

國立臺灣體育運動大學  
National Taiwan University of Physical Education and Sport  
體育研究所碩士學位論文

臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變(1985-2011)

Taipei International Marathon Route Planning  
and Changes (1985-2011)



研究生：呂佳莉 撰

指導教授：許光廬 教授

中華民國 102 年 7 月

論文名稱：臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變(1985-2011)

總頁數：90

校所組別：國立臺灣體育運動大學體育研究所競技運動組

畢業時間及提要別：一百零一學年度第二學期碩士學位論文提要

研究生：呂佳莉

指導教授：許光熙博士

## 中文摘要

全球各大城市倫敦、紐約、波士頓、芝加哥等大型國際馬拉松比賽，舉辦期間吸引了成千上萬來自不同地區人潮，這股路跑賽風氣漸漸感染了臺北市。本文研究目的：首先追溯馬拉松路線起源，分析馬拉松路線起源與規定；其次，探索臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷；再次，探究臺北國際馬拉松賽路線規劃考量的因素。本文透過論文、期刊、報章、路跑賽秩序冊、網路資訊、訪談等蒐集相關資料，經閱讀、分析及整理文獻之後，所得結論如下：一、馬拉松路線起源於古代希臘，波斯大軍侵略雅典在馬拉松灣展開激戰，士兵菲力彼得斯（Pheidippides）跑回雅典報告勝利的消息即身亡，後世為紀念此役而舉辦馬拉松賽，但至1908年倫敦奧運才確定比賽距離42.195公里。依國際田徑總會路線規定可分為單程、繞圈及來回路線。二、中華田徑協會為辦好臺北國際馬拉松，於1981-1985年舉辦迷你馬拉松賽，為1986年臺北國際馬拉松賽奠下路線基礎，1990-1991年因捷運工程、1999年因921大地震而停辦，也曾上國道及高架，河濱自行車道舉辦，直至2001年再度回到市區舉行。三、一個成功的城市馬拉松比賽，也是馬拉松歷史的延續，城市馬拉松賽交通管制需良好的路線規劃及溝通。不僅須考量選手安全及空氣品質，也不能忽視能振奮選手前進的觀眾及啦啦隊的加油聲，是鼓舞選手最佳動力，所以早期臺北馬拉松賽路線經過總統府、東門、東和禪寺鐘樓、國立臺灣大學、國立臺灣師範大學、圓山飯店等這些具代表性與地標性的站點。

**關鍵字：**馬拉松、臺北、交通管制、路線規劃

Lu, Chia-Li (2013) Taipei International Marathon Route Planning and Changes (1985-2011). Unpublished master thesis, National Taiwan University of Physical Education and Sport.

### **Abstract**

While the major world marathons were held in such big cities as London, New York, Boston, and Chicago, attracting tens of thousands of people all over the world, Taipei City has followed the trend of road race. The purpose of this study is threefold: first, to trace the origins of marathon routes and to analyze the requirements of marathon course under the rules of the International Association of Athletics Federations (IAAF); second, to explore the beginning and the changes of Taipei International Marathon route planning; third, to provide insights into the concerns and cogitation about the marathon route planning. The study is documentary-based, where references to relevant papers, journals, newspapers, magazines, program books, and the Internet are included. The findings and conclusions are as follows. First, the event of marathon was first instituted in commemoration of the fabled run of the Greek soldier Pheidippides, a messenger from the Battle of Marathon to Athens. An official distance of 42.195 kilometers was set directly from the length used at the 1908 Summer Olympics in London. For events governed by the IAAF, the marathon courses include one-way, turn by turn, and round-trip routes. Second, the Taipei International Marathon dates back to the 1980s, when the Mini Marathon was held by the Chinese Taipei Track and Field Association(CTTFA) from 1981 to 1985, which laid the solid foundation for the Taipei International Marathon in 1986. Before the route of the Taipei International Marathon was actually planned in downtown Taipei in 2001, the race was once held on the national highways, elevated roads or riverside bikeways, even suspended due to the construction of the MRT from 1990 to 1991, and the 921 earthquake in 1999. Third, the success of the city marathon is based on the cogitation over the traffic control, which needs trimmed route planning and communication, the safety of the runners, the air quality of the day, and the applause and cheers from the audience, which encourages the competitors to complete the

course. The Taipei Marathon toured through some of the representative constructions such as the Presidential Palace, East Gate, Dong-he Monastery Bell Tower, National Taiwan University, National Taiwan Normal University, and the Grand Hotel.

