

第 4 章

開發行為或環境保護對策變更之理由及 內容

第4章 開發行為或環境保護對策變更之理由及內容

4.1 道路現況問題檢討

依據交通部頒布之「公路路線設計規範」，將公路依交通功能分為五類，包含高速公路、快速公路、主要公路、次要公路及地區公路，各類公路之型式及應設之功能如表 4.1-1 所示。縣道 193 線之交通功能分類係屬次要公路，即為連接主要公路系統間之公路，具有汽車、機慢車與行人混合之多種交通服務功能，應為雙向雙車道以上之公路，而目前縣道 193 線道路現況為單線雙向通車、無行車分向線及無行人自行車道等問題，無達成次要公路之基本要求，實有改善必要。道路實際勘查現況檢討說明如下：

一、危險路段現況 (0K+000~6K+052)

- (一) 現況里程數 0K+000~1K+000 及 4K+780~5K+700 道路寬度為 5~6.5 公尺，南北向均為單線雙向通車，且未劃設行車分向線，道路狹窄，故常會有自行車、機車與大型車爭道之情形。
- (二) 1K~2K 加灣村前後道路縮減、車道緊鄰民宅。
- (三) 2K~4K 連續彎道行車視線不佳、曲率半徑不符規定，可能危害人車安全。
- (四) 現況路面 AC 層約 10 公分，碎石級配約 45 公分，鋪面狀況尚可及路基土壤穩定，部分路段近海濱砂質土壤流失，出現縱向裂縫，安全性仍有待改善。

二、歷史交通事故 (2K+000)

近五年來均有發生 A1 類、A2 類及 A3 類交通事故，A1 類（造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故）共有 4 件；A2 類（造成人員受傷或超過二十四小時死亡之交通事故）共 57 件；A3 類（無人傷亡，但造成財物損失）共有 23 件。該路段交通事故統計資料詳見表 4.1-2。本計畫也對於肇事特性進行綜合分析，依據交通部運輸研究所之易肇事地點改善作業手冊中針對肇事事務成本估算標準計算，A1 為 1053 萬元/每人件，A2 為 638 萬元/每人件，A3 為 23 萬元/每人件，自民國 101~105 年所發生之肇事成本已高達 4.11 億元。此外，亦針對肇事率推估，民國 105 年之百萬車公里肇事率高達 1.75 (件/MVK)，相較於高速公路平均百萬車公里肇事率 0.0021 (件/MVK) 高出許多。詳細分析請參閱附件十八。

三、恐怖路段 (4K+780~5K+700)

本次續行開發路段行經新城鄉第二公墓，公墓區與道路間並無實體分隔，而此路段鄰近七星潭風景區為旅遊民眾必經之路線，行經此路段視野所見易使用路人心生恐

懼且觀感不佳之印象。各路段現況請參見表 4.1-3。

四、七星潭停車空間不足及動線影響（7K+800~8K+180）

七星潭海濱公園路側停車場現況提供汽車 59 席、無障礙車位 2 席、遊覽車 9 席及機車 55 席，於歷年常發生於連續假日、春節及平日特殊時段七星潭風景區停車空間不足，且大客車倒車時亦將佔用道路車道，則易造成該路段有阻塞影響行車速率。如圖 4.1-1 所示。

綜合上述道路現況，為提升用路人行車安全，降低事故發生機率及風險，同時改善恐怖路段及停車動線等問題，有續行改善縣道 193 線之需求。

表 4.1-1、公路交通功能分類

公路分類		交通功能	易行性	可及性
1.	高速公路	(1) 為公路之最高級型式，屬於完全出入管制之公路，除起迄點外，出入口均設有交流道。 (2) 為雙向分隔行車與單方向為雙車道以上之公路。	★★★★★	★
2.	快速公路	(1) 為公路之次高級型式，屬於完全或部分出入管制之公路，出入口原則應設交流道；但必要時，其與主、次要公（道）路相交之出入口可為號誌管制路口。 (2) 為雙向分隔行車與單方向為雙車道以上之公路。	★★★★★	★★
3.	主要公路	(1) 以服務通過性交通為主之公路，或為連接區域內中心商業區與周圍住宅區、市郊中心區與市內主要社區間之交通幹線。得設有行人與機、慢車使用之交通設施。 (2) 為部分或無出入管制之公路。 (3) 為雙向雙車道以上之公路。	★★★	★★★
4.	次要公路	(1) 為連接主要公路系統間之公路，具有汽車、機慢車與行人混合之多種交通服務功能。 (2) 為無出入管制；必要時得部分出入管制之公路。 (3) 為雙向雙車道以上之公路。	★★	★★★★
5.	地區公路	(1) 為提供地區性出入連接次要公路之公路，具有汽車、機慢車與行人混合之多種交通服務功能。 (2) 為無出入管制之公路。 (3) 為雙向雙車道或可供雙向行車之單車道公路。	★	★★★★★

表 4.1-2、本次續行拓寬改善路段肇事傷亡統計表

年份	A1 類	A2 類	A3 類	總件數	肇事成本 (萬元)
101 年	1	16	8	25	11,445
102 年	2	3	4	9	4,112
103 年	0	15	2	17	9,616
104 年	1	14	5	20	10,100
105 年	0	9	4	13	5,834
合計	4	57	23	84	41,107
百萬車公里肇事率 (件/MVK)	1.75				

資料來源：本計畫收集彙整新城鄉警察局統計資料。



圖 4.1-1、七星潭河濱公園路側停車場

表 4.1-3、計畫續行開發路段現況說明

現況 里程數	道路寬度 (公尺)	現況問題	
0K~1K	5~6.5	 <p>道路狹窄</p>	 <p>彎道多且曲率半徑不符</p>
1K~2K	5~7	 <p>加彎村前後道路縮減-1</p>	 <p>加彎村前後道路縮減-2</p>
		 <p>內車道緊鄰民宅-1</p>	 <p>內車道緊鄰民宅-2</p>
2K~3K	6.5	 <p>彎道多且曲率半徑不符-1</p>	 <p>彎道多且曲率半徑不符-2</p>
3K~4K	6.5~8.5	 <p>彎道多且曲率半徑不符</p>	 <p>車道緊鄰民宅</p>

表 4.1-4、計畫續行開發路段現況說明（續）

現況 里程數	道路寬度 (公尺)	現況問題	
4K+780~ 5K+700	5~6	 穿越新城鄉第二公墓-1	 穿越新城鄉第二公墓-2
6K+520	9~11	 民有街口自行車道規劃不佳-1	 民有街口自行車道規劃不佳-2

4.2 運輸需求與道路功能定位

一、汽機車道斷面需求

依據附件十八、交通評估分析報告書，以基本安全運輸功能考量，規劃設置雙向各一汽車道及機車專用道，並設置景觀綠帶以減輕車道對四周環境之影響。

二、自行車道設置

單車之旅為花蓮縣觀光主題旅程之一，現有自行車道約有十處，包括：兩潭自行車步道、初英自行車步道、鯉魚潭自行車步道、馬太鞍自行車步道等，總長度約為 136.3 公里。本路段附設自行車道可串聯兩潭自行車道，未來可將路網延伸至太魯閣。如圖 4.2-1 所示。

三、停車空間需求

1. 原有七星潭海濱停車場大客車倒車佔用道路問題，應改善其停車空間動線規劃。
2. 考量於連續假日、春節及平日特殊時段等特殊情況所產生之大量之遊憩旅次，原有停車空間不敷使用，應增加設置路外停車場及鐵馬驛站，提供綠色運具，轉移

大量車潮。



資料來源：花蓮縣政府觀光資訊網。

圖 4.2-1、現有自行車步道路線及拓寬改善後之路線示意圖

4.3 避開敏感區位及降低規模

為減輕開發行為對環境生態之影響，並由調查結果進行本次開發路線規劃，並盡可能縮減開發規模，主要應避開之敏感區位如下說明：

一、國土保安林地不開發

本次續行改善路段現況里程數 0K+660~6K+520 東側為編號 2618 防風保安林地，為保留東側之保安林地，道路皆以向西側拓寬為主。

二、減輕對林地影響

而除了東側之防風保安林地，計畫路段鄰近仍有許多林相生長茂密之區域，為降低對於林地及生態系之影響，將盡可能避開這些區域，維持整個林地的完整性，而若無法避開之處也將妥善進行樹木移植及生態復育工作。

三、避開可能的文化遺址區域及村落

本計畫道路路權範圍內尚無文化遺址或文化資產，而鄰近路段則發現有 2 處清軍營盤遺跡（推定）及 1 處文化遺址，詳細位置請參見圖 6.9-1，規劃路線將避開這些敏感區位。原縣道 193 線 1K~2K 行經加灣村，住戶緊鄰道路無實體分隔，假日及尖峰時段車流量大時，將對居民安全及生活品質有所影響。

四、降低原開發規模

本計畫原環說書規劃將縣道 193 線全線以拓寬 30 公尺為改善工程內容，而考量目前開發需求及交通流量預估，調整修正降低開發規模，拓寬 20 公尺（實際道路僅 12 公尺），以減輕對環境生態影響。



圖 4.3-1、本次續行改善路段文化資產位置圖

4.4 改善路段規劃說明

綜合以上章節緣由說明，故續行本案北段路線（現況里程數 0K+000~6K+052，原環評新訂里程數 0K+000~6K+200）之改善計畫，針對變更內容逐一說明如後：

4.4.1 續行改善路線說明

本次續行開發行為之拓寬改善路段起點為銜接台 9 線 190K+520，即台 9 線與三棧路交會之路口，拓寬改善終點係為民有街路口，拓寬改善路段長度為 6.05 公里，本計畫為可完整保存沿岸之防風保安林與林地，規劃道路以避開防風保安林與林地為優先考量，以路線西移及向西側拓寬為主，現況里程 0K+000~6K+052 規劃改善路幅寬道 20 公尺，其路線圖如圖 4.4-1，拓寬區域詳見圖 4.4-2~圖 4.4-7。

