
22	中部	台 14		◎			◎
23	中部	縣 133 及投 80		◎			◎
24	中部	台 21 (新中橫水玉段)		◎		◎	
25	中部	台 16		◎	◎	◎	
26	中部	縣 151		◎			◎
27	中部	縣 149		◎			◎
28	中部	台 18 (新中橫嘉玉段)		◎		◎	
29	南部	台 18		◎	◎	◎	
30	南部	縣 162 甲		◎	◎		◎
31	南部	台 3		◎	◎		◎
32	南部	縣 172			◎		◎
33	南部	縣 174			◎		◎

34	南部	台 21		◎	◎		◎
35	南部	台 24		◎		◎	
36	南部	台 20 (南橫公路)		◎		◎	
37	南部	縣 176			◎		◎
38	南部	台 27		◎	◎		◎
39	南部	台 17	◎				◎
40	南部	縣 199	◎	◎	◎		◎
41	南部	台 1 及台 26	◎		◎	◎	
42	南部	澎湖縣 203 號	◎				◎
43	南部	台 24		◎	◎	◎	
44	南部	台 9 (南迴公路)		◎	◎	◎	
45	南部	屏東縣 200			◎		◎
46	南部	屏東縣 201			◎		◎
47	南部	縣 202			◎	◎	
48	南部	南迴鐵路枋野一號			◎		◎
49	東部	台 9 (蘇花公路)	◎			◎	
50	東部	台 11 (海岸公路)	◎			◎	
51	東部	縣 193		◎		◎	
52	東部	台 14		◎		◎	
53	東部	台 9 丙		◎			◎
54	東部	台 16		◎	◎	◎	
55	東部	台 11 甲 (光豐公路)		◎	◎	◎	
56	東部	縣 195		◎	◎	◎	
57	東部	縣 195 甲		◎	◎	◎	
58	東部	花 64 (瑞港公路)		◎		◎	
59	東部	玉濱公路		◎		◎	
60	東部	台 23 (南橫公路南段)		◎	◎	◎	
61	東部	台 20		◎		◎	
62	東部	縣 197		◎		◎	
64	東部	台 26	◎			◎	
65	東部	花 54		◎	◎	◎	
66	東部	花 67		◎	◎	◎	
67	東部	台 20 甲		◎	◎	◎	
68	東部	東 20		◎	◎	◎	

註*：初步潛力分類乃依照景觀資源特色價值、運輸量、執行可行性，將以上路段初分為二類。I 類為具優先發展推動之景觀道路，II 類則為再行評估發展之道路。

資料來源：景觀道路規劃與管理，1998;本計畫整理。



圖 2-1、區域計畫指定之景觀道路

資料來源：景觀道路規劃與管理，1998。

二、相關研究計畫

(一)台灣省風景區聯外道路及景觀道路系統規劃之研究(台灣省交通處旅遊事業管理局,1989)

本計畫委託成功大學都計系辦理,報告書中界定景觀道路為:一條能夠提供休閒性之開車賞景機會,任何對主要功能會造成重大惡性影響的其他功能(如兩點間的高速公路,特別是貨運或沿線兩側土地之不當使用)都會限制或施以特殊的管制方法。

根據該研究中各縣市政府提報之改善方案中,經該規劃研究單位實地勘查結果,具有景觀道路潛力者共計 19 個方案,其中多為連接各風景區之縣道。包含:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1、太平山道(翠峰湖) | 2、太平山林道(太平山) |
| 3、高 132(茂林) | 4、桃 115(義盛瀑布、小烏來) |
| 5、東 35(紅葉溫泉) | 6、高縣 185(荖濃溪、新開溫泉) |
| 7、苗 61(馬拉邦山) | 8、珠湖路(馬拉邦山) |
| 9、雲 149 甲(草嶺) | 10、投 80(惠蓀林場) |
| 11、嘉 131(葫蘆谷) | 12、嘉 169(豐山、來吉) |
| 13、台 9 甲(雙連埤) | 14、竹 122(清泉風景區) |
| 15、彰 1-3(台灣民俗村) | 16、雲 220(石壁風景區) |
| 17、花 54(大興瀑布) | 18、北 107(內洞森林遊樂區) |
| 19、花 72(安通溫泉) | |

(二)東北角風景特定區規劃報告(交通部觀光局,1987)

本計畫委託東海大學環境規劃暨景觀研究中心辦理,報告中指出景觀道路是一條包含道路及道路兩側之帶狀土地,它的主要功能是提供開車休閒賞景機會。它存在的形式可以是風景區內的一段帶狀景觀道路,亦可以是通往風景區的一段道路,或是聯繫各風景區或點之道路。

(三)景觀道路系統評估與規劃之研究(交通部觀光局,1996)

本計畫委託皓宇工程顧問公司辦理,報告中提出一套景觀道路評估方法與流程。評估準則包括景觀價值(景觀美質、生態價值、人文資源價值、視覺序列體驗)、道路服務品質(道路行車品質、道路服務設施品質)、執行可行性(土地劃設可行性、行政配合度)與景觀道路效益(遊憩效益、其他效益)等。

(四)景觀道路規劃與管理(內政部營建署,1997)

本計畫委託皓宇工程顧問公司辦理,報告中主要探討台灣地區推動景觀

道路面臨各種課題，並參考相關文獻，研擬景觀視覺管理方法，以進行實例測試，據以提出景觀道路規劃與管理相關準則與土地使用管理策略，供土地利用與管制之參考。

依道路所在環境特色及土地管理系統分為都市地區(園林道、商業街道、歷史老街)及自然地區(海岸道路、山區道路、鄉野道路)等六種類型道路。

(五)道路相關設施景觀設計準則之研究(交通部台灣區國道高速公路局，1999)

本計畫委託逢甲大學建築系辦理，報告中以使用者之視覺空間構成及美學基本構成為基礎，經由台灣地區道路相關環境及法令規章之探討，輔以美日之道路分類系統，進行道路分類探討。並基於用路人視覺體驗之觀點，以道路及周邊環境、道路提供運輸車種的不同，區分道路類型為市區道路、汽車專用道路及一般道路，再進行道路相關設施之設計考量，以及研擬道路設施設計準則。

研究中研擬之道路設施設計準則包含道路線形設計、道路斷面構成、道路設計區間、道路綠化、橋樑、道路交叉口、隧道及假隧道、人行道、排水設施、交通島及中央分隔帶、道路邊坡處理、休憩設施、交流道、收費站、巴士站、停車設施、交通安全防護設施、隔音牆、交通管理設施、地標、配電及通訊設備、街道傢俱、人行地下道等。此外，為協助規劃設計人員從事道路設計之實際案例參考，計畫內容中提出國內外優良示範案例，以照片及扼要文字說明設計目標及設計要點。

