

動相關產品及服務之供給與生產、觀光從業員工人數等納入統計，按住宿業、餐飲業、運輸業、旅行服務業、休閒娛樂服務業、零售業等產業類別分類，並依「入境旅客」、「出境旅客」、「國內旅客」等列示觀光經濟貢獻指標；惟有關碳排放量、水資源利用、生物多樣性管理、廢棄物管理、勞雇關係等環境及社會因子，則尚未參考 SF-MST 納入統計範疇，不利完整表達觀光產業發展對整體經濟之影響，且易使帳表使用者追求經濟效益，而忽略觀光開發造成之社會成本。鑑於 SF-MST 可透過帳表將觀光發展衍生之社會成本量化，同時表達觀光資源耗用與經濟效益，有利帳表使用者參考運用，亦可支援永續發展政策之制定，經函請觀光署研議導入永續性統計框架，完善臺灣觀光衛星帳內涵，以提升整體產業競爭力。據復：鑑於 SF-MST 架構涉及碳排放量、水資源利用、生物多樣性管理、廢棄物管理等環境統計指標，具高度跨領域、空間性質，相關統計數據之收集、編製、傳播及使用，需要諸多機構之積極參與，爰將於 114 年下半年針對臺灣觀光衛星帳之整體架構、產業與產品分類、編製方法與計價系統等進行通盤檢討，以利接軌國際發展趨勢。

**(二十八) 交通部推動環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫，強化環島自行車路網之安全及友善性，惟自行車專用道配置未臻適足，兼有部分年齡層騎乘自行車交通事故占比偏高、租賃定型化契約內容尚欠周妥及部分路線待整合優化等情，允宜研謀改善，以建構優質自行車騎乘環境。**

交通部前推動「東部自行車路網示範計畫」(98 至 101 年)及「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」(104 至 107 年)等，已奠定自行車路網基礎，復為完善自行車騎乘友善環境，推廣自行車觀光旅遊市場，賡續推動「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」(109 至 113 年)，期藉由相關設施之整備，以優化環島自行車道路之安全及友善性。經查自行車騎乘環境及路網優化情形，核有下列事項：

1. **部分自行車路線專用道配置未臻適足，恐增加騎乘風險：**經分析 113 年度道路交通事故傷亡資料，自行車事故計 27,229 件，其中發生於自行車專用道之事故為 242 件(占比 0.89%)，且無人員死亡；而發生於一般車道及慢車道之事故，分別為 8,361 件(占比 30.71%)及 1,450 件(占比 5.33%)，並分別造成 33 人及 10 人死亡，顯示自行車專用道設置對降低自行車事故具有成效。惟運用觀光署「臺灣騎跡」網站之路線規劃功能，結合 Google Map 分析發現，花東縱谷路線—森林溫泉等 9 條多元路線之自行車專用道配置未臻適足，經函請交通部研議提升自行車專用道之設置，並優先針對交通複雜、車流頻繁區段進行設計優化，以減少遊客騎乘風險，營造友善安全自行車環境。據復：將就交通複雜、車流頻繁區段以循序漸進方式，利用既有自行車道、地區道路、水岸或閒置鐵道等車流量較少路段加以優化；另鑑於現行自行車係以慢車道作為主要騎乘空間，為提升自行車騎士安全，將優先利用標誌及標線強化與提醒用路人，降低肇事風險。

2. 學生、年輕人及高齡者騎乘自行車交通事故占比仍高，且現行自行車租賃定型化契約內容尚欠周妥：經分析 109 至 113 年度道路交通事故傷亡資料，自行車發生交通事故之年齡，除就學年齡層外，年輕人及高齡者亦為發生自行車事故之多數族群；又以個別事故肇因分析，主要係未注意車前狀態、未依規定讓車、左轉彎未依規定等個人駕駛行為，政府除應加強對學生之基本自行車交通安全教育外，亦待強化年輕人及高齡者之自行車安全知能。另交通部鑑於地方政府積極推動公共自行車租賃，為避免因租賃契約內容不明而衍生消費糾紛，已訂定自行車租賃定型化契約應記載及不得記載事項，惟現行自行車租賃定型化契約範本係 106 年訂定，尚未因應 111 年 5 月修正公布道路交通管理處罰條例已規範微型電動二輪車所有人應投保強制汽車責任保險而妥為修訂，不利督促微型電動二輪車租賃業者確實投保強制汽車責任保險等情事，經函請交通部檢討研謀改善。據復：將持續透過多元管道強化宣導及教育，提升騎乘安全，並研議參考小客車及機車租賃定型化契約應記載及不得記載事項，將微型電動二輪車投保強制汽車責任保險納入自行車租賃定型化契約。

3. 部分自行車多元路線尚未延伸至鄰近景點，且未整合鐵路立體化後騰空之綠廊等空間，降低共用車道之風險：經運用地理資訊系統（QGIS）套疊分析自行車環島路網、多元路線、串聯路段及地方特色路線等圖資，發現部分多元路線尚未延伸至鄰近景點，另環島主線與支線部分路線早期以共用道路形式

設置，隨周邊相關建設陸續推動，已有更優質之騎乘路線，如環島 1 號、1-2 號及 1-23 號路線周邊之臺中、高雄鐵路立體化及輕軌完工後騰空之綠廊等空間(圖 6)，均待研議整合優化既有路網，並減少共用主要市區道路路段，降低與機動車輛混流之風險。經函請交通部研謀改善，以提升整體騎乘環境之友善與安全。據復：已督請所屬公路局、觀光署及運輸研究所研議推動路線延伸事宜，並評估整合鐵路立體化及輕軌完工後騰空綠廊之可行性。

圖 6 環島或多元路線周邊鐵路立體化情形



註：1. 資料時點：114 年 4 月 17 日。  
2. 資料來源：整理自觀光署提供資料。