4.4.2 道路工程設計規範與標準

本計畫為使道路設計更加完善，參考國內有關郊區、市區道路之設計及施工規範，茲表列如下：

- (一) 「公路路線設計規範」，交通部，100 年 4 月 13 日。
- (二) 「市區道路及附屬工程設計規範」，內政部營建署，98 年 4 月 29 日。
- (三) 「柔性鋪面設計規範」，交通部，91 年 1 月 31 日。
- (四) 「交通工程規範」，交通部，103.12。
- (五) 「2011 年臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，100 年 10 月。

本計畫道路拓寬之設計速率採 50 公里/小時為原則，部分路段視地形、地質等情況酌予調整。

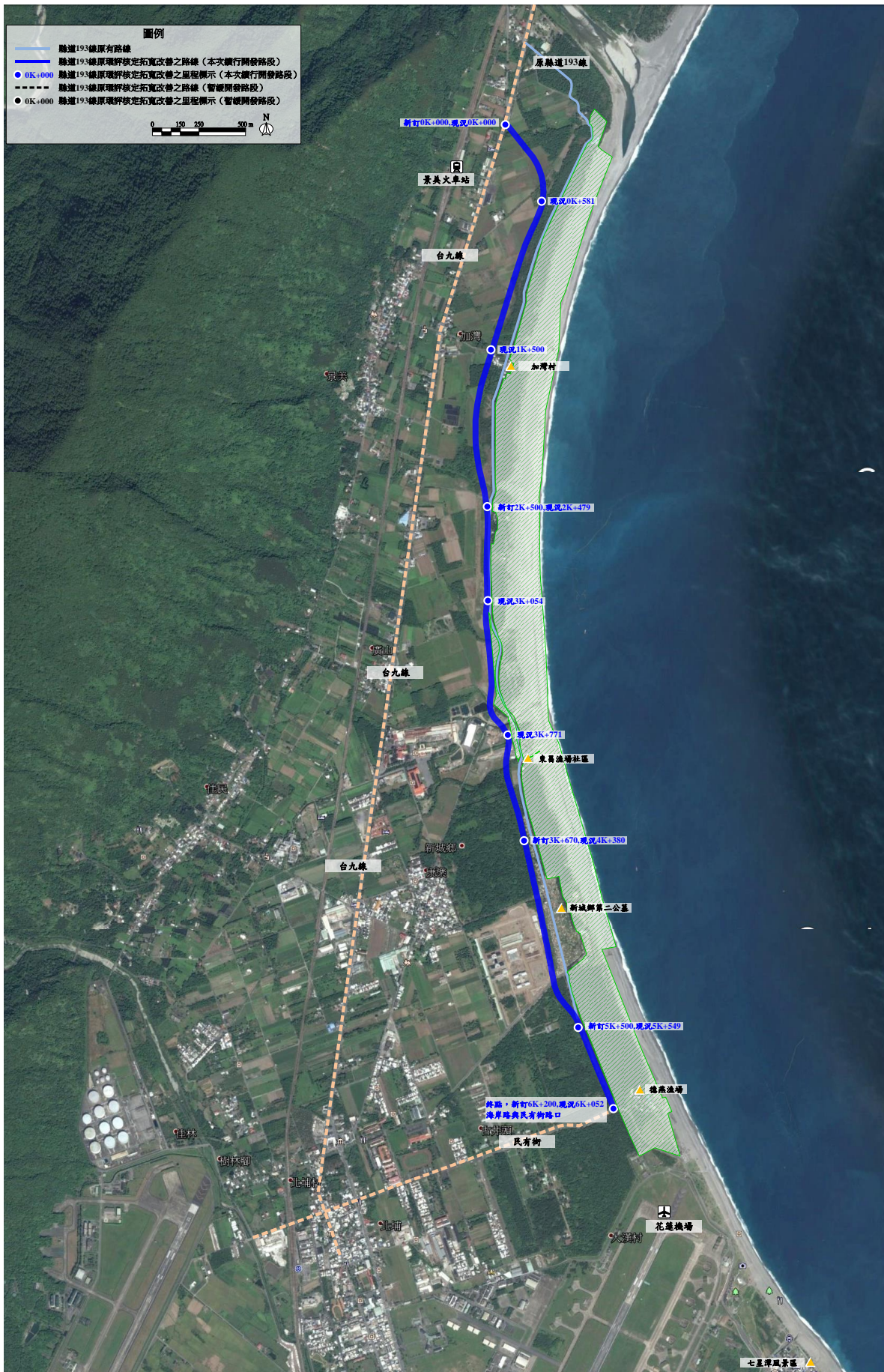


圖 4.4-1、目前計畫拓寬改善之路線及里程

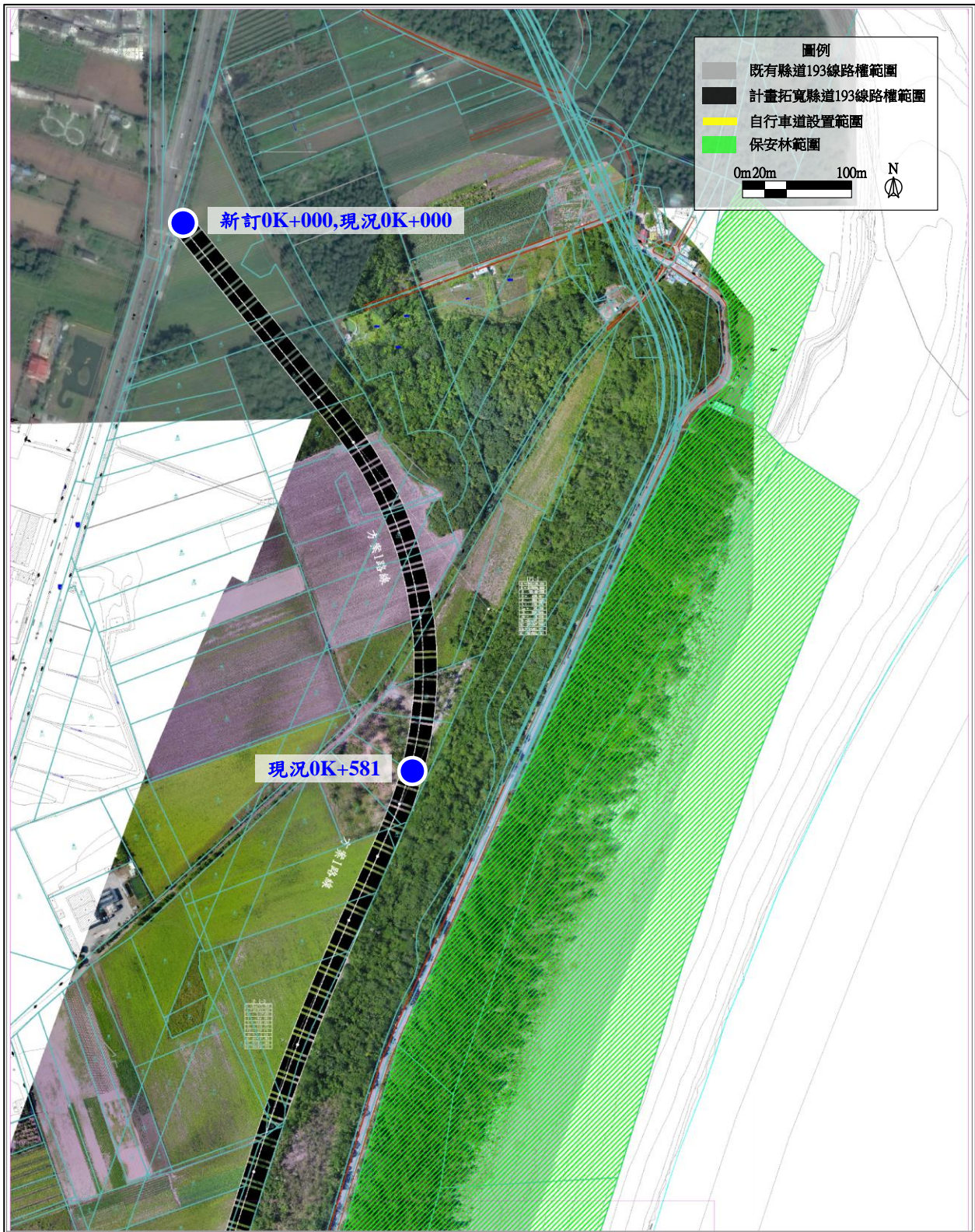


圖 4.4-2、縣道 193 線起點至民有街路段之計畫拓寬改善範圍 (1/6)



圖 4.4-3、縣道 193 線起點至私有街路段之計畫拓寬改善範圍 (2/6)