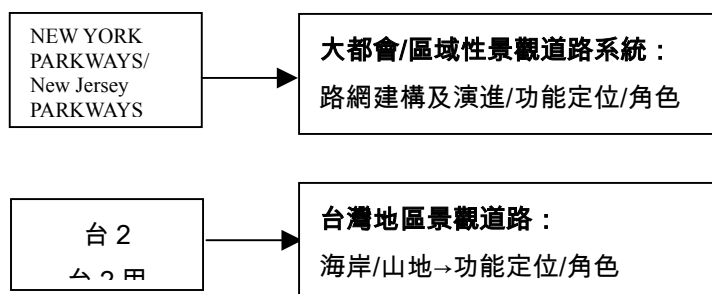
(六)綠營建工程方案—道路工程建立綠營建工程設計規範及設計準則(行政院公共工程委員會，2001)

本計畫委託財團法人中華建築中心辦理，報告中為確保道路工程從規劃、設計、施工及營運後之養護，甚至拆除料之回收均符合永續發展之觀念，使工程建設與環境生態共生共榮。針對道路工程之規劃、設計、施工及養護，以道路綠化、基地保水、節約能源、CO₂減量、廢棄物減量、水資源或污水垃圾改善等項指標作基礎進行探討，並針對現行道路工程設計及施工技術規範與準則進行修訂，以發展綠營建道路，達到「低環境衝擊」、「低資源耗費」及「延長生命週期」之最終目標。

上述研究計畫包含全面性的景觀道路系統評估；景觀道路規劃、設計與管理議題，並以串連風景區及遊憩據點的角度，分析道路景觀標準，界定景觀道路路線。本計畫將以上述研究成果為基礎，並參酌國內旅遊發展方案、觀光客倍增計畫及區域計畫景觀道路路網架構，進一步界定區域性景觀道路風格及類型，做為道路景觀相關設施設計之準據。

2-2、國內外案例

本節主要針對國內外景觀道路案例，包括紐約市景觀道路系統及國內風景區內之景觀道路，分析其功能定位，相關設施設置情形，作為後續景觀道路相關設施設計之參考。



一、國外案例

(一) NEW YORK 景觀道路系統(Parkways: Past, Present, and Future, 1987)

景觀道路與高速公路及快速公路最大的不同在於其觀賞性及遊憩性。因此紐約都會區之景觀道路於建立之初便以道路之遊憩價值及景觀價值為首要條件，其交通運輸功能為次要條件。從最早由Olmsted 構思之位於Brooklyn 的 Eastern and Ocean Parkways，紐約市所有之景觀道路之規劃皆重視其觀賞性及遊憩性，且亦為進入大型公園之主要入口。

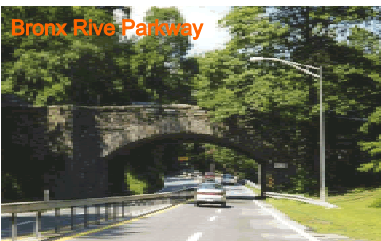
景觀道路對都市發展深具影響力，可提昇鄰近地區環境品質，帶動周邊地區發展。由 Olmsted 規劃之 Brooklyn 的 Eastern and Ocean Parkways，一直都是被喜愛的住宅區景觀道路。於 1987 年，紐約市的 Landmarks Preservation Commission 將 Eastern Parkway 設定為「具有獨特個性、歷史及景觀價值、文化及傳承意義」之景觀地標，同時將其納入 National Register of Historic Places，使其不得以改善交通之理由而變更。

1929 年起，Robert Moses 亦積極地推動紐約市的景觀道路系統。從 1934 年至 1940 年，在紐約市內完成了 70 哩的景觀道路，包括 Grand Central Parkway、Henry Hudson Parkway、及 Belt Parkway。Robert Moses 對公共建設的熱情與積極，使得紐約市建立了全國最完整的景觀道路系統。



景觀道路之設置對於紐約都會區之發展有許多貢獻。其中最重要的是，它們保留了自然景觀廊道，如 Westchester County 的河谷、曼哈頓的 Hudson 河河岸、Long Island、Brooklyn 及 Queens 地區的海岸及 New Jersey 的壯麗峽谷。此外景觀道路亦可提供鄰近社區休閒遊憩之場所及通往公園及海灘便利的通道。

1、Bronx River Parkway



www.nycroads.com/roads/pkwy-NYC

二十世紀之初，紐約市即可預測未來紐約市於交通運輸上之需求。因此許多高速公路、橋樑及隧道建設之藍圖逐漸完成，但是 Bronx River Parkway 則是一個僅為汽車而建設之景觀道路。Bronx River Parkway 之建設計畫結合了 Bronx River 河床之整治及排水管線之計畫，其道路之完成將串連 Bronxville、Scarsdale、Hartsdale 及其它 Bronx River 沿岸之新開發地區。此計畫之建設經費由紐約市支付 75%，剩餘的 25% 則由 Westchester County 支付。

Bronx River Parkway 於 1924 年完成，全線長 16 哩，從 Valhalla 的 Kensico 水壩連至紐約市之 Bronx 公園。Bronx River Parkway 是一個非常成功的案例。駕駛者可以每小時 35 哩之時速，欣賞著周邊美麗宜人的河川及公園景觀。Westchester County Parks Commission 於 1922 年成立。於 1925 年 Bronx River Parkway 之管理權移交給 Westchester County Parks Commission。從 1922 年至 1933 年間，Westchester County 發展了完善的公園及景觀道路系統，同時亦為此區帶來了快速的成長。

2、Belt Parkway



資料來源：

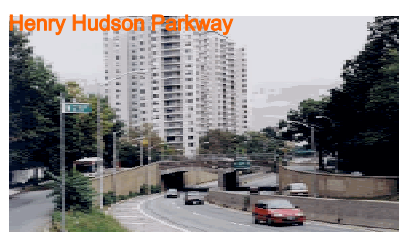
www.nycroads.com/roads/pkwy-NYC

紐約市最偉大的景觀道路為 Brooklyn 及 Queens 的 Belt Parkway。Belt Parkway 圍繞著 Brooklyn 及 Queens 地區之水岸，保留了連續性之親水公園，亦提供了通往大西洋多數海灘之通道。

Belt Parkway 於 1940 年完成，65 座跨越橋亦同時完成。Belt Parkway 全長近 35 哩，沿線經過 26 座公園，包括運動場、球場、兒童遊戲公園、人行步道、腳踏車道及水岸散步道等設施。大部分的鄰近公園皆因 Belt Parkway 的設置而做了改善。在 Robert Moses 的努力推動下，Belt Parkway 已成為一個不僅提供汽車使用者舒適、愉快的行車經驗，亦提供附近居民一個運動休閒、遊憩觀景的都市綠地。

3、Henry Hudson Parkway

Henry Hudson Parkway 與 Olmsted 所規劃的 Riverside Park 連接，不僅將 Riverside Park 的面積擴大至二倍，同時成為從北邊及西邊，經由 George Washington Bridge，進入紐約市之門戶。除此之外，Henry Hudson Parkway 為 Hudson 河沿岸之住宅大樓提供了優美的前景，亦為鄰近社區提供了遊戲及運動的場所。Henry Hudson Parkway 被幾百哩的公園綠地包圍，同時擁有壯麗的 Hudson 河流及 New Jersey 峽谷之景觀，因此 Henry Hudson Parkway 至今仍被認為是進入美國城市（以汽車方式）最具戲劇性之入口門戶之一。