**Key words: marathon, Taipei, traffic control, route planning**

## 謝 誌

從臺灣體專到國立臺灣體育學院最後到國立台灣體育運動大學體育研究所，接受到母校教育薰陶，在兩年的研究所的生涯中，讓我學習到更多專業知識，未來可以運用到我的教學上，謝謝這兩年來授課教授認真的教導及鼓勵讓我在學業上受益良多，也謝謝陪我走過一起學習的同學，現在收成的喜悅，我要感謝許多人對我的提攜與幫助才能讓我一路下來如此順利。

首先我要感謝的是我的指導教授-許光熙教務長。每當我遭遇問題時，他總是不厭其煩的鼓勵我指引我正確方向，阿熙老師不管授課及校務如何繁忙，一定不斷催促我進度，總是花費很多時間幫我訂正零零落落的文章，指導論文寫作方式。阿熙老師是我在體專時期田徑中長跑的教練無論是訓練或學業的要求與嚴謹更是我學習的典範；其次我要感謝口試委員沈副校長易利教授與陳政達副教授，在口試時給予我許多指正與寶貴的意見，讓我的論文更加完整。感恩我的導師聶喬齡老師對我們的支持與關心，再來感謝系辦柏慧學姐及工讀生，在行政業務的幫忙，也謝謝班上兩位盡責班長進堆學長及姜琦給予班務最大的支持與付出，最後感謝立人高中同事美儒、婉明老師讓我在翻譯內容更為完備，沒有大家的幫忙，我是無法完成這一篇論文。

最後不捨的是同班同學兩年間互相扶持的那份感情，衷心感謝一路上陪伴我支持我的家人、好友、同學、同事，因為有妳們在背後默默的支持才能讓佳莉有前進的動力及努力，在此獻上最誠摯的感謝。本文將獻給我身邊支持我的家人師長及所關心我的朋友，與各位分享我這份喜悅與成果。

呂佳莉 謹誌

中華民國一百零二年七月

國立臺灣體育運動大學體研所

# 目 錄

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| 中文摘要.....                        | I         |
| 英文摘要.....                        | II        |
| 謝 誌.....                         | IV        |
| 目 錄.....                         | V         |
| 表目錄.....                         | VI        |
| 圖目錄.....                         | VII       |
| <b>第壹章 緒論.....</b>               | <b>1</b>  |
| 第一節 研究背景與動機及目的.....              | 1         |
| 第二節 相關文獻探討.....                  | 4         |
| 第三節 研究方法與步驟.....                 | 15        |
| 第四節 研究重要意義.....                  | 21        |
| 第五節 研究範圍與限制.....                 | 23        |
| 第六節 研究名詞解釋.....                  | 23        |
| <b>第貳章 馬拉松賽路線起源與規定.....</b>      | <b>26</b> |
| 第一節 馬拉松路線起源.....                 | 26        |
| 第二節 馬拉松賽路線規定.....                | 31        |
| 第三節 馬拉松路線規劃類別.....               | 35        |
| 第四節 世界各城市馬拉松賽事路線.....            | 37        |
| 第五節 國際田徑總會（IAAF）路跑賽事標記制度.....    | 39        |
| <b>第參章 臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷.....</b> | <b>43</b> |
| 第一節 臺北國際馬拉松賽源起.....              | 43        |
| 第二節 歷屆路線之改變.....                 | 45        |
| 第三節 ING 臺北國際馬拉松市區路線.....         | 51        |
| 第四節 富邦臺北馬拉松市區路線.....             | 53        |
| <b>第肆章 臺北國際馬拉松路線考量因素.....</b>    | <b>57</b> |
| 第一節 交通問題衡量.....                  | 57        |
| 第二節 參賽人數及選手觀點.....               | 60        |
| 第三節 觀眾沿路加油的思量.....               | 68        |
| 第四節 城市歷史風貌及特色.....               | 72        |

|                |    |
|----------------|----|
| 第五章 結論.....    | 75 |
| 引用文獻.....      | 81 |
| 附 錄            |    |
| 附錄一 訪談同意書..... | 89 |
| 附錄二 訪談大綱.....  | 90 |