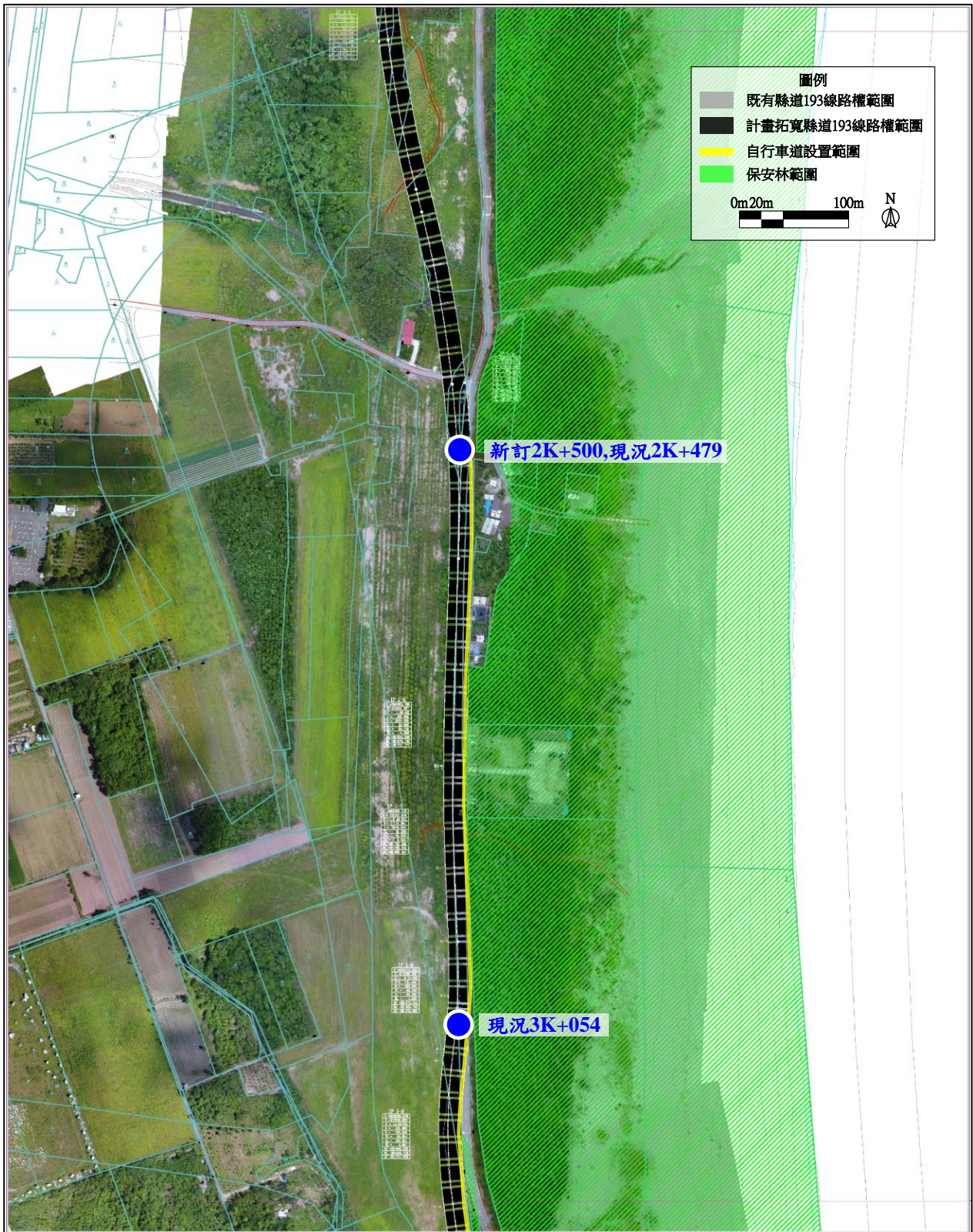


圖 4.4-4、縣道 193 線起點至民有街路段之計畫拓寬改善範圍 (3/6)

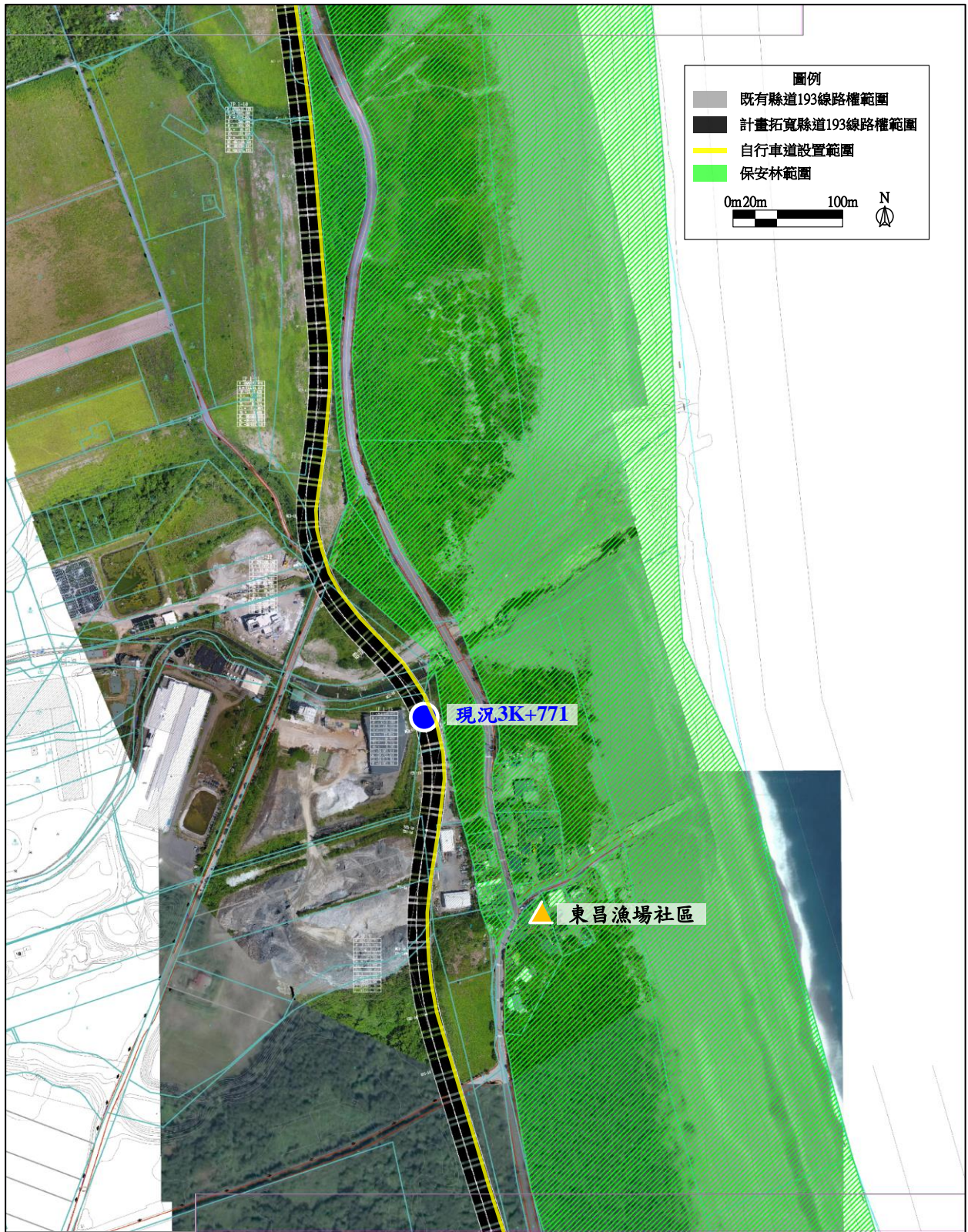


圖 4.4-5、縣道 193 線起點至私有街路段之計畫拓寬改善範圍 (4/6)

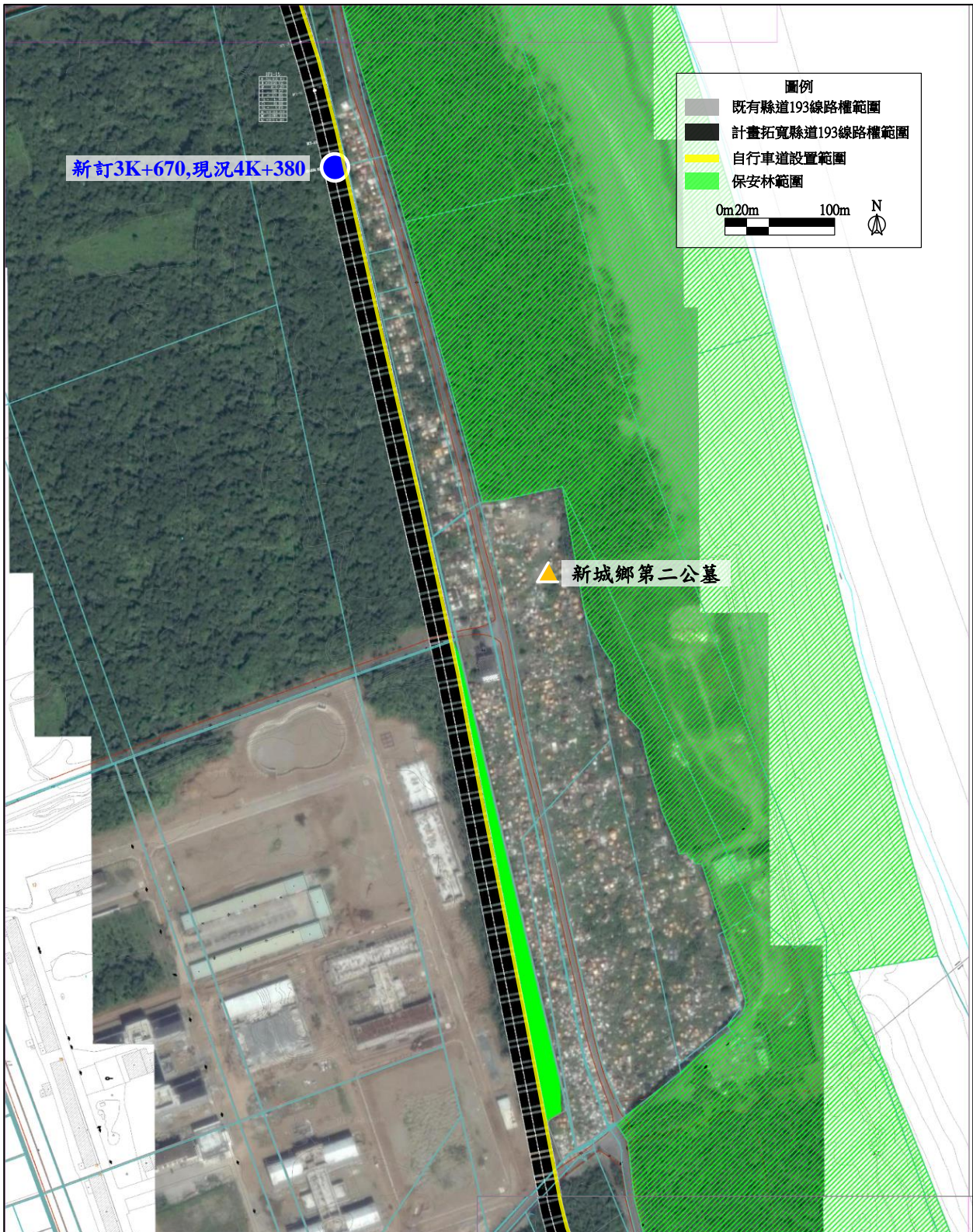


圖 4.4-6、縣道 193 線起點至民有街路段之計畫拓寬改善範圍 (5/6)