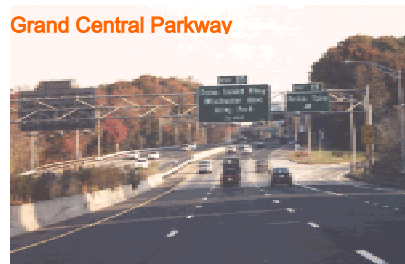


4、Grand Central Parkway 及 Flushing Meadow Park

Grand Central Parkway 及 Flushing Meadow Park 為景觀道路與公園綠地結合之最佳案例。Grand Central Parkway 之延伸計畫於 1934 年開始，穿越 Flushing Meadows 的濕地，從 Triborough 連接至 Long Island 的景觀道路。為了準備 1939 年的世界博覽會，Flushing Meadows 在接下來的 4 年內，完成了多項改善計畫。於世界博覽會結束後，此基地則改建為一個 1,200 英畝的都會公園，即 Flushing Meadows-Corona Park。

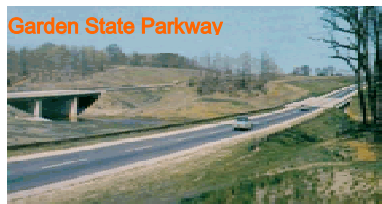
5、The Marine Parkway

Marine Parkway Authority 於 1934 年成立，提供了 Marine Parkway 及 Marine Parkway Bridge 的建設經費。Marine Parkway 及 Marine Parkway Bridge 連接 Rockaway Peninsula 的 Jacob Riis Park 至 Brooklyn 的 Shore Parkway。Jacob Riis Park 的擴建亦與 Marine Parkway 及 Marine Parkway Bridge 的建設一起完成。



資料來源：
www.nycroads.com/roads/pkwy-NYC

(二) New Jersey 景觀道路系統(Parkways: Past, Present, and Future, 1987)



資料來源：
www.nycroads.com/roads/pkwy-NYC

1946 年，Parkway and Freeway Act 的通過，使 New Jersey 展開景觀道路系統之規劃，且於 10 年內完成了 Garden State Parkway 的建設。Garden State Parkway 全長 162 哩，連接 Bergen County 的 Paramus 至 New Jersey 最南端之 Cape May。Garden State Parkway 主要為大西洋沿岸之海灘及度假村的通道，並以遊憩為主要設計目標，因此沿線約每 25 哩設置野餐區及一個 225

英畝之公園綠地。與紐約市的景觀道路不同的是 Garden State Parkway 並沒有規劃為公園系統的一部份，且 Garden State Parkway 可允許公車通行。

New Jersey 的 Palisades Interstate Parkway 為另一個以遊憩為主要規劃設計目的之景觀道路。但其交通承載量較 20 年代及 30 年代所規劃之景觀道路的承載量高，即為 70 哩 / 小時。Palisades Interstate Parkway 全長 35 哩，連接 Palisades Interstate Park 至 Bear Mountain State Park，且經由 Bear Mountain Bridge 與 Westchester County 的景觀道路系統串連。

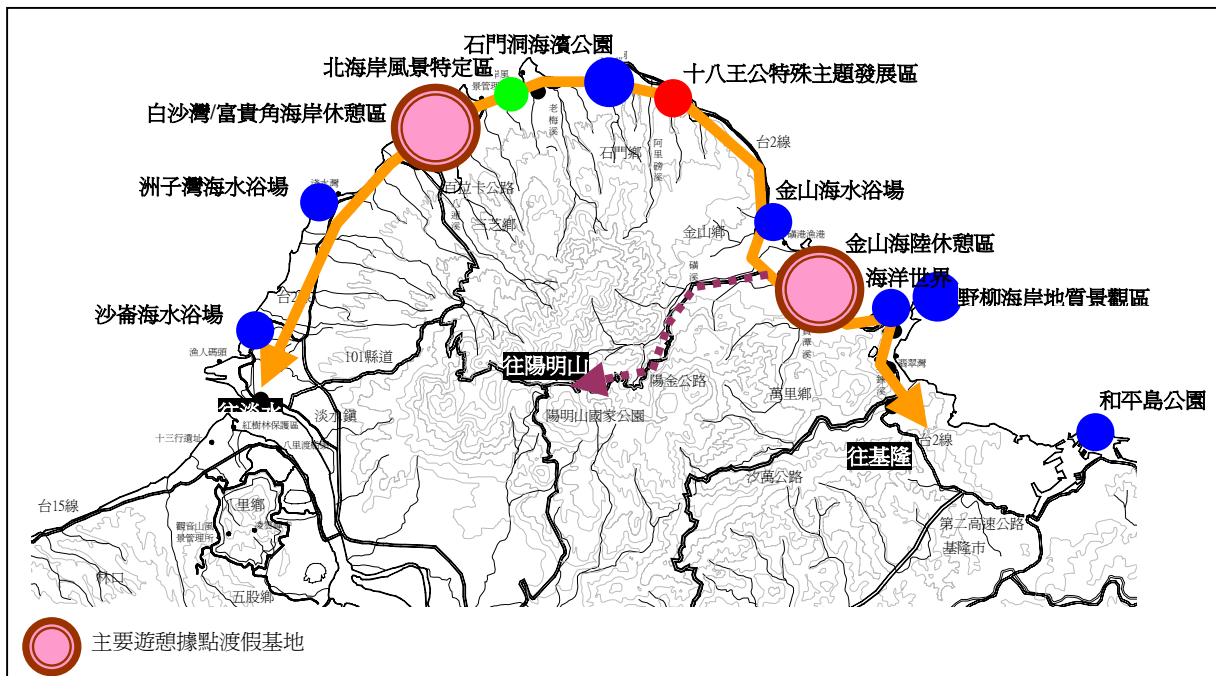
Palisades Interstate Parkway 的建設於 60 年代及 70 年代為其所經過之 Rockland County 帶來了迅速的發展。為了保持 Palisades Interstate Parkway 的遊憩及景觀價值，Interstate Park Commission 多次拒絕了將其拓寬為三線道之提案。

二、國內案例

(一) 台 2(淡金公路及東北角海岸公路)

1、區位及背景介紹：

淡金公路起點為淡水，迄點為金山，全長 43 公里。濱海公路東北角海岸風景特定區，北端從瑞芳的南雅里，南端到宜蘭縣頭城北港口。這條沿著北台灣海岸線修築的公路，長久以來就以她豐富多變的自然面貌以及頻仍的人文活動，吸引著旅者的目光，是一條極受歡迎的觀光路線。



2、沿線景觀特色：

北海岸的地形富變化，兼具台灣西部海岸的平坦沙灘與東部海岸的陡峭岩岸等雙重特色，其海岸風貌則依成因的不同，分為從淡水至金山”火山岩海岸”，以及從金山至東北角北關海岸沿線的”沉積沿海岸”。