## 表目錄

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 表 1-1 奧運會歷屆馬拉松賽制距離 .....           | 7  |
| 表 1-2 訪談對象表 .....                  | 17 |
| 表 2 2011 年富邦臺北國際馬拉松路線標示表.....      | 34 |
| 表 3 臺北國際馬拉松賽歷屆路線之改變.....           | 55 |
| 表 4 臺北國際馬拉松賽歷屆競賽組與全程馬拉松組參賽人數表..... | 64 |

## 圖 目 錄

|       |                            |    |
|-------|----------------------------|----|
| 圖 1-1 | 研究流程圖 .....                | 19 |
| 圖 1-2 | 研究架構圖 .....                | 20 |
| 圖 2-1 | 古代希臘與波斯的馬拉松灣戰爭 .....       | 27 |
| 圖 2-2 | 菲力彼得斯雅典跑到斯巴達 .....         | 28 |
| 圖 2-3 | 為 1908 年倫敦奧運會馬拉松賽 .....    | 31 |
| 圖 2-4 | 斯皮里東·路易斯史上第一位馬拉松金牌 .....   | 31 |
| 圖 2-5 | 2011 年富邦臺北國際馬拉松路線標示圖 ..... | 33 |
| 圖 4-1 | 富邦臺北國際馬拉松起跑.....           | 71 |
| 圖 4-2 | 場邊的啦啦隊裝扮也很精彩 .....         | 71 |
| 圖 4-3 | 東門-又稱為景福門.....             | 74 |
| 圖 4-4 | 日據時代總督府現今改成臺北總統府 .....     | 74 |

## 第壹章 緒論

本研究以臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變(1995-2011)。首先追溯馬拉松路線起源及分析國際田徑總會馬拉松路線規定；其次，探索臺北國際馬拉松路線規劃起源與變遷；再次，探究馬拉松賽路線規劃考量的問題，本章共分節六節，分別為：第一節、研究背景與動機及目的；第二節、文獻探討；第三節、研究方法與步驟；第四節、研究重要意義；第五節、研究範圍與限制；第六節、研究名詞解釋等，茲分述如下：

### 第一節 研究背景與動機及目的

#### 一、研究背景與動機

全球各大城市倫敦、紐約、波士頓、芝加哥等大型國際馬拉松比賽，比賽時間吸引了成千上萬來自不同地區的人潮，這股路跑賽風氣漸漸感染了臺灣。馬拉松比賽過程非常重視依個人身體狀況、環境、氣候、路面、交通、配速、水站等因素所影響，選手還要有堅強意志力，主辦單位須要良好的交通管制，才能在比賽中創造佳績。筆者曾經是長跑5,000公尺及10,000公尺的選手，在運動生涯中跑過3場馬拉松賽，曾面臨比賽當中種種危險的交通狀況，主要因素是主辦單位當天無法全面交通管制，更曾在路跑賽當中被管控的紅綠燈阻擋在路口，甚至在市區繞圈賽時選手和參賽者碰在一起導致領先的選手無法順利前進取水站，甚至被用路人砲轟及亂按喇叭等情形。

比賽路線規劃不當影響選手成績表現，臺北國際馬拉松賽路線一直無法固定值得探討地方。經過幾屆賽事後檢討，並逐年改進，交通阻礙一直是存在的難題，需要全面交通管制在4小時都沒有車輛進出，以提供選手優良的路線，這當中包含很多因素，導致路線更改多次，沒有一場固定舉辦場地比較可惜地方，相對其它國際比賽的路線都是固定下來每年延續下去成為主辦城市的特色之一，臺北國際馬拉松賽一直朝著此目標不斷改進，希望有一天能取得國際路跑賽認證。