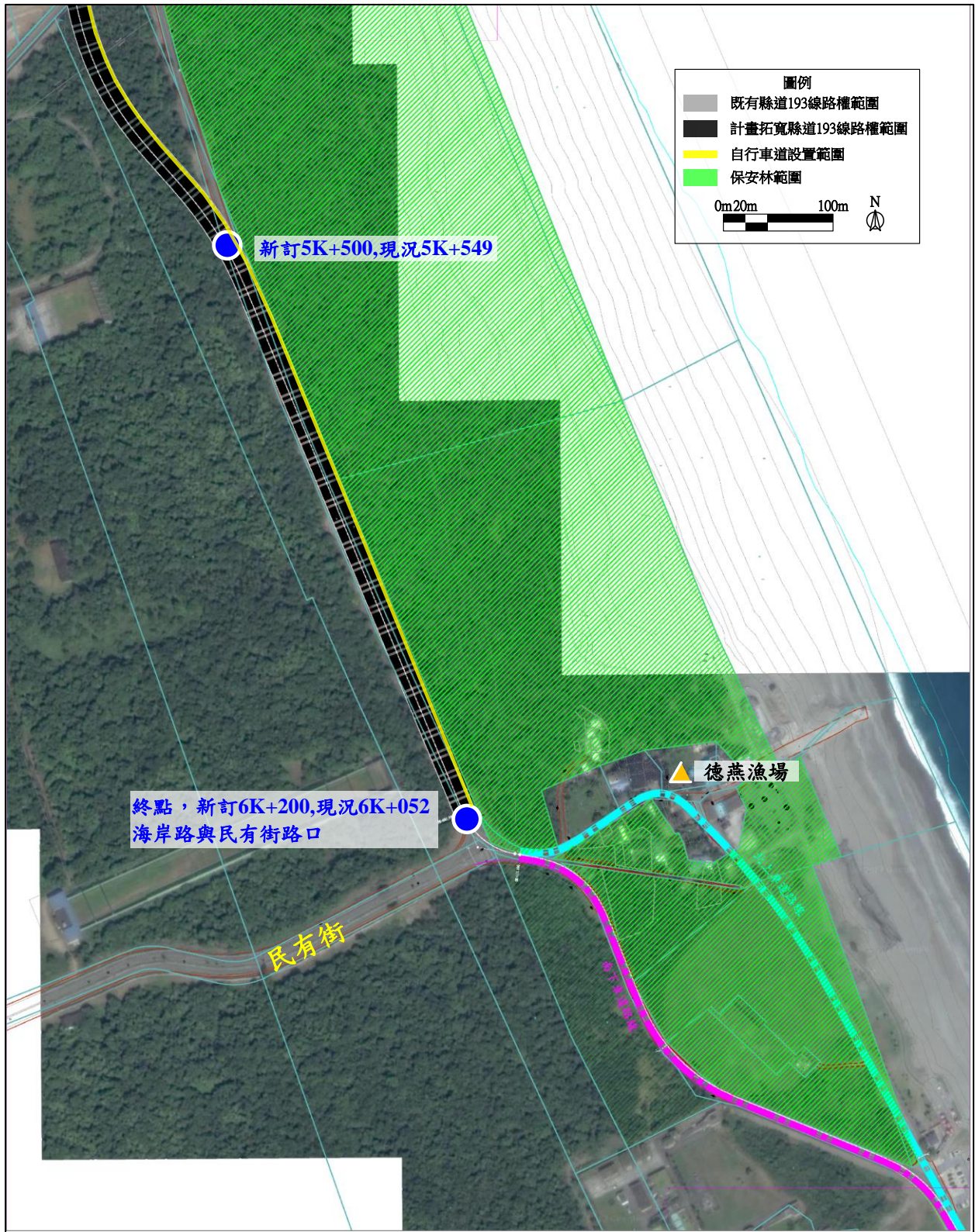


圖 4.4-7、縣道 193 線起點至民有街路段之計畫拓寬改善範圍 (6/6)

4.4.3 道路斷面設計

本次續行拓寬改善之路段，係台 9 線與三棧路交會之路口至民有街口路段，長度為 6.05 公里。本路段拓寬改善方式係自台 9 線交接起點東南行約 581 公尺道路往南沿著密植林西側，至 2K+479 接回既有道路南行，新闢道路長度約為 2.5 公里；此外，為保留東側原有之保安林地，未改線道路皆以向西側拓寬為主，其中現況里程 3K+054~5K+549 路線西移，5K+549 接回既有道路，改善路線終點為民有街路口，規劃設計路幅寬度 20 公尺，詳細道路斷面如下說明。

本次規劃現況里程數 0K+000~2K+479 新闢道路部份，考量自行車可行駛原縣道 193 線，享受悠閒及慢活之旅遊型態，規劃路幅寬度 20 公尺（實際車道為 12 公尺、草溝及景觀綠帶 8 公尺，不另設自行車專用道），道路配置係為雙向 2 車道附設 2 機慢車道，道路中央以標線分隔，兩側設置路肩（景觀、設施帶），如圖 4.4-8 所示。部份以原縣道 193 線向西側拓寬為 20 公尺道路（實際車道為 12 公尺、草溝及景觀綠帶 4 公尺、雙向自行車道 4 公尺），如圖 4.4-9。拓寬改善後車道寬度皆為 12 公尺，車道劃分清楚且設有自行車及人行步道，除了提升道路行駛之安全性外，亦逐步建構完善之自行車路網。道路配置示意如圖 4.4-10；拓寬完成之 3D 配置圖如圖 4.4-11；另斷面寬度比較詳參閱表 4.4-1。

民有街至機場外圍前段(現況里程數 6K+052~7K+080)因涉及保安林地暫不開發，原有道路寬度範圍約為 6.3~11 公尺，由民有街口車道寬度 11 公尺，往南漸漸縮減至 6.3 公尺，原道路配置係劃設中央分隔線，分為雙向 2 混合車道，為避免未來尖峰時刻可能造成瓶頸路段，一併規劃將原路段改為南下單行道，劃分一快車及一慢車道；另改善漁場街路線線型，道路寬度 6 公尺，劃分一快車及一慢車道為北上行車替代路線。

表 4.4-1、規劃道路斷面寬度比較表

項目	標準車道寬	路口車道寬	比較說明
左轉專用道	無	無	無
快車道	3.5m	3.5m	等寬
慢車道	2.5m	2.5m	等寬
景觀設施帶	1m	2m	等寬
下滲式生態草溝	1m	1m	等寬
自行車兼人行使用	4.0m	4.0m	等寬