A. 火山岩海岸

此是由大屯火山群的熔岩蔓延鋪造而成，突出的岬角，以及其所環抱的美麗海灣則為其地理景觀特色。

B. 沉積岩海岸

此路段是由大陸古陸塊所堆積而成，經造山運動而露出海面。

C. 海蝕地形

此外，北海岸因地處東北季風的切入面，在長年風磨海蝕下，形成變化豐富的海蝕地形與奇岩怪礁等奇景，陡崖沈降、灣岬交錯、礁岩崢嶸，更是東南亞最大的海蝕平台，平台上有奇形怪狀蕈狀石、豆腐岩……等的奇特地形變化，這些都是暢遊北海岸的觀賞重點。



http://tacocity.com.tw/lys/data2/data2_image12.htm

3、沿線遊憩據點：

由淡水出發，沿北海岸公路東行：

A. 淡水老街、紅毛城、漁人碼頭

淡水的老街有著各式的古董店，民俗藝品店，小吃名產以及古蹟廟宇，透露淡水歷史的紅毛城以及欣賞夕落的漁人碼頭，皆是遊客駐足的據點。

B. 洲子灣、淺水灣、白沙灣

淡金公路沿線有著許多美麗的海灣。洲子灣海濱遊樂區是一處海岸平坦多砂的半月形海灣。位於三芝鄉的淺水灣，海濱規劃了原木步道、平台，稱「芝蘭公園」。沙質特殊的白沙灣則以沙白水清聞名。

C. 富基漁港、石門洞、十八王公廟、翡翠灣等

北海岸線地景極富變化，除平坦海灣外亦有許多海蝕地形，其中以石門洞最為奇特。除豐富自然地景外，豐富的人文地景亦是特色之一。繁忙的富基漁港，香火鼎盛的十八王公廟，不論白天或黑夜都將北海岸公路點綴的熱鬧無比。

(二) 台 2 甲 (陽金公路)

1、區位及背景介紹：

此線全長 50.5 公里，以陽明山公園第二停車場為起點，穿越陽明山國家公園，在金山與淡金公路匯合。此公路至馬槽橋中央為台北市端，馬槽橋往金山則屬台北縣境內。路面寬度 9 公尺，雙車道，服務等級 C。

陽金公路以前是連絡金山和台北的主要路徑，金山附近所產的漁獲皆是透過這條小徑運送到台北，而金山鄉民所需要的日用品，也經由此路運達，這一段曾經與生活如此貼近的歷史，亦為此路段在豐富美麗的自然景色之外，增添人文懷舊風采。



2、沿線景觀特色：

陽金公路係為自台北縣進入陽明山國家公園必經之路。沿線不但經過金山鄉聚落景觀，在通往陽明山國家公園方向，更可見沿路不同植物群落變化，以及遠處山與天互相輝映的自然景緻。

陽明山原名「草山」，泛指大屯山、七星山、紗帽山所圍繞的山谷地區，是一火山群，擁許多特殊的火山景觀及地質構造。陽金公路穿越陽明山國家公園，是領略火山地理景觀的主要路線。



3、沿線遊憩據點

A. 陽明山國家公園

a. 竹子湖、小油坑、冷水坑

竹子湖是位於大屯山、七星山與小觀音山間的美麗山谷，是火山噴發岩漿所形成之「堰塞湖」，現以美麗的海芋田，以及新鮮蔬菜著名。小油坑以「後火山作用」所形成之噴氣孔、硫磺結晶、溫泉及壯觀的崩塌地形最具特色。冷水坑是七星山系中最完整的火山爆裂口，其湖泊呈乳白色，因此又稱「牛奶池」，相當有特色。

b. 七星山、夢幻湖、擎天崗

七星山主峰是台北市轄區內的最高點，東側的夢幻湖雲霧飄渺，湖底並有瀕臨絕種的水韭，是台灣特有的水生蕨類植物，具保育價值。又名太陽谷的擎天崗，以她獨特的大面積類地毯草原與矮灌叢景觀吸引著遊客。

c. 馬槽溫泉

位於馬槽橋兩側溪谷中，這是陽明山國家公園內著名的溫泉區，附近民家多設有溫泉浴室，供遊人溫泉沐浴。

B. 朱銘美術館、筠園

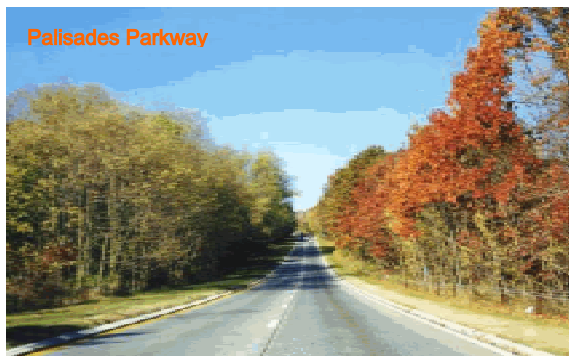
陽金公路並且連結朱銘美術館，有台灣最大美術館之稱。此美術館除本館內收藏有許多朱銘大師的作品之外，更有結合自然的戶外展示空間。另外，在陽金公路上也有愛國藝人鄧麗君小姐長眠之筠園，吸引國內外歌迷前往憑弔其往日風采。

三、案例分析結論與建議

1、景觀道路（LANDSCAPE ROAD OR DRIVE）的定義是以沿線具有良好環境景觀條件為標準訂定，因此道路內之景觀設施除了在交通上安全的考量及沿線視覺序列的加強等目的設置外，以考量減少設施為原則，避免破壞環境景觀整體美質及協調性。

2、景觀道路強調串聯沿線聚落的產業性及生活性，其目的在提供沿線駕車舒適的體驗外，最主要的是創造抵達據點（ARRIVAL POINT）氣氛的塑造，尤其以觀光客而言，在抵達目的地前能先感受及欣賞沿線代表地方（運用地方性植栽、農林產品或特殊地形地質之材料）的優美景色，這是國外景觀道路設計的手法。