現在很多運動喜好者將慢跑、比賽成為生活的樂趣，對他們而言馬拉松賽已不是只有選手才參與比賽，運動愛好者已經可以跑完全程的賽事。全球受到交通管制的賽事不僅只有馬拉松賽，還有其他項目賽事需在馬路舉辦，諸如自由車公路賽、鐵人三項比賽等，尤其國外著名的自由車環法賽事，都須精心規劃出一條好的路線，交通管制不當往往人車爭道，威脅到選手生命安全，要如何促使選手比賽創造最佳成績是舉辦比賽最終的目的。

一場成功馬拉松賽，應要考量到交通安全及參與的人數，運動愛好者會利用假日參加比賽增強健身，甚至參與賽事享受休閒樂趣，無論是跑或騎在路上，唯有事前路線規劃考量及交通管制，才能促使選手及參賽的人員順利到達會場都是重要考量。1986年臺北國際馬拉松賽，正式邁入國際性的比賽，田徑協會歷年來所舉辦的比賽或活動，從來不像臺北馬拉松賽這麼大費周章，為了規劃一條理想的馬拉松路線，並儘量不讓臺北市交通陷於癱瘓，曾多次勘察路線才敲定，我國田徑協會尚缺舉辦城市馬拉松賽的經驗，為了使里

程精確，1985 年經由協辦的日本民放株式會社代為設計（日本擁有電視、電台等媒介系統）提供許多資料，再由田徑協會精細規劃，從里程測量、交通管制、外籍選手的邀請、沿途飲水站的安排，鉅細無遺，才能使這項比賽步上軌道（曾清淡，1985）。

雖然在城市舉辦國際馬拉松比賽是一種時代的趨勢，世界各大城市早就在舉行，一個國家能夠舉辦國際性的城市馬拉松，對國家形象的宣傳有極大的助益，如果路線的規劃及交通管制執行不當，可能會得到相反的效果，因此，詳細規劃 1 個好的馬拉松路線及做好交通管制是 1 場馬拉松比賽能否成功的重要關鍵。

臺北市區內的路跑活動，1981 年路跑賽只有 1 年 1 度的臺北迷你馬拉松，里程 10 公里，路段不過是臺北市立體育場到總統府。或許是因為事先的宣導工作做得不夠完善，交通管制有些路段管制，使部份市民抱怨不便，更有人認為要在臺北市區內舉辦 42.195 公里的馬拉松，前後須交通管制 4 小時，是不可能且辦不到的事（呂美娟，1985）。

1986 年開始舉辦的臺北國際馬拉松也正式宣告和國際接軌，但維持 4 年的比賽於 1990-2000 年因捷運工程施工而暫停，1996 年移師國道冠名臺北慶豐國道馬拉松，2004 年更名為「ING 臺北國際馬拉松」，並於 2009 年為富邦臺北馬拉松賽會，此賽會已列名世界 10 大城市馬拉松之一，更是結合公益而跑的國際性大型賽事，高雄國際馬拉松從 2010 年開始舉辦，到 2013 年才第 4 屆卻已將獲得國際田徑總會路跑賽制銅標級國際認證。選擇臺北國際馬拉松賽事做為研究，主要的目的是，起源與變遷路線規劃及交通管制問題都

是比賽規劃重頭戲。本研究認為這場賽事將能推展出臺北城市特色，熱絡臺北市民的熱情，結合公益發揚國際路跑賽事，現今邁入 27 屆還未取得國際路跑認證，原因缺失在哪裡值得探討的地方。

## 二、研究目的

根據以上動機，在蒐集相關資料閱讀分析整理後，擬定出具體的目的如下：

- (一) 馬拉松賽路線起源與規定
- (二) 臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷
- (三) 臺北國際馬拉松賽路線規劃考量因素

## 第二節 相關文獻探討

根據本研究之研究背景與動機及研究目的，本章蒐集相關文獻資料，加以分析與探討，以作為本研究的理論基礎、研究問題及研究方法之重要參考。本章共分三部份，包含馬拉松起源及國際總會馬拉松路線規定、臺北國際馬拉松路線規劃起源與變遷、馬拉松賽路線規劃考量的問題做文獻探討對本研究的啟示，茲分述如下：