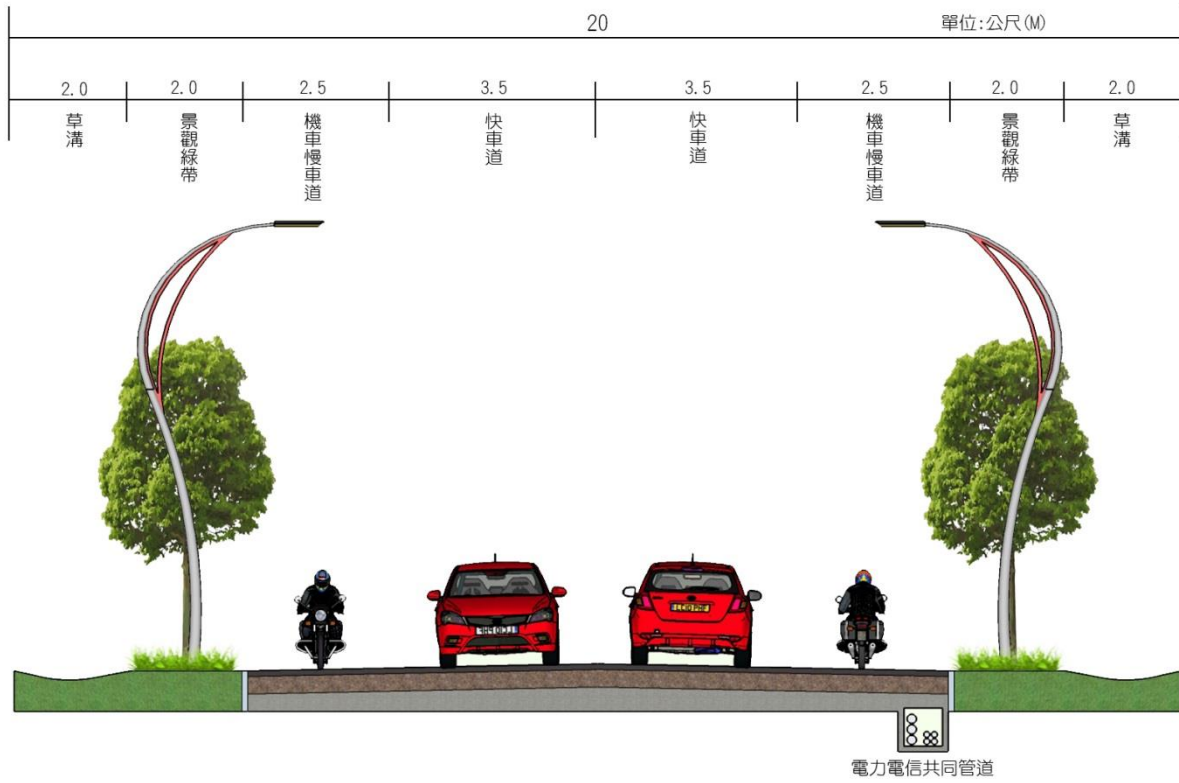


圖 4.4-8、20 公尺道路標準斷面圖

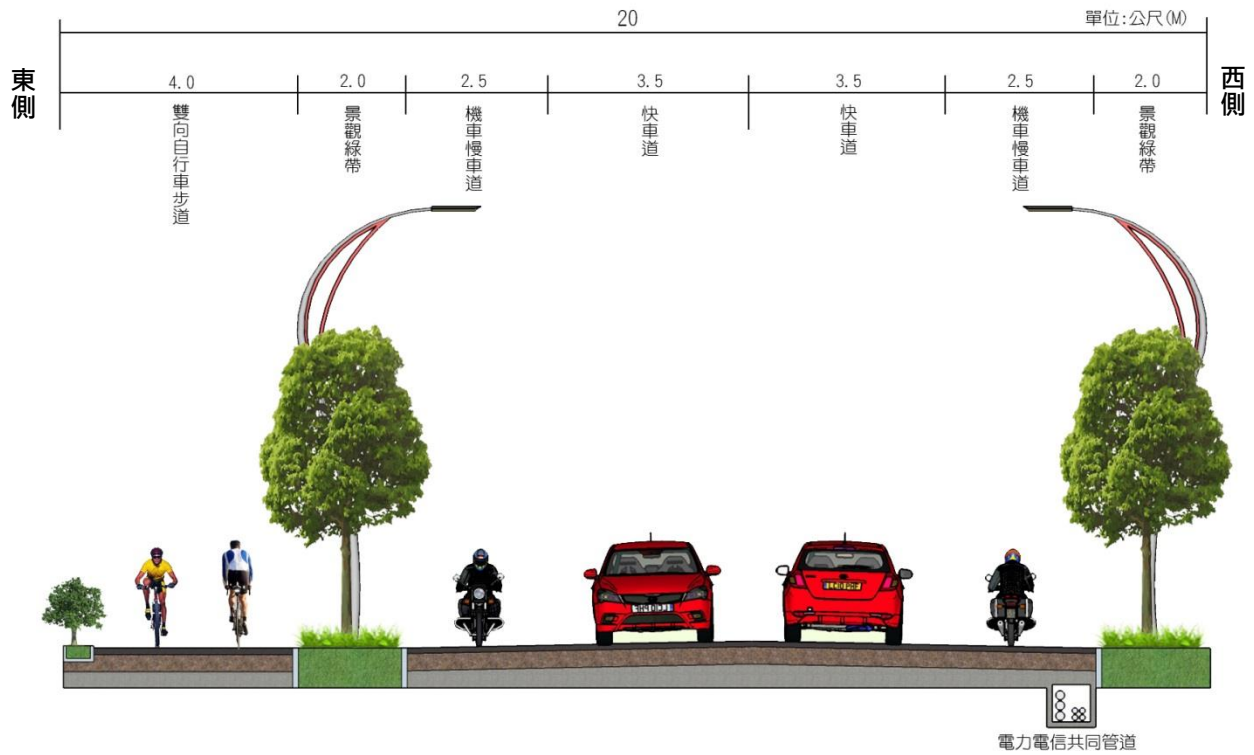


圖 4.4-9、20 公尺道路（含雙向自行車道）標準斷面圖

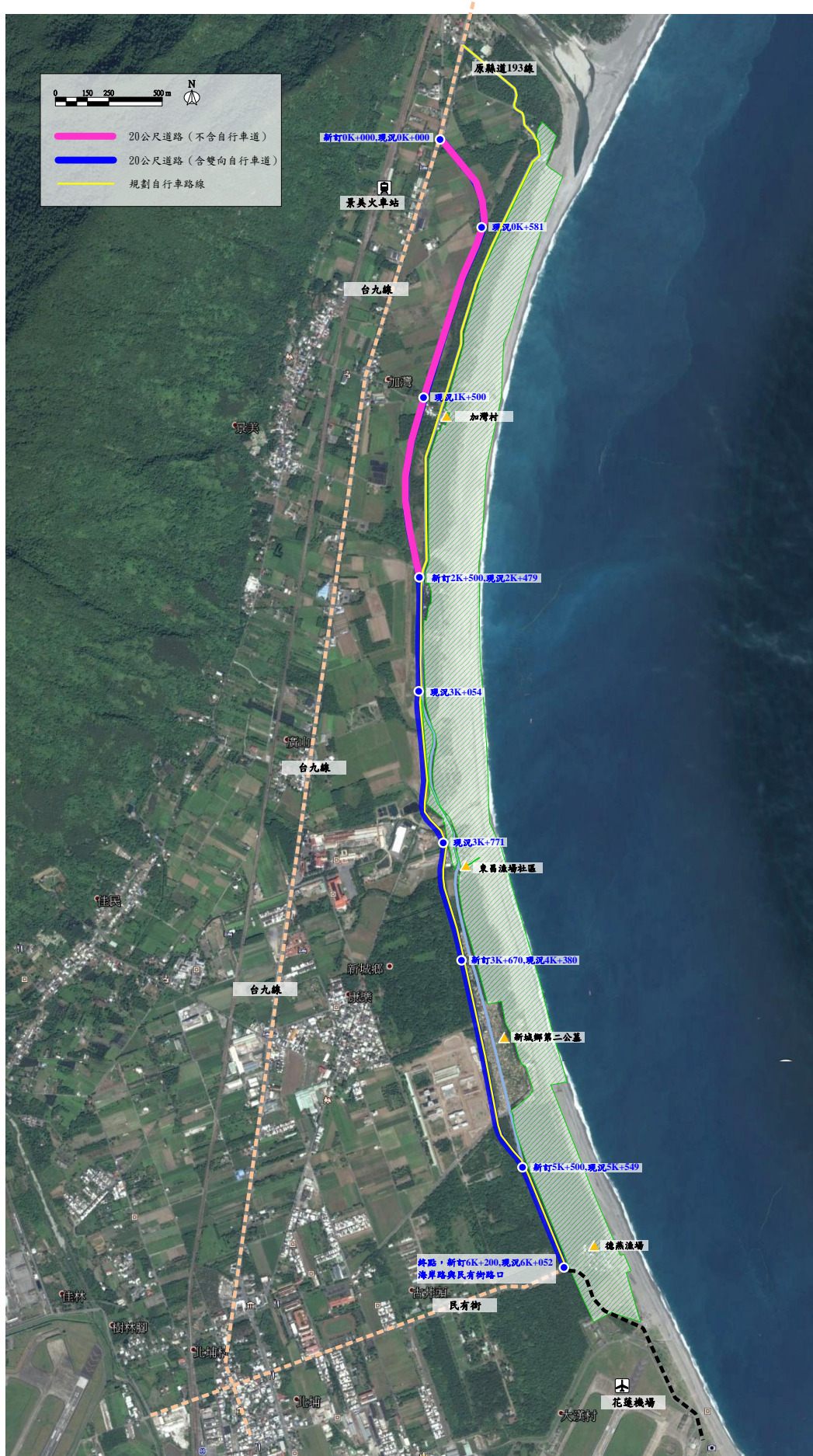


圖 4.4-10、道路配置規劃示意圖



圖 4.4-11、本路段道路配置 3D 示意圖

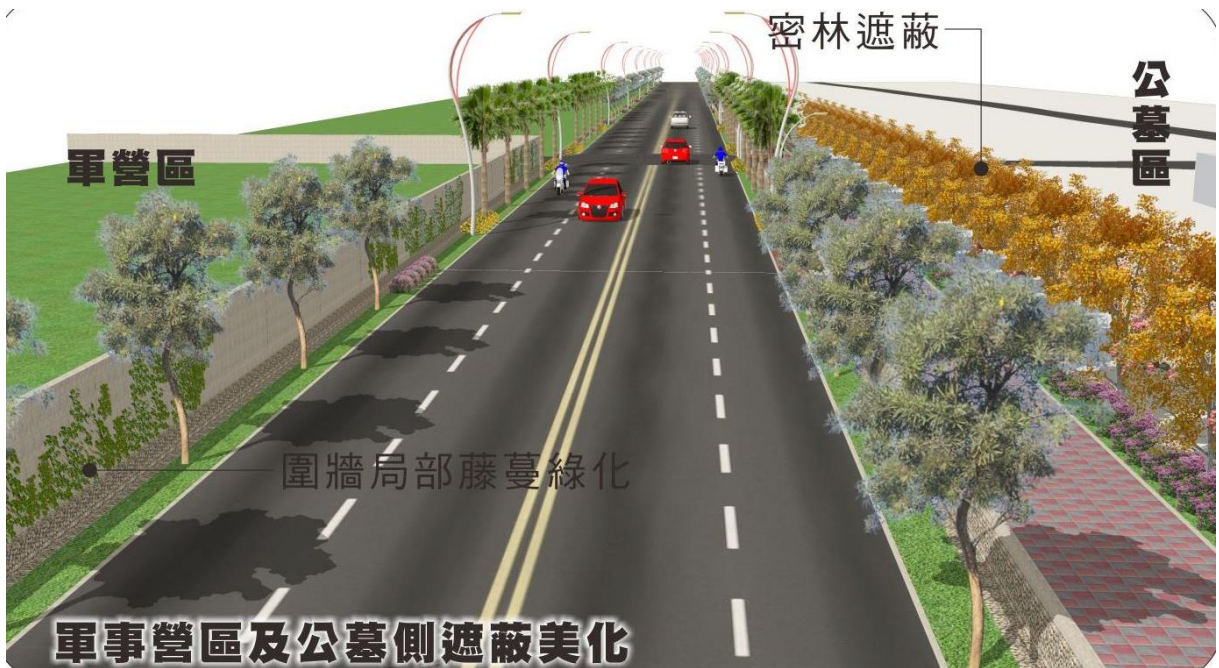


圖 4.4-12、本路段公墓與營區景觀遮蔽美化 3D 示意圖

4.4.4 施工用水與污水處理說明

一、施工期間用水來源及水量估算

施工期間工程用水包括工地房舍、業主與承包商雙方人員之飲用、盥洗設備、工程用水與道路灑水等，依公共工程規範應以自來水為主，若水源非為自來水時，應先檢驗水質，經檢驗符合相關規定時始得使用。