- 3、國外景觀道路的路權較國內寬闊，因此，在植栽上較易採取複層式或更生態性的手法，在意象表現上更趨於自然，並且在沿線景觀空間上，亦採取以開放（OPEN）及封閉（CLOSE）的兩種空間造型依實際地形及視野作交替性的規劃。
- 4、景觀道路可依照道路環境的條件及沿線景觀特質，在一小時至二小時的駕車路程中，考量設置休息站（REST AREA）或觀景點（VIEW POINT），其目的除提供駕車者休息外，亦在休息站或觀景點內設置解說資訊，簡易的服務設施，如電話、簡易廁所等等。
- 5、景觀道路的設置重視生態的保全，除提供便利安全的運輸機能外，並應考量野生動植物的棲息及覓食環境，因此，景觀道路沿線的人造設施如地下穿越道、排水設施、擋土牆及高架橋等，均應考量設置野生動物的穿越途徑，塑造成為生態廊道（ECOLOGICAL CORRIDOR）。
- 6、景觀道路應有較嚴謹的車行限制，除了限制時速外（60-110KM/HR），並禁止大型卡車、貨車或貨櫃車行駛，若因道路運輸需求，會在重要景觀條件的路段，另闢服務性道路（SERVICE ROAD）或貨車專用道路（TRUCK ROUTE），提供給上述大型運輸型車輛專用，避免產生污染（噪音、廢氣及振動）及干擾沿線賞景品質。
- 7、由國外景觀道路案例回饋國內之道路現況之思考點：
 - (A) 因受限於路權範圍狹窄，沿線植栽無法引用複層式的方式，但仍可考慮除了在強調沿線景觀序列之路段外，應採取二排或三排之不規則交錯種植，並以灌木、小喬木及大喬木之樹種混合種植，以增加其生態性。
 - (B) 國內景觀道路之路廊，在強調呈現景觀特質及表現的構想下，外加過量之人工設施，除了干擾沿線既有之環境景觀空間架構及品質外，甚至產生了有礙觀瞻之情況發生，因此建議景觀道路應採取”LESS IS MORE”的思考方式，以大環境的風貌作為道路使用者享受體驗的主題，才符合目前國內所推動”環境負值減量”的規劃設計原則。



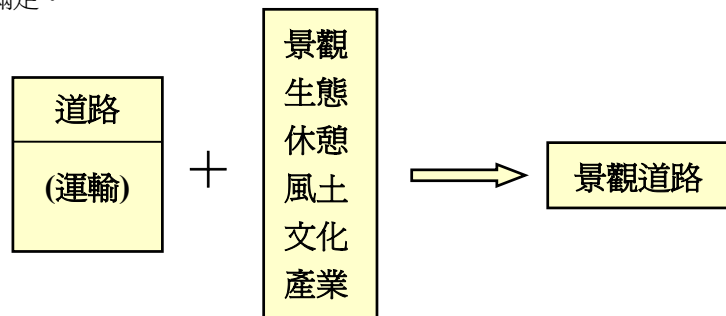
資料來源：www.nycroads.com/roads/pkwy-NYC

2-3、景觀道路路網先期規劃

道路設施之設計，需呼應路廊整體風貌特質，才能突顯路段特色，增加景觀道路用路人之愉悅感。因此，探討相關設施設計之前，需先掌握道路風貌主題定位及特性，再進行各設施之設置與設計。

一、規劃之關鍵性構想

景觀道路顧名思義是道路的一種，因此其扮演交通運輸上的機能角色自然無庸置疑。但”景觀道路”同時也是一種特殊的道路，除了交通功能之外，還包括了生態、風土文化、景觀、休憩以及地方產業等附加的功能需要滿足。



因此有關於景觀道路的規劃設計，其考量因素與強調的重點，就不同於一般以交通運輸為導向的模式。在思考景觀道路的功能意義與本質特性，進而尋求規劃設計原則時，有下列值得注意的要點：

(一)建立”品牌化”的形象概念

古代的中國，有絲綢之路穿越天山山脈，沿途駝鈴不絕，商賈往來，串起了東西方交通一水之隔的美洲新大陸，伴隨著西部拓業的前鋒腳步，造就了奧勒岡小徑 (Oregon Trail) 的歷史地位。而近代，在汽車交通獨領風騷的年代，串連芝加哥與洛杉磯的 66 號道路以及舊金山北方著名的十七哩車道 (17miles Drive) 都各自成就了著名的”道路品牌”。

它們成功的結合了地區發展、歷史文化與風土景觀，使得它們的價值超越了交通機能，成為人們耳熟能詳的”道路品牌” 進而成為風土文化的一部份。



▲以色列耶路撒冷通往死海公路—利用標示明顯的高程，突顯公路低於海平面之戲劇性景觀，強化路段景觀意象。

資料來源：Making Peace With the Land,1998,Spacemaker Press.



▲運具表現出獨特道路景觀—美國



▲運具表現出獨特道路景觀—台灣



▲台灣台 2 線—表現青年嚮往自由之精神



▲公路—表現自由/冒險的美國精神

資料來源：環遊美國知性之旅系列，1990，台灣英文雜誌社。

(二)注重”套餐化”的資源組合



▲聚落環境特色成為道路景觀的一部份。



▲沿景觀道路衍生的產業文化。



▲美國公路—19世紀神駒快遞路線圖，表現公路沿線不同環境特色。

資料來源：環遊美國知性之旅系列，1990，台灣英文雜誌社。

景觀道路是由點與線的元素所組成。因此有關於一條景觀道路的規劃，除了沿線的景緻與路線本身設施的維護提供等基本事項之外，必須先考慮從整體來說，這一條景觀道路以其沿線環境、設施重點、串連資源等等條件，希望提供何種的”菜色組合”，就如同套餐一般，是由精心規劃的主菜、前菜、甜點與飲料所組成。這樣一種思考與策劃將強化景觀道路的主題感與節奏感，進而加強其對遊客的鮮明記憶。

(三)發揮”櫥窗化”的展示機會

台灣寶島就是琳瑯滿目的博覽會場一般，每個鄉鎮、每個角落則有如會場裡個個不同的攤位。景觀道路將人們帶入台灣寶島的各個角落，欣賞著每個不同地方因為自然環境或人文條件所造就出來的特質美感。因此它扮演著如同”櫥窗”的角色，成為在地的風土文化與外地遊客最直接的交流場所。並成為一個資訊傳送（包括在地的自然風光、生態保育、歷史文化或社會風情）與地區特質表達的最好場所。



▲道路自然景觀。



▲道路都會區景觀。



▲南投景觀道路形成當地生活展示於旅客的媒介。



▲道路形成當地生活展示於旅客的媒介。

二、路網先期規劃

景觀建築師 Gilmore D. Clarke 為景觀道路及高速公路下了最適當之定義，即「景觀道路為一條以遊憩為目的之公共土地，高速公路則為一條以流動為目的之公共土地」。景觀道路與高速公路及快速公路最大的不同在於其觀賞性及遊憩性。因此，台灣地區景觀道路未來在規劃設計上，應以增強道路之遊憩性及觀賞性為其主要目標。

台灣地區景觀道路之路網，將依循內政部「國內旅遊發展方案-全國景觀道路建設計畫」訂定之 78 條景觀道路路段。參酌交通部觀光局「觀光客倍增計畫」(2002)研擬 12 條旅遊線，界定景觀道路系統之雛型。本計畫將依這些旅遊線(景觀道路系統)為架構，界定其景觀道路類型與風格，一方面做為設施設計參考依據；另一方面，亦能彰顯景觀道路之觀賞遊憩功能及意義，帶動其鄰近地區之發展。

1、北部海岸旅遊線(皇冠海岸之道)