### 一、馬拉松起源及國際田徑總會馬拉松路線規定

(一) 夏偉恩、呂紅、楊浩(1998)在1896年，在希臘雅典舉行的第一屆奧林匹克運動會上，現代奧林匹克運動的創始人古柏坦(Gu Botan)接受米爾歇·布雷亞(The Kashmir Break. Brea)的提議問題以馬拉松命名一個超長距離比賽，並列入奧林匹克運動會，紀念著名的馬拉松戰役和英雄菲力彼得斯，他的問題獲得了希臘奧運會組織委員會的贊同，於是馬拉松賽跑從此出

現在國際體壇上。

(二) 許玉芳(2006) 在希臘首都雅典北部大約40多公里的地方馬拉松平原，依山傍海，是雅典的門戶，也是軍事戰地。西元前490年波斯帝國併吞希臘發動戰爭，軍隊入侵希臘雅典北部名為『馬拉松』的地方登陸。希臘統帥米爾蒂亞德為了挽救自己的民族，率領軍隊奮勇抵抗，在全軍同心協力奮戰下，不但打敗波斯軍，增強了希臘人抵抗波斯軍入侵的信心，這一戰役即命名為「馬拉松戰爭」。

(三) 翁家銘(1987) 指出馬拉松是(Marathon)的中文譯名，依據文獻記載是古希臘地名，在希臘雅典東北方26英里亞地加(Attica)區內的一塊狹長土地，西元前490年，波斯王東征西討吞併許多小國，只有雅典和斯巴達勇敢抵抗波斯的侵略，波斯10萬大軍強渡愛琴海，從雅典東北岸登陸，浩浩蕩蕩殺奔而來，當時雅典只有1萬軍隊，雅典大將米太雅據守地形險要的馬拉松嚴陣以待，並派1位名叫腓力彼得斯(Pheidippides)的戰士到斯巴達支援，當他跑到達斯巴達完成任務後又立即回到馬拉松，這時波斯大軍攻進馬拉松，米太雅將軍兵分兩翼包圍，以寡抵眾，殺得波斯軍隊落荒而逃，贏得歷史上著名「馬拉松之役」，在雙方激戰當時，雅典城內的民眾正在焦慮等待戰果，英雄菲力彼得斯就在這個時候從馬拉彎奔回雅典傳頌勝利的消息，當他跑到雅典城門高呼「我軍已勝，雅典得救」之後力竭而死。在1896年第1屆現代奧運會舉辦前，後人為紀念他的英勇事蹟，使其堅毅奮勇精神長傳世人，設置一項長跑的競賽項目來紀念這位勇者，從此馬拉松成為奧運會的正式競賽項目之一。

(四) 黃正全(1997) 馬拉松其實是一個平原的名字，馬拉松的由來是有一個典故。在古希臘戰場中，希臘的戰士在西元前490年的平原戰役，自希臘的馬拉松地方附近的戰場，攜帶著戰勝波斯國的消息奔向雅典傳達勝利戰況。這位英勇戰士一口氣跑回雅典報佳音，結果卻累死。後來，當奧林匹克運動會於1896年在希臘舉行時，為了紀念這位戰士的傳奇及精神，而有馬拉松的比賽。當初它是以24.85哩(40公里)自馬拉松橋到雅典的運動場為比賽距離。

(五) 孫鍵政、楊武勳、呂美娟(1979) 這項賽跑於1896年列入首屆現代奧運會比賽項目之一，便參賽運動員在王室席前到達終點。這一距離於1924年確定為標準的馬拉松跑距離。第1屆奧運馬拉賽是從馬拉松到雅典，實際距離是40公里。第2屆距離為40.260公里，第3屆為40公里。現代馬拉松的比賽距離是1908年在倫敦奧運會第1次採用，規定出精確的距離，英王室要觀看馬拉松賽，大會主委會精心規劃將出發點在溫莎爾宮的草坪前，終點在白城運動場，二者距離為26英里，跑進運動場後至王室成員包廂為385碼，全程為42.195公里，這就是馬拉松跑正式距離的由來。因不同賽道的傾斜度有別，所以馬拉松並沒有正式的世界紀錄，只有這個項目的世界最佳時間。

