



圖 111 小樽運河倉庫



圖 112 小樽運河倉庫



圖 113 週邊重要觀光商街(北一哨子館) 圖 114 週邊重要觀光商街內部



圖 115 週邊重要觀光商街(郵便局) 圖 116 週邊重要觀光商街(八音鐘)



圖 117~119 週邊重要觀光商街(八音鐘、北菓樓、北一哨子三號館建物外觀)

## 肆、 結論與建議

一、 本次參訪行程攜回數項合作與投資訊息如下，101 年 1 月 2 日該社代表並親自到本港實地瞭解#15、#1-3、與#22 之基地概況：

- (一) 津輕海峽渡輪株式會社希望藉由該公司受日本政府委託營運函館往返大間航線之成功模式與經驗，將高速渡輪導入未來台灣東部藍色公路航線（花蓮往返蘇澳）之營運，計劃投入營運之船舶為本次參訪之 Natchan World 高速渡輪（巴拿馬籍），未來計劃爭取東部發展條例之政策補貼，以經營台灣東部地區花蓮至蘇澳間之藍色公路航運，並保留未來拓展至日本石垣島或琉球等海運規劃，亦不排除未來參與台灣離島航運之可能性，現階段該公司刻正爭取行政院經濟建設委員會東部發展條例之相關補助。
- (二) 本次考察行程雙方就內港#15 碼頭之基地與靠泊條件具有初步共識，101 年 1 月 2 日該會社業務經理芳本強先生亦到本港實地瞭解#15、#1-3、與#22 之基地概況，我方亦提供中央氣象局近 6 年之海象年統計資料與#14 碼頭倉庫設計圖與該會社參考；經檢討三項方案之間，如以內港#1-3 遊憩區發展，公務船舶船席須配合調整，其限制因素在於基地整體縱深不足，受限於鐵路，土地整體開發面向為向港測，如考量汽車登船管制口之設施，土地面積恐較為不足，未來航站新建後，與周邊倉庫形成強烈之新舊對比，倉庫修繕與遊憩區基礎設施工作有待配合推動。如以#22 碼頭發展，其限制因素為整體環境受限於外港砂石與散雜貨裝卸用途，闢建作為藍色公路之場站，具有衝突性，硬體建設之初期投入成本較高，且基地至碼頭間之通廊需長達 80 公尺以上，以跨越碼頭與基地前方設施。如以#15 碼頭發展，其限制因素為須協調海巡署船舶移至其他碼頭船席，碼頭長度不足，需配合#14 碼頭部份船席長度以提供高速船靠泊，然其優勢在於後線基地方正完整，可與#14 碼頭區區隔後作為非管制區，以利開發與營運使用，且周邊有造船區、遊憩區未開發土地(東工地)、漁業專業區與鳥踏石賣場，有利於招商引資，並供未來結合場站，於東工地作觀光遊憩業之投資。
- (三) 硬體設施方面，該會社將另就花蓮港潮汐與船型條件，檢討是否需要局部敲除靠泊碼頭岸肩；此外，該船體靠泊碼頭增掛需 2 組浮球式護舷材，其後續設置與細部細節將於後續階段另與本局研商確認。

二、 遊憩區之交通條件為能否成功發展之重要因素，本次考察之函館金森倉庫與小樽運河區倉庫，函館金森倉庫可藉由鐵路轉徒步(約 20 分鐘)或市區電車抵達，小樽運河區倉庫可藉由鐵路轉徒步(約 10-20 分鐘)抵達，有助於人潮之匯集，為發展成商

業區之重要因素之一；其次，本次考察之兩項舊倉庫再利用案例，其基礎設施內容主要為寬敞之徒步道（採石材或地磚）、排水、植栽、座椅、河岸或海岸際線之基本護欄，佈告(廣告)版與路燈設施，建築物本身屋頂為鐵皮包覆加強，以減少緣自屋頂之漏水，建築物外型均屬維持原樣貌，內部屋頂以桁架強化，其使用空間則依業者經營需求使用，相關作法均可供本局未來辦理遊憩區基礎設施工程參考。

三、參考本次考察經驗，有關花蓮港遊憩區之經營發展，可分為完整基地提供民間業者以 BOT 或商港法投資合作興建觀光旅館經營，與#1~#3 碼頭遊憩區兩個課題。有關前者開發基地之開發前基礎設施內容，參考本港細部計畫審議階段有關主要道路旁劃設五公尺隔離綠帶之規定，未來可以併同人行道作為開發基地臨馬路側之基礎設施內容，以達港際綠化與達成基礎設施之目標；另#1~#3 遊憩區方面，公共空間基礎設施內容包含碼頭面及倉間空地之步道、鋪面、基本排水系統、燈具、座椅、植栽與碼頭岸肩護欄、與建築物之外牆翻修及防水處理，建議另以辦理委託設計技術服務之方式，以整體改善該區域之基礎設施。