(1)景觀道路系統

包括台二線北部濱海公路、陽金公路、澳底至瑞芳段(縣 102)、北宜公路。

(2)連接據點

以台北為起點，循高速公路至基隆沿北部濱海公路到宜蘭頭城後，取道北宜快速道路返台北，建構東北角地區之旅遊環線。

自台北搭捷運至淡水，沿北部濱海公路經野柳到基隆，取道高速公路返台北，其間可自金山取道陽金公路經陽明山返台北，為一選擇性套裝旅遊線。主要觀光景點涵蓋淡水、金山、野柳、基隆、九份、金瓜石、東北角海岸、陽明山等。

2、蘭陽北橫旅遊線(溫泉.茶鄉.森林之道)

(1)景觀道路系統

包括北宜公路、北橫公路、新店至烏來段(台九甲)、北橫巴陵至達觀山段。

(2)連接據點

此條旅遊線係以台北為起點，循北宜公路(台九號)到宜蘭後取道北橫公路至大溪、再由北二高返台北。主要觀光景點涵蓋烏來、坪林茶鄉、蘭陽地區(礁溪溫泉、冬山河、蘇澳冷泉、武荖坑等)、棲蘭、明池森林遊樂區、達觀山神木群、石門水庫、鶯歌、三峽等。



圖 2-2、皇冠海岸之道與溫泉.茶鄉.森林之道

(北部海岸旅遊路網與蘭陽北橫旅遊路網)

3、阿里山旅遊線(森林.鐵路之道)

(1)景觀道路系統

阿里山公路及支線景觀道路。

(2)連接據點

以嘉義市為起點，沿阿里山公路及阿里山登山鐵路建構前經阿里山及玉山國家公園的國際觀光旅遊線。主要觀光景點包括阿里山登山鐵道、阿里山森林遊樂區及玉山塔塔加等。



圖 2-3、森林 鐵路之道(阿里山旅遊路網)

4、恆春半島旅遊線(海洋生物.公園之道)

(1)景觀道路系統

包括台 17 線林邊至枋寮段、台 1 線、屏鵝公路、恆春至佳樂水段。

(2)連接據點

此條旅遊線係以高雄市為起點，循高雄潮州線快速公路及 3 號國道至大鵬灣後沿台 17 線、台 1 線及台 26 線至墾丁國家公園之旅遊廊道。主要景點除高雄市外，有大鵬灣國家風景區、海洋生物博物館、四重溪溫泉、墾丁國家公園等。

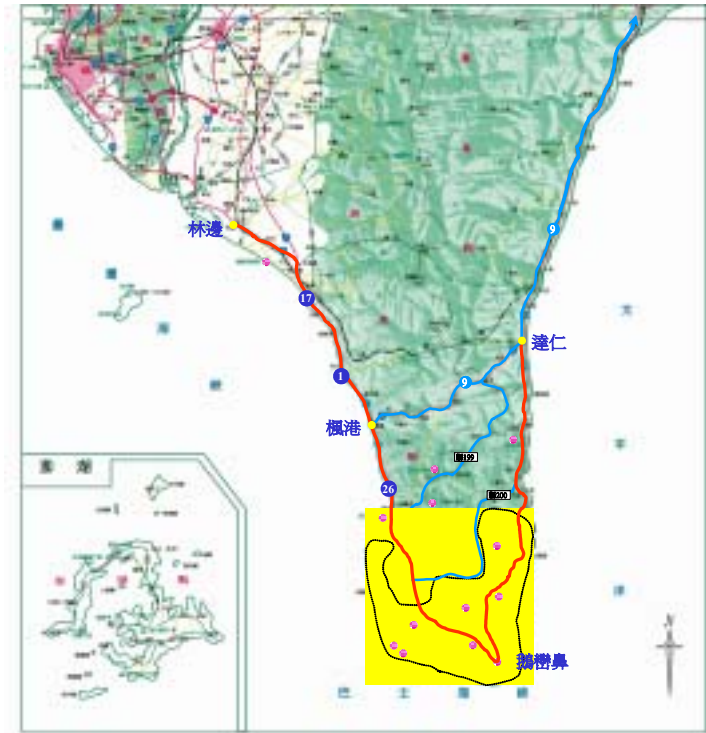


圖 2-4、海洋生物.公園之道
(恆春半島旅遊路網)



圖 2-5、縱谷.田園.海岸之道
(花東旅遊路網)

5、花東旅遊線(縱谷.田園.海岸之道)

(1)景觀道路系統

包括台 8、台 9、台 11、台 23、縣 195 及縣 197 等線。改善重點係針對台 11 線、台 8 線及台 9 線等公路景觀，如橋樑造型、色彩、護欄、擋土牆、街道傢俱、入口意象的塑造等。

(2)連接據點

花東旅遊線以台東、花蓮為南北兩處主要對外門戶，以太魯閣國家公園線、東部海岸線及花東縱谷線，為其旅遊主軸；未來東部旅遊除強調其旅遊市場的多元化外，更應加強結合生態旅遊及地方特色，以點線面的串連，發揮東部旅遊的特點。太魯閣線與蘇澳串連發揮其國家公園的地景特色；東部海岸以強化現有服務設施為主，另外增加遊客停留時間，應增設國際級渡假基地；花東縱谷則結合地方產業風貌與溫泉資源，提供不同季節的旅遊主題，建造新興的旅遊勝地。

6、日月潭旅遊線(環潭藝術之道)

(1)景觀道路系統

包括中潭公路(草屯—日月潭段)、日月潭至溪頭道路(縣道131線、縣道151線)。

(2)連接據點

日月潭屬國際馳名之觀光景點，本旅遊線計畫係以日月潭風景區為主要目的地，建構由國道交流道經中潭(台14線)公路前往埔里、日月潭、溪頭等觀光名勝之景觀廊道，並整合週邊之人文觀光資源，全面改善日月潭觀光旅遊之品質，主要觀光景點為日月潭、九族文化村、埔里小鎮、集集、中台禪寺、溪頭森林遊樂區、國家地震紀念地等。



圖 2-6、環潭藝術之道(日月潭旅遊路網)

7、桃竹苗旅遊線(客家村.原住民風情之道)

(1)景觀道路系統

包括台 3 線龍潭至東勢段、縣道 112、縣道 122、縣道 118 等。

(2)連接據點

建設沿台 3 線省道為主軸，接參山（獅頭山）國家風景區、雪霸國家公園等風景帶之旅遊線。建設起點為龍潭經關西、竹東、北埔、峨眉至東勢之台 3 線沿線及鄰近之觀光景點。成為具客家風情及原住民特色之旅遊帶。主要景點為六福村、小人國遊樂區、石門水庫、獅頭山、北埔客家小鎮、泰安溫泉。



圖 2-7、客家村.原住民風情之道(桃竹苗旅遊路網)

8、雲嘉南濱海旅遊線(溼地生態. 古都文化之道)

(1)景觀道路系統

包括台 17 線、縣道 168、縣道 172、縣道 174 等。

(2)連接據點

以台南市、嘉義市為門戶，建立通往雲嘉南濱海地區各觀光景點、生態旅遊區、人文古蹟等觀光之旅遊線。主要觀光點為台南古都文化、四草湖／七股／布袋沿線溼地生態、鹽田風光、寺廟等。

