

表 5 花蓮港配合作為藍色公路航站基地之方案比較 (以 Natchan World 高速輪分析)

方案	碼頭長 (m)	碼頭水深 (m)	檢討
#22	200	-14	<ol style="list-style-type: none"> 1. 水深足夠，碼頭折角可供船艙板靠放登船。 2. 後線土地充裕，可供大規模開發。 3. 整體環境受限於外港砂石與散雜貨裝卸用途，關鍵作為藍色公路之場站，具有衝突性，且受限於周邊坡坎地形，如強調由外望入港內之建築物視覺強度，其場站高度至少需 5 層樓高以上方能突顯，且周邊隔離設施需重新製作，致初期投入成本較高。 4. 後線碼頭與基地間為大型車輛進出通道，且#22 後線土地北側為砂石堆置(#17-#22)，南側土地道路與基地間受限於為現有地磅、過水車道，基地至碼頭間之通廊需長達 80 公尺以上。
#14 #15	86	-9.5 -8.5	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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，可規劃於目前修造船廠圓環空地，拆除部份圍牆設置為出入口。 2. 碼頭長度不足，惟可配合#14 碼頭船席長度提供高速船靠泊，且須協調海巡署船舶移至其他碼頭船席。 3. 後線#14 倉庫可供改建作為航站使用，惟配合船舶旅客客艙高度，現有倉庫高度僅 7 公尺，需再增建部分設施。 4. 周邊有造船區、遊憩區未開發土地(東工地)與漁業專業區，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。
#1 #2 #3	130 130 150	-7.5	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為花蓮港整體規劃與未來發展計畫遊憩區範圍。 2. 公務船舶船席須配合調整。 3. 後線基地完整，惟屬長條狀基地，整體縱深不足，距離倉庫外牆最淺距離僅 10 公尺，因受限於鐵路，土地整體開發面向為向港測。 4. 可用於建設航廈之土地為倉庫間之土地，如考量汽車登船管制口之設施，土地面積恐較為不足。 5. 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。



圖 78 花蓮港整體規劃與未來發展計劃(101~105 年)使用分區圖

2. 該會社表示計劃導入之船型 Natchan World 高速渡輪為雙殼鋁合金材質，一般橡膠護舷材之材質仍屬過硬，會損傷船殼與烤漆，故該會社目前係以直徑 100 公分之圓

形浮桶型橡膠護舷材 2 組，替代傳統船型使用之橡膠護舷材（如圖 79~80）。



圖 79 圓形浮桶型護舷材



圖 80 圓形浮桶型護舷材

3. 如潮差過大，因該跳板下折角度有限，於最低潮位時會導致跳板翹起於碼頭岸肩，故該會社認為如要必要，恐須敲除靠泊專用碼頭之部分岸肩結構部位，以維持跳版面與碼頭面之連續性（詳如本報告上節(三)說明）。