人員生活用水水量部分，以工作人員 60 人，每日使用 120 公升計算，需使用 7.2CMD。工程用水部分以車輛清洗為主，取施工尖峰以每日清洗 204 車次，每車次清洗使用 0.5 立方公尺，需使用 102CMD，將設置沉砂池採廢水沉澱處理後排放；道路灑水抑制揚塵部分，取最大分期作業長度 1 公里，作業面最大寬 20 公尺，每日灑水 5mm 計算，需使用 100CMD。生活用水水源考量衛生以自來水或包裝飲用水為主；洗車用水及灑水用水皆使用鄰近合法之水源，其水量關係如圖 4.4-13。

二、施工期間廢（污）水收集與處理

因採分段施工，各施工路段將設置臨時沉砂池收集逕流廢水，經沉澱處理後排放至公共排水系統；工務所因有材料堆置及車輛進出，將設置洗車台及沉砂池，洗車廢水經沉砂池沉澱處理後排放，相關施工區段配置如圖 4.4-14。未來施工期間也規劃將進行該二處之每季放流水監測及鄰近地面水體-北埔四號排水水質監測。

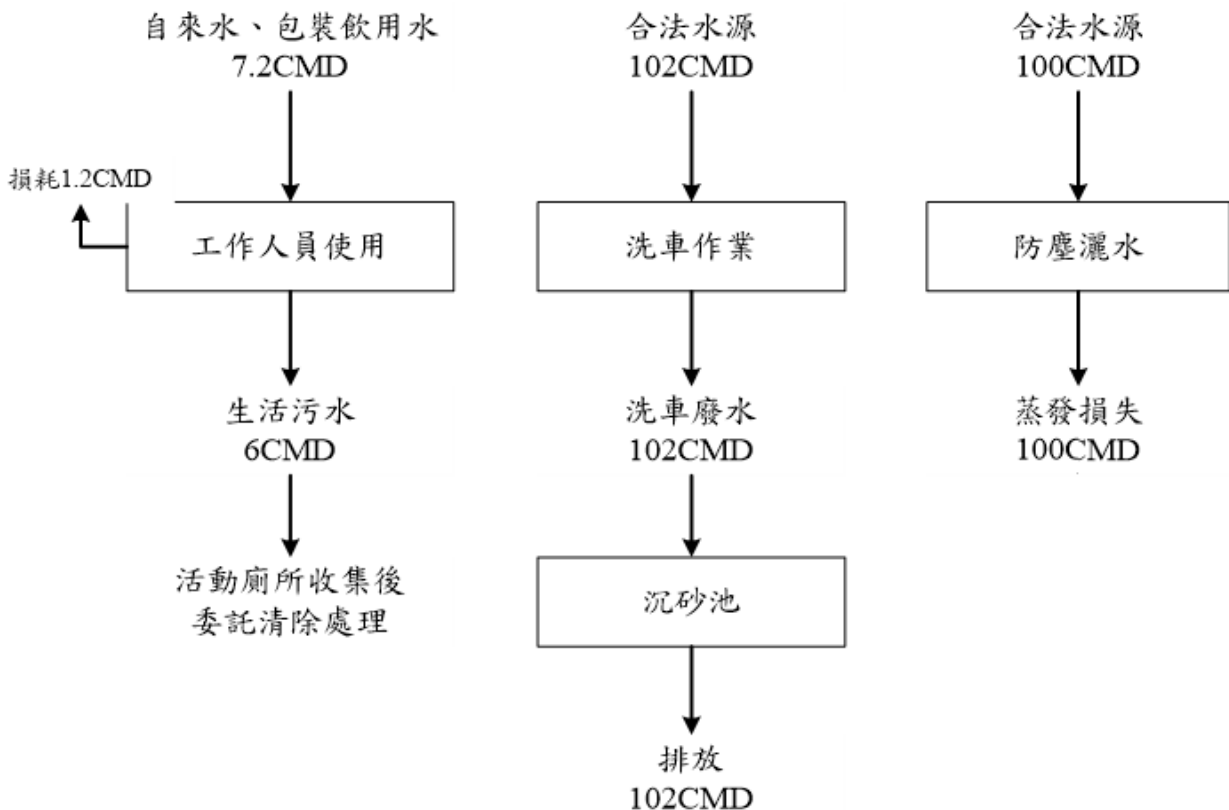


圖 4.4-13、用水水量平衡關係圖

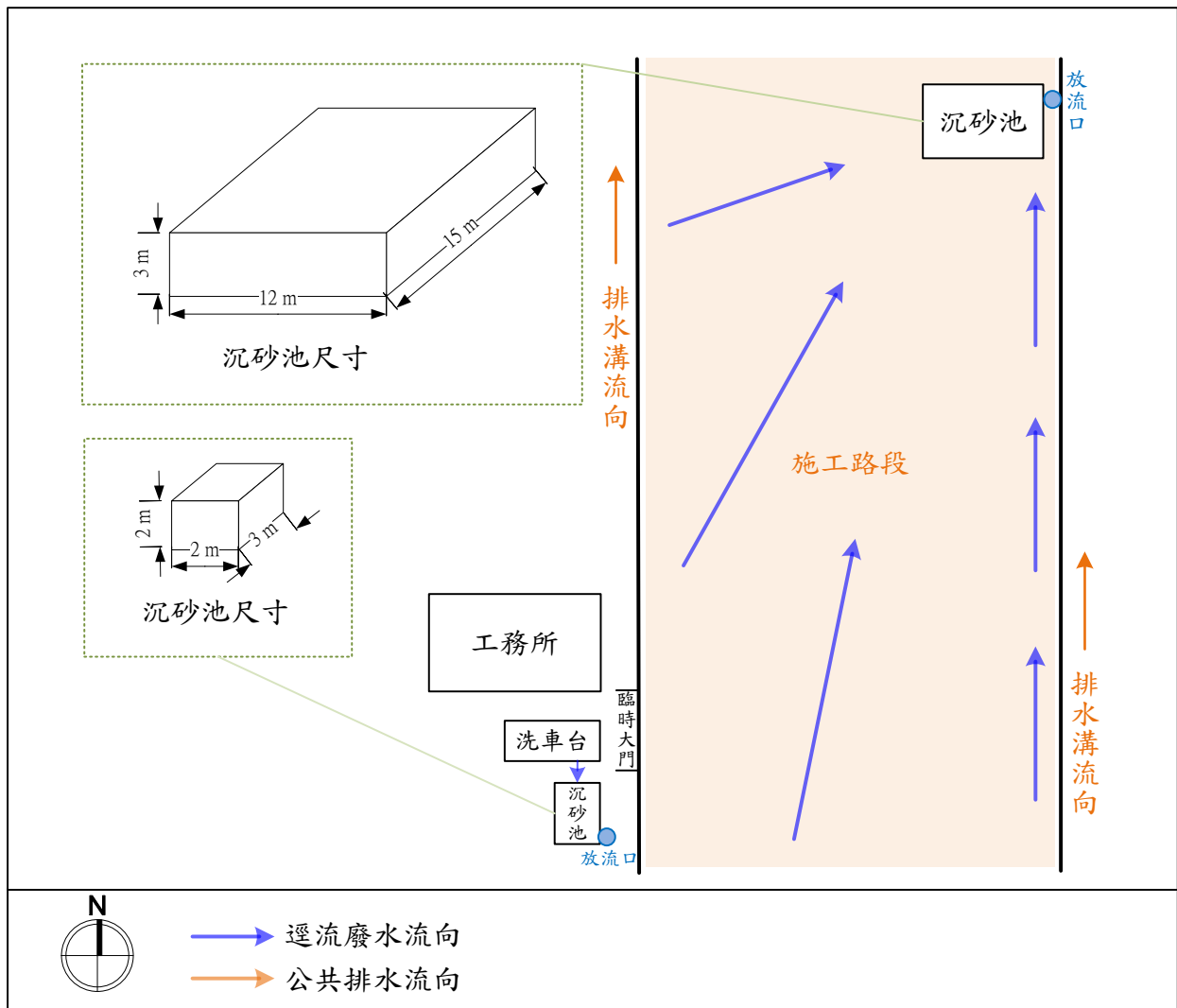


圖 4.4-14、施工區域排水系統配置圖

4.4.5 樹木移植計畫

計畫續行開發路段（現況里程數 0K+000~6K+052）設計採取路幅縮減、路線西移與向西側拓寬方式規劃，藉以降低東側海岸防風保安林的影響，保持海岸防風保安林完整性。目前開發部份路段採截彎取直或改道，將於計畫路段沿線東側屬草生地或林相不佳、樹木分散之處（非防風保安林範圍），作為計畫移植補植之定植區，藉此改善該區林相及樹木密度，以與該處防風保安林串聯，使東側海岸防風保安林更加完整，提升該區域之保安林功能。經統計約有 667 株喬木需移植，樹種包含有血桐、鳳凰樹、銀合歡等，待移植之樹種清冊如表 4.4-2。本案規劃移植可種植面積約為 6,342m²，移植位置如圖 4.4-15 所示，各補植區域可種植面積統計如表 4.4-3。為使定植區之林相密度完整，除了移植計畫路段受影響之樹木外，另規劃以台灣原生種且適合海岸環境存活之樹種進行補植，該樹種特性應具耐鹽性、抗風性、耐旱性及耐寒性佳，本計畫已請行政院農業委員會林務局花蓮林區管理處協助提供建議栽植樹種，包含白千層、黃槿及水黃皮等，相關海岸造林樹種建議表請參閱附件十四；詳細樹木移植、補植計