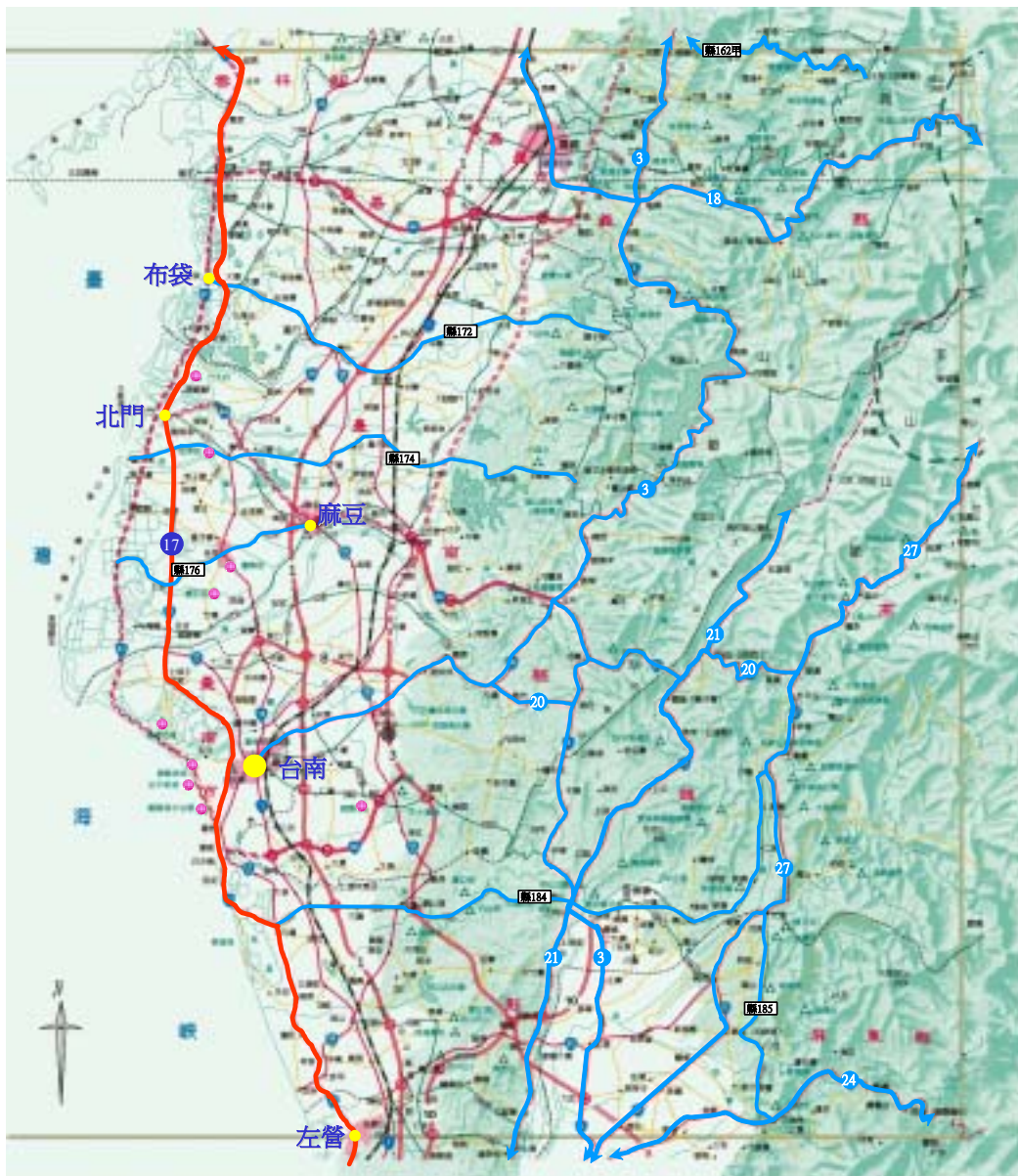


圖 2-8、溼地生態. 古都文化之道 (雲嘉南濱海旅遊路網)

9、高屏山麓旅遊線(溫泉.森林.原住民文化之道)

(1)景觀道路系統

包括台 20 線甲仙至寶來，台 21 線甲仙至旗山、台 27 線至高樹、屏 185 縣道沿山道路、高 184 縣道等。

(2)連接據點

建設由高雄市經國道 10 號經旗山、美濃至茂林國家風景區為主軸之觀光旅遊線。主要觀光景點為美濃客家小鎮、不老／寶來溫泉區、藤枝森林遊樂區、賽嘉航空運動公園、瑪家原住民文化園區等。

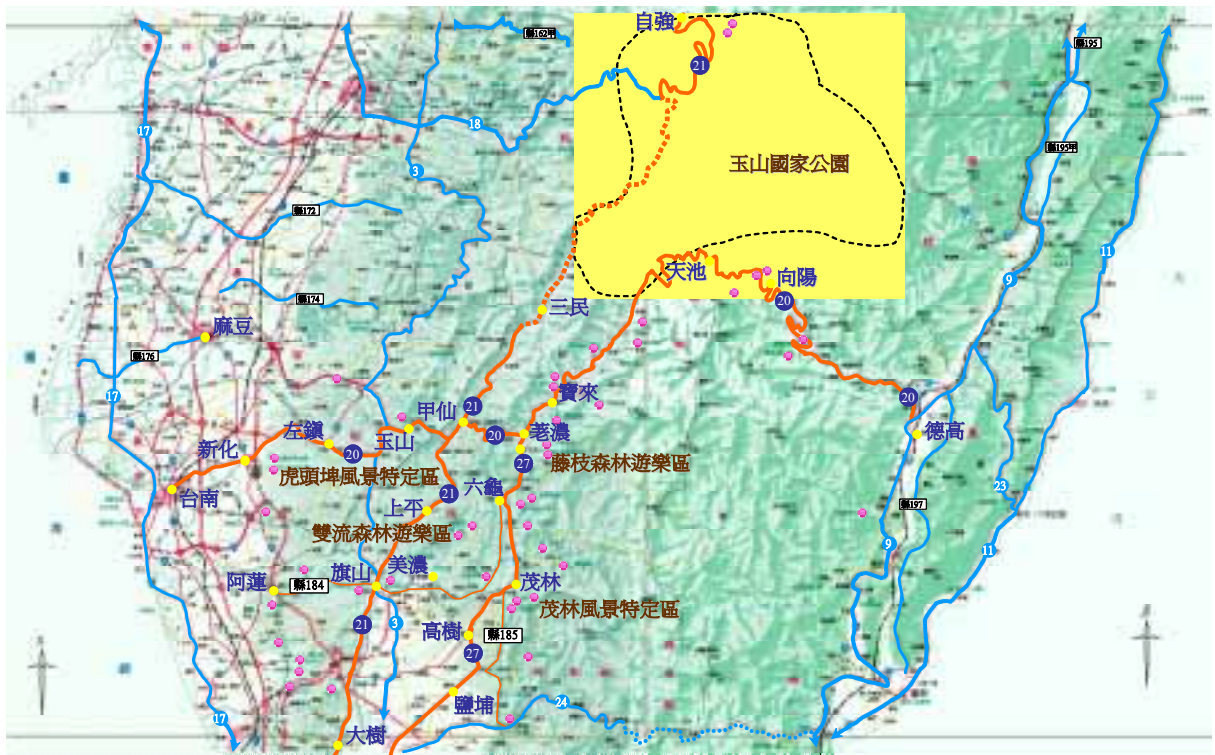


圖 2-9、溫泉.森林.原住民文化之道(高屏山麓旅遊路網)