(六) 許樹淵(1992) 第1屆奧運會馬拉松賽是從馬拉松到雅典，距離為40公里，第2屆奧運會(巴黎)馬拉松賽跑的距離為40.260公里。直到1908年倫敦奧運會，能夠讓英國王室觀看到馬拉松賽，大會組織委員會特地規劃出發點安排在溫莎爾宮的草坪前，終點則在白城運動場，二地之間的距離為26英里，進入運動場後到王室成員包廂前為385碼，全程距離折算起來為42.195公里，目前馬拉松跑正式距離的由來。不過，1912年和

1920年2屆奧運會賽程又先後改為40.2公里、42.750公里。直到1921年才正式被承認，1924年巴黎奧運會，此距離才按倫敦奧運會決定的42.195公里固定下來。賽制距離如表1-1所示：

表 1-1  
奧運會歷屆馬拉松賽制距離

| 年份      | 距離(公里) | 距離(英里) |
|---------|--------|--------|
| 1896    | 40     | 24.85  |
| 1900    | 40.26  | 25.02  |
| 1904    | 40     | 24.85  |
| 1906    | 41.86  | 26.01  |
| 1908    | 42.195 | 26.22  |
| 1912    | 42.195 | 24.98  |
| 1920    | 40.2   | 26.56  |
| 1924 以後 | 42.195 | 26.22  |

資料引自：本研究整理

(七) 中華民國田徑協會(2004)指出馬拉松是奧運會田徑比賽項目中，距離最長的競賽項目。等於標準400公尺運動場105圈又195公尺，全程42.195公里。

(八) 國際田徑總會規則(2002)田徑總會馬拉松規定馬拉松全程為42.195公里的比賽，由於距離很長，因此比賽區域的選擇對選手比賽路線的規劃很重要，在規劃路線的時候考量的因素就非常的廣，包括國際田徑規則建議起終點之間海拔高度的增減不可超過1/1000，例如每公里1公尺。

(九) 國際田徑聯合總會 IAAF (2012) 馬拉松賽認證制度正式推出「路跑賽事標記制度 (Road Race Label Event)」，將世界各國的路跑比賽分級為，「金、銀、銅」三個等級，並從2008年開始接受申請認證。

#### (十) 單程路線

邱榮基 (2004) 單程路線起點和終點規劃在不同位置，單程路線比較不會影響民眾交通的規劃，選手從出發點起跑後就直接跑到終點，如倫敦馬拉松、波士頓馬拉松、紐約馬拉松及，2004年中華汽車國際馬拉松在臺北的比賽，就是採用單程的路線，能夠減少對臺北市交通的影響，臺北市也經常有從總統府或中正紀念堂跑到國父紀念館的單程路線，選手通過後道路就能開放通車。

#### (十一) 繞圈路線

1. 邱榮基 (2004) 起點和終點設在相同位置，單圈的路線如果純粹是單圈的路線對交通的影響也比較小，是從起點出發後，規劃1圈的路線或是1個8字型的路線回到終點，起終點會是在同一地點，或許其中有1小段路線會重複，但基本上大部分的路線都是選手通過後就可以開放，臺北國際馬拉松，如果參加的選手人數比較多，有可能會因為選手距離拉的比較長，而影響東西向或南北向的交通。

2. 多圈的路線：起點和終點設在相同位置，多圈的路線則對於交通的影響就非常大，因為競賽路線的規劃可能會在某些路段重複的來回，因此，交通管制的時間就可能必須長達5-6小時，除非全區域的交通管制，否則比賽的品質受到影響，如1986-1989年的臺北國際馬拉松就是一個例子。

## （十二）來回路線

邱榮基（2004）指出來回路線是比較常看到的規劃路線，起點和終點設在相同位置如太魯閣國際馬拉松、曾文水庫馬拉松、金山國際馬拉松都是這樣的路線，這種路線會需要斷斷續續的交通管制，如果交通管制不好，則經常會發生選手和車輛碰撞的危險。

