



圖 56 戀人之聖地



圖 57 戀人之聖地



圖 58 戀人之聖地



圖 59 創意標誌



圖 60 政府鼓舞標語



圖 61 候船區咖啡吧檯



圖 62 候船區電腦使用桌



圖 63 候船區含兒童遊憩設施



圖 64 候船區之兒童畫作展示



圖 65 各樓層之動態資訊螢幕



圖 66 高速船候船區與閘道



圖 67 傳統船之登船閘道



圖 68 高速船登船閘道自動票閘



圖 69 高速船登船閘道



圖 70 高速船座位席



圖 71 高速船登船通廊外觀



圖 72 高速船旅客登船通廊與車俱登船版(#4)



圖 73 傳統船(#3 登船版)



圖 74 高速船車俱登船版(#4)



圖 75 車輛登船閘道



圖 76 車輛登船閘道(來源：官方網站)



圖 77 車輛登船閘道(來源：官方網站)

(四) 相關政策補貼與需求建議

1. 依據該公司評估，未來高速船導入蘇澳至花蓮藍色公路之經營，預期將營運初期之航次為每日 1 至 2 艘次，預估營運初期之虧損需透過行政院經濟建設委員會東部發展條例之補助，並需要地方政府支持該會社將母港設於花蓮港開發經營之發展計畫。
2. 該會社計劃設立分(支)公司於花蓮，並選定花蓮港為蘇澳往返花蓮航線之母港，預計 101 年 6 月取得航線核可及政府補貼後，於 101 年 8 月進駐花蓮港，並以租用專用碼頭之模式規劃航站基地，且不排除以花蓮港周邊發展觀光遊憩產業之方式，吸引客源並結合週邊漁業活動，創造附加價值以增加海運以外之其他收益，爰有關航站基地與周邊之經營開發上，同樣需要地方政府之支持。

(五) 基地選址與碼頭硬體設施之需求

1. 配合該會社計劃導入之船型吃水深 4.57 公尺以下，與透過艀跳板或側跳板以供車俱上下船舶作業，故需求方面以凸堤碼頭為優先，其次為碼頭轉角處可供靠泊之碼頭船席；另考量藍色公路之特性屬定期航班，故如屬非管制區之碼頭與後線土地，將可減少進出港口之管制手續。經檢討花蓮港可供發展之碼頭與後線土地方案有三，其一為外港#22 碼頭與後線土地，其二為內港#15 碼頭與後線土地，其三為內港#1-3 碼頭與後線土地，整體檢討如附表 5。