畫書請參閱附件十五。

表 4.4-2、預估需移植喬木樹種清冊

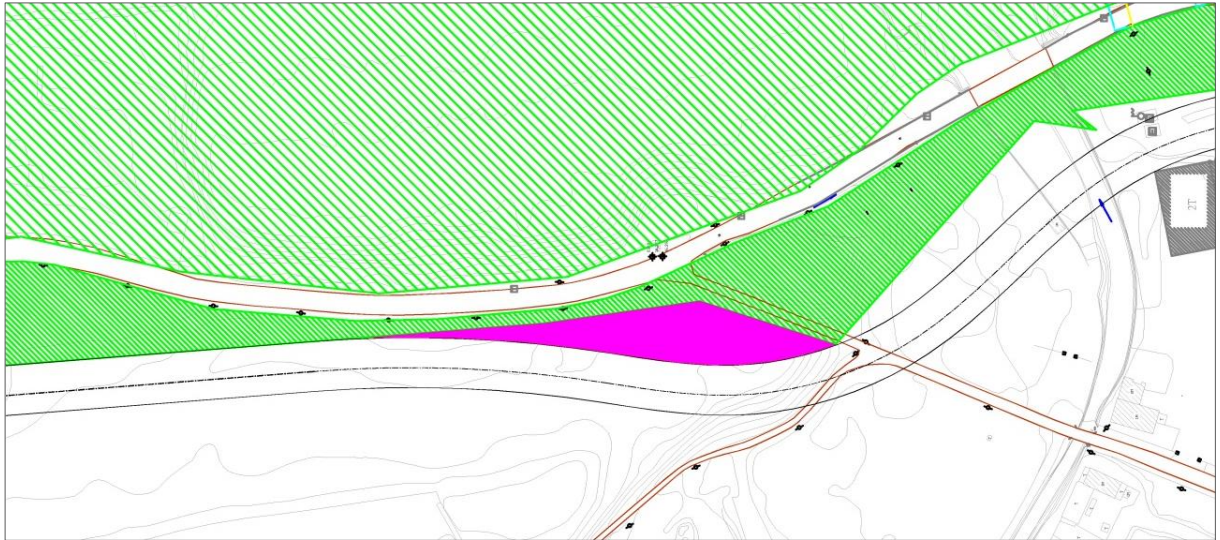
樹種名稱	外型	胸徑(公分)	總數量(棵)
構樹	落葉中喬木	10~34	56
流蘇樹	落葉中喬木	10~11	49
苦楝	落葉喬木	11~30	23
欖仁樹	落葉喬木	20~21	3
鳳凰樹	落葉喬木	9~18	2
相思樹	常綠喬木	7~28	10
烏心石	常綠大喬木	10~22	26
樟樹	常綠大喬木	10~27	64
麵包樹	常綠大喬木	16~51	20
鳳凰木	大喬木	19~32	45
大葉銀合歡	常綠小喬木	8~18	5
銀合歡	常綠小喬木	10~24	76
羅漢松	常綠喬木	10~13	32
白千層	常綠喬木	28	1
血桐	常綠喬木	10~40	208
桉樹	常綠喬木	14~28	8
海欖果	常綠喬木	10~23	35
黑松	常綠喬木	29	1
雪松	松科	13	3
總 計			667

資料來源：本計畫彙整。

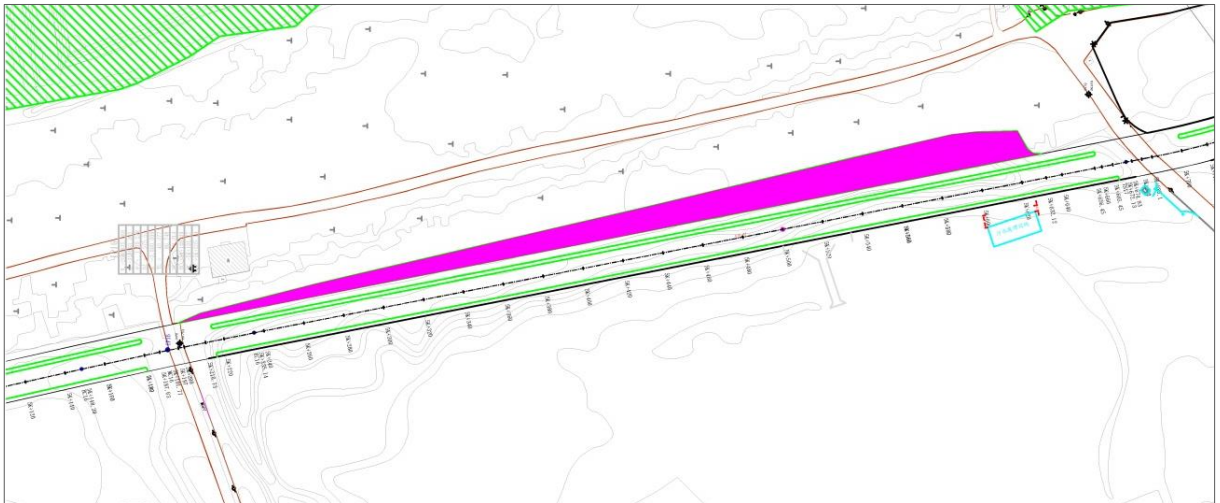
表 4.4-3、樹木補植區域面積統計表

段別	位置	可種植面積(m ²)
廣安段	3K+417~3K+600	2,140
康樂段	5K+200~5K+630	4,202
合計總種植面積		6,342

資料來源：本計畫彙整。



現況里程數 3K+417~3K+600



現況里程數 5K+200~5K+630

圖 4.4-15、樹木移植位置示意圖

4.4.6 整體植栽綠化規劃

植栽設置原則為路口保持良好行車視距、車道出入口或人、車標誌系統附近，維持視線、確保樹枝下通行的基本高度、人行道植栽設置應避免視線阻隔性、運用植栽季節的變化特性，塑造環境趣味性、避免影響鄰近環境。

自行車與人行道植栽配置主要喬木以台灣原生種為主，達到視覺開闊與濱海風情美感，配合沿線景點變化，搭配主題式種植增加沿線人行道空間變化效果，減緩來車燈光影響、增加綠視率，提升行車舒適度及都市景觀品質、分隔帶較寬處可栽植喬木及灌木達到美化道路景觀的效果，如圖 4.4-11 所示。

4.4.7 土方挖填說明

因應社會經濟成長與都市化建設發展，重大公共工程與民間建築工程等日益增加，其施工產出剩餘土石方數量需妥善處理，應維護環境衛生與公共安全，維持施工安全及品質。

一、土石方減量、平衡等設計作法

(一) 說明規劃設計圖說有關土石方減量、平衡等理念及具體作法：

本案因面積約 148,000 m²，考量土石方減量及實際空間需求，於拓寬改善開挖之土方應用於本案新闢路段，依據「縣 193 線 17k+500~22k+500 (南濱至花蓮大橋段) 路段拓寬工程委託設計與監造技術服務工作」由現場開挖斷面資料顯示，目前縣 193 線道鋪面結構為瀝青混凝土面層及底層約 10 cm，其下方碎石級配料基層約 45 cm (詳圖 4.4-16)，其碎石級配料開挖後用以替代道路拓寬後現況高程較低土壤回填使用，已達土石方減量、平衡的預期目標。

(二) 應配合整體施工土石方之自我平衡目標，考量個案工程之減量、平衡，在土石方挖填自我平衡的理念下，施工工程遇地勢較低區域回填以降低開挖出之土石方數量。

(三) 經評估施工產出土石方之處理或交換有實際困難者，必要時仍應運送至鄰近土石方資源堆置場。

二、土質種類、預計土石收容時程及數量

(一) 土質種類

基地表層現有構造物 (護欄、分隔島、人行道、箱涵、海堤等部分) 拆除後產生之建築廢棄物，屬「B5 磚塊或混凝土塊」種類；而基地基礎工程開挖出之土層，應屬「B2-2 土壤與礫石及砂混合物 (土壤體積比例介於 30% 至 50%)」種類。

(二) 其他需土工程與鄰近土資場

目前調查得知縣內尚無需土工程。此外，本案鄰近土方收容場所如表 4.4-4 所

示，皆鄰近本計畫開發路段附近。

(三) 土石收容總數量概估

本案出土總類可分為拆除方（即護欄、分隔島、人行道、箱涵、海堤等）、挖填方（包括瀝青混凝土層、碎石級配料及開挖土方等）兩類，目前計算剩餘土方為 16,000 m³，將運送至鄰近可收容之土資場如表 4.4-4。