10、脊樑山脈旅遊線(山脈生態旅遊之道)

(1)景觀道路系統

包括台 14 甲線、台 7 甲線及台 8 線。

(2) 連接據點

中央山脈又稱脊梁山脈，北起蘇澳、南迄恆春半島，全長約 340 公里，其中不僅多座山峰名列百岳範圍，其地形地質景觀資源、動植物資源及原住民文化更是獨具特色，為台灣地區重要之山脈生態旅遊資源。本旅遊線北起宜蘭，沿台 7 甲及台 8 線至南投埔里，重要旅遊點包括雪霸國家公園、合歡山、武陵、梨山、霧社、廬山溫泉等。

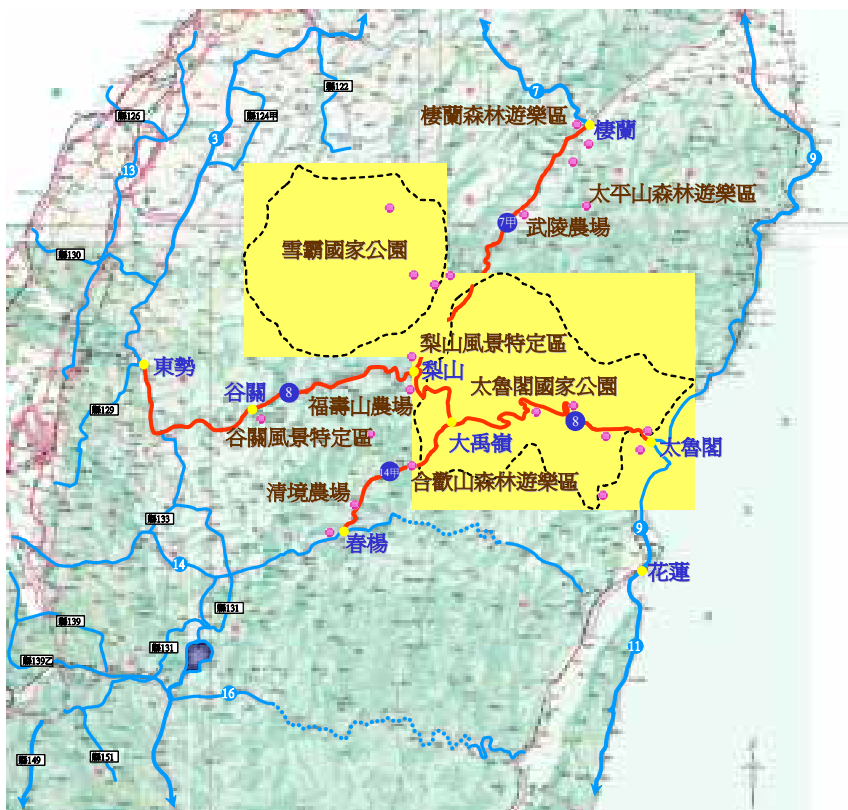


圖 2-10、山脈生態旅遊之道(脊梁山脈旅遊路網)

11、離島旅遊線(海島·漁村風情之道)

(1) 景觀道路系統

包括澎湖縣 201、澎湖縣 202、澎湖縣 203、綠島環境公路、蘭嶼環島公路、金門自行車道系統等。

(2) 連接據點

此條旅遊線係以台北松山機場為起點，以搭機方式前往金門、馬祖及澎湖旅遊後返回，主要觀光景點為金馬戰地風光及傳統聚落建築，菊島玄武岩海島景觀、漁村風情等。

2-4、道路設施分類

依「道路相關設施景觀設計準則之研究」(交通部台灣區國道高速公路局, 1999), 提出各級道路之設施類別包括: 道路區間設計、道路線形與斷面構成、道路綠化、橋樑(及高架道路)、天橋(及人行步道橋)、人行道、公路地標、排水設施、交通島(及中央分隔帶)、休憩設施、交流道、收費站、隧道及假隧道、道路邊坡處理、停車場及路邊停車、巴士站、護欄、隔音牆、號誌、標誌、照明、配電及通訊設備、圍籬及施工圍籬、跨越橋防護網。

在「景觀道路工程標準施工圖集」(許文瓊 編, 1989)中, 將景觀道路工程劃分為:

- 1、路線測量及幾何設計
- 2、鋼筋混凝土箱涵
- 3、鋼筋混凝土管涵
- 4、版涵及石拱涵
- 5、路面
- 6、擋土牆
- 7、隧道
- 8、護欄
- 9、新增之交通安全設施: 包括標誌、反光導標、路燈
- 10、雜項工程: 邊溝、側溝、集水井、護坡設施。
- 11、美化工程: 植栽、分隔島、步道、路側空地、休憩空間及節點景觀設計。

本計畫參考前述道路設施項目資料, 並考量一般街道傢俱*項目, 將景觀道路相關設施分為交通工程設施(交通工程手冊, 1989)、道路傢俱及大型構造物三大項:

* 街道傢俱包括: 種植槽、座椅、垃圾桶、路障、停車場、指示牌、燈具、廣告牌、排水設施、鋪面、雕塑、圍籬及圍牆、花架。

第一類：道路傢俱設施	第二類：大型構造物	第三類：交通工程設施
1. 植栽設施	1. 橋樑(及跨越橋、天橋)	1. 標誌
2. 人行道	2. 隧道口	2. 標線
3. 腳踏車道	3. 邊坡(擋土牆)	3. 號誌
4. 觀景台		4. 交通島
5. 排水設施(箱涵)		5. 道路照明
6. 隔音牆		6. 交通安全防護設施
		7. 停車設施

上述第三類「交通工程設施」已由交通部「交通工程手冊」訂定各設施定義、種類、設計原則、配置原則、參考圖及材料規格，其亦為台灣目前公路設施設計之規範標準。

本計畫將參照下列資料，並以增強道路景觀美質之原則，針對第一類「道路傢俱設施」及第二類「大型構造物」之設施項目，提出設施設計準則、設計參考圖及材料規格等資料。

- 1、內政部營建署，市區道路工程規劃及設計規範之研究
- 2、國道高速公路局，道路相關設施景觀設計準則之研究
- 3、交通部，公路排水設計規範
- 4、地景企業，景觀道路工程標準施工圖集
- 5、臺隆書店，建築設計資料集成 5
- 6、Harris, C. W. & Dines, N. T., Time Saver Standards for Landscape Architecture.