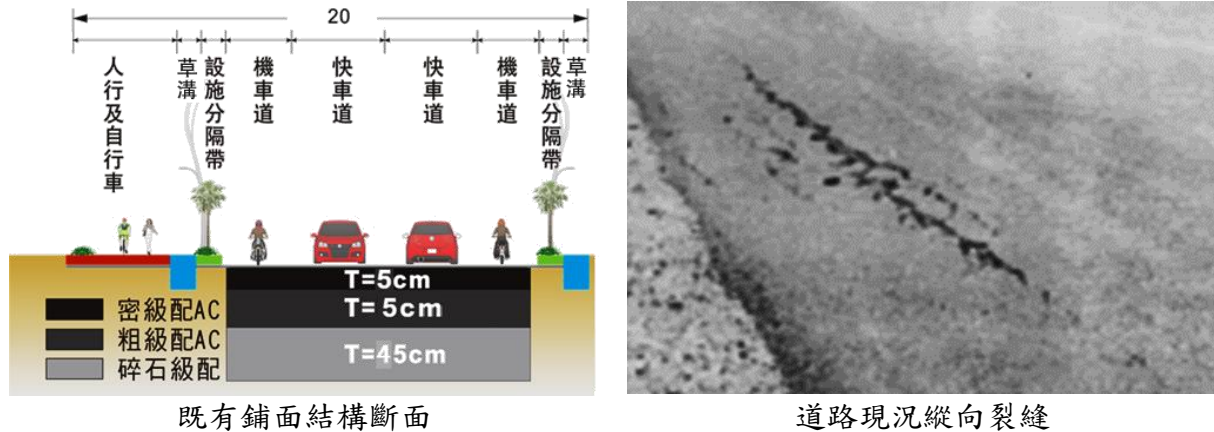


圖 4.4-16、現場開挖斷面資料

表 4.4-4、計畫周邊土石方資源堆置場一覽表

場所名稱	地址	功能	核准處理量(年)
福田瀝青混凝土有限公司	花蓮縣吉安鄉稻香村香源路 20 號	加工型	359640m ³
威神企業有限公司	花蓮縣吉安鄉花蓮縣吉安鄉光華村 6 鄰華城 6 街 35 號	加工型	356400m ³
友正土石方資源堆置場	花蓮縣吉安鄉光華村華工 6 路 31 巷 2 號	加工型	342000m ³

4.4.8 施工工期

本路段施工內容除了道路拓寬工程外，尚有其他附屬工程如擋土牆工程、道路人行道工程、植生工程、號誌路燈照明工程及地景工程等施工項目，本案工程採單一標案進行發包，採用同時三個工作面分區施工，每工區依適當距離路口區分，每工區再分期施作，每期施作長度以不超過 1 公里為原則；低窪區域淹水分流施工，於該設施路段施工時一並施作，規劃工程總施工期約 25 個月。

4.5 開發行為涉及相關法令檢討

4.5.1 開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準

本次續行拓寬改善路段長度為 6.05 公里，其中共有 4.4 公里採路線西移，道路寬度為 20 公尺。本次路線調整變更係考量避開北側密植林帶、防風保安林及新城鄉第二公墓等，兼具環保及美觀之公路，其變更後之開發行為並無涉及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第五條第三項規定，應不需實施環境影響評估，相關法令檢討如表 4.5-1。

表 4.5-1、開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準法檢討表

開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準		檢核說明
第五條	三、道(公)路、高速公路或快速道(公)路之拓寬，符合下列規定之一者：	—
	(一)位於國家公園，長度二·五公里以上，或挖填土石方五萬立方公尺以上。	無涉及規範
	(二)位於野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，長度一公里以上。	無涉及規範
	(三)位於國家重要濕地，長度一公里以上。	無涉及規範
	(四)位於台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區，長度一公里以上。	無涉及規範
	(五)位於水庫集水區，長度一公里以上。	無涉及規範
	(六)位於海拔高度一千五百公尺以上。	無涉及規範
	(七)位於山坡地或台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之一般保護區，拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度五公里以上，或挖填土石方五萬立方公尺以上。	無涉及規範
	(八)位於特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地，經農業主管機關同意變更使用，拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度五公里以上，或挖填土石方五萬立方公尺以上。	無涉及規範
	(九)位於非都市土地，拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度十公里以上。	無涉及規範

4.5.2 森林法

目前計畫續行開發路段未涉及森林法所轄管土地。

4.5.3 海岸管理法

本計畫拓寬道路起點從新城鄉三棧至民有街路口止，全線位於省道台 9 線東側，依據海岸管理法公告圖資內容，均位於公告濱海陸地範圍內，茲就海岸管理法與本案相關聯性說明如下：

一、海岸管理法公告及目的

「海岸管理法」係內政部營建署於中華民國 104 年 2 月 4 日總統華總一義字第 10400012591 號令制定公布全文 46 條，其立法目的係『為維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源、推動海岸整合管理，並促進海岸地區之永續發展』。而後，內政部營建署依據海岸管理法第 45 條規定於內政部 105.2.1 台內營字第 1050801310 號令訂定「海岸管理法施行細則」，就各區位範圍劃設及整體海岸管理計畫訂定依循之細則。

二、本計畫所在位置與法令檢討

內政部營建署於「海岸管理法」第 5 條規定於六個月內公告海岸地區之範圍圖資（中華民國 104 年 8 月 4 日台內營字第 1040812104 號），藉由海岸地區之劃設以明確「海岸管理法」之適用範圍，但尚未直接限制或禁止區域內相關利用行為。實質管制部分另依「海岸管理法」第 9 條及第 16 條擬定『整體海岸管理計畫』，或『海岸保護計畫』、『海岸防護計畫』後，始公告實施。又依「海岸管理法」第 44 條規定於法施行二年內公告實施『整體海岸管理計畫』。而本計畫拓寬路線經套匯後均位於公告濱海陸地範圍內，係屬未來可能受法所管轄之範圍，詳參圖 4.5-1 所示。

內政部 106 年 2 月 6 日（台內營字第 1060801072 號函）公告實施「整體海岸管理計畫」，內容指出海岸管理須特別關注之特定區位包含近岸海域、潮間帶、海岸保護區、海岸防護區、重要海岸景觀區、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區及其他中央主管機關指定地區，該計畫內容將縣道 193 線列為重要海岸景觀區（景觀道路）。本計畫經函詢內政部營建署，函復內容摘述如後（詳細內容請參閱附件十七）。「重要海岸景觀區」之定義為：景觀資源豐富，需特別加以規劃、保育、管理及維護，或景觀混亂，需特別加以改善之海岸地區進行劃設。而景觀道路係重要海岸景觀區之劃設原則之一；現階段先以非都市土地開發審議作業規範附表七，區域計畫指定之景觀道路為參據。惟各景觀道路之景觀標的均尚待確認，將會商有關機關後，另案劃定公告。故縣道 193 線（三棧至花蓮）尚非屬已公告之重要海岸景觀區或景觀道路，現階段無須依海岸管理法第 25 條規定，申請特定區位許可。

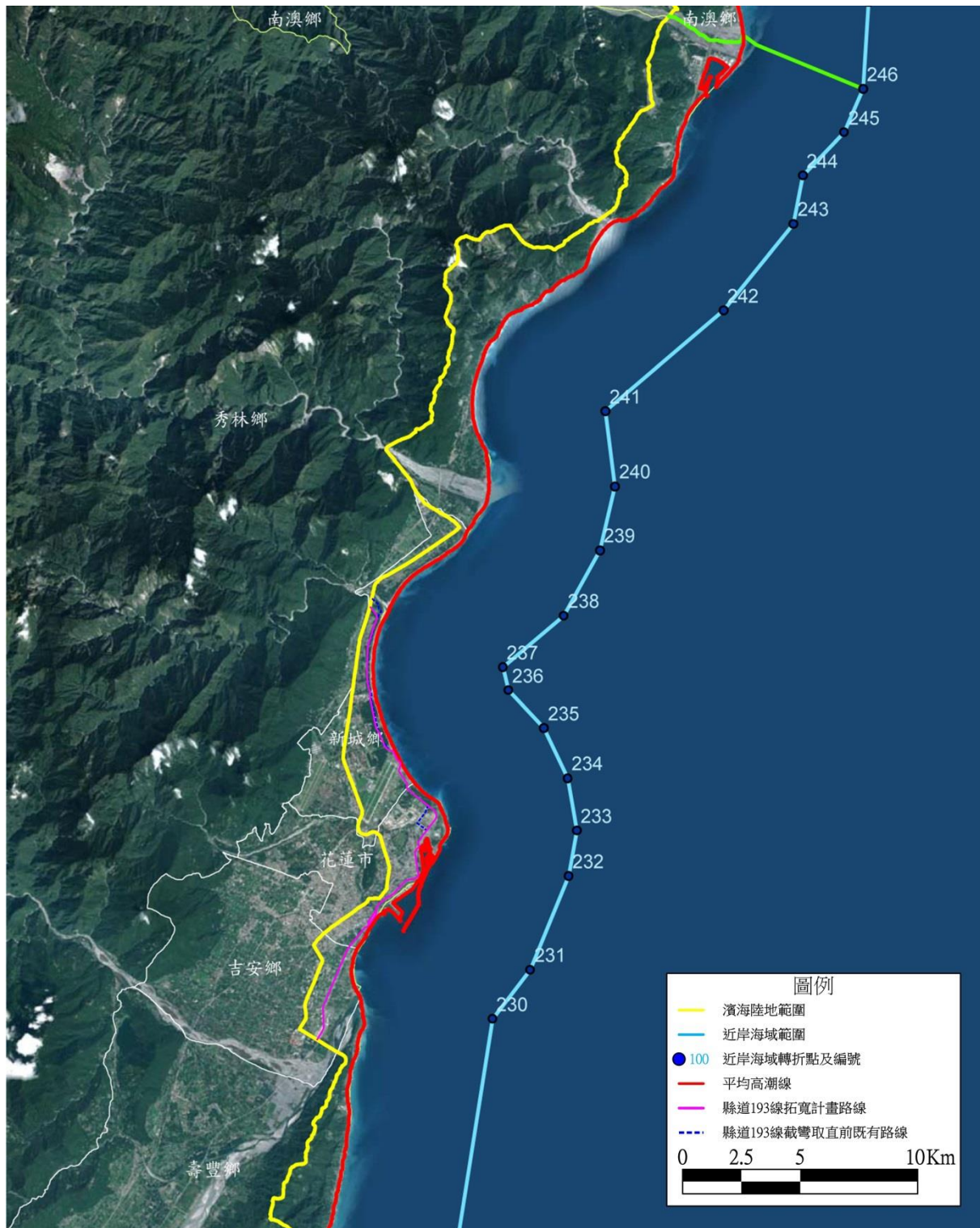


圖 4.5-1、花蓮縣海岸地區範圍圖（壽豐以北）