## 二、臺北國際馬拉松路線規劃與起源與變遷

（一）雷寅雄（1995）指出臺灣的馬拉松運動，1947年第2屆省運會已經開始萌芽，國內從1947年2屆臺灣省運動會，開始有競技性男子馬拉松競賽項目。至今從未間斷過。臺灣的路跑活動從1978年，在中華民國田徑協會前理事長王惕吾先生與總幹事紀政女士的領導之下開始推展，至今國內路跑活動已有27年的歷史。

（二）呂美娟（1985）從無主辦都市馬拉松經驗的中華民國田徑協會，為辦好1986年臺北國際馬拉松賽。真可說是兢兢業業、步步為營。田徑協會將舉辦國際馬拉松賽的消息披露後，立刻得到許多迴響與建議，提供優勝選手獎金到交通問題及注意空氣汙染等問題，都有人民善意提醒田徑協會。只要辦得到的，田徑協會都將會參考並且精心的規劃。

（三）曾清淡（1985）田協前理事長紀政說，田徑協會歷年來所舉辦的比賽或活動，都不曾像臺北馬拉松賽這場賽事煞費周章，為了規劃好理想的馬拉松路線，並儘量不讓當天的臺北市交通陷於癱瘓，曾多次用心勘察才敲定，為了使里程精確，1986年臺北國際馬拉松賽，是我國第一個按照國際田徑規則測量路線的馬拉松賽，田徑協會特別請了日本的專家專程來臺測量，精確的程度，應該在國際田總允許的百分之零點一誤差範圍

內。

(四) 陳世昌 (2005) 「臺北馬拉松」是臺灣國際性城市馬拉松大賽，已有27屆歷史，1986年舉辦第1屆臺北國際馬拉松賽到1989年第3屆以來，參加人數由9個國家的3,000餘人至27個上新的里程碑。於1990年至2000年適逢臺北捷運施工，1992年起移師臺北國道舉行，故稱「臺北國際國道馬拉松」。1999年因921地震停辦，該項比賽已經舉辦27屆，已成國際城市的臺北市，在發展全民運動，城市馬拉松是不可缺席的。

(五) ING 臺北馬拉松官方網站 (2008) 自2003年起，ING集團開始冠名贊助全球城市馬拉松，包括紐約、渥太華、布魯塞爾、阿姆斯特丹、臺北，嶄新的宣傳與多元化的活動，讓路跑更加年輕、活潑，屢創賽事新紀錄，並掀起國際路跑風潮。

(六) 黃蕙娟 (2009) 2004年至2008年開始由ING安泰人壽自2004年首次贊助與冠名為「ING 臺北國際馬拉松賽」，此項比賽不但創造臺灣馬拉松賽多項前所未有的紀錄，並且成為近年馬拉松舉辦之典範。

(七) 林義傑、曾文祺 (2008) 2008年參加人數111,000 人次再度創下歷史新高，並且打破國內有史以來舉辦馬拉松賽事各項紀錄。參加者從1986年臺北國際馬拉松2,286人至2004年70,000 多人，再到2008年111,000 餘人，人數逐年增加近11倍之多，參與競賽組的人數從17,000 人到27,000，全程與半程馬拉松人數幾乎一直成長，已是臺灣最具指標性的大賽。獎金從2004年總獎金400萬元到2005年提高至480萬元以及首創破紀錄獎金100萬元，2008年破紀錄獎金甚至高達133萬元，2011年破紀錄獎金再度提高至200萬元，堪稱世界最高獎金的比賽；選手在競賽組人數逐年增加，人數遠超過其它賽事，也

吸引全世界頂尖優秀選手參加。

(八) 李一中(2004) 2004年有許多外國選手報名參加，包括美、日、加、澳、英、肯亞、衣索匹亞等多國參與，選手人數約2,500多人。除此之外，也超過近40多國的跑友是自行報名參與賽事。安泰人壽總經理陳丕耀於日前已指示公司編列3年近1億元的預算，不但要將比賽打造成「獎金第1、科技第1、國際化第1」還要引導臺北市民走出來參與。

(九) 顏真真(2008) 臺北國際馬拉松比賽(Taipei International Marathon)主要是在臺北市內舉辦的城市馬拉松競賽，最早是在1986年總統府前廣場進行，該項比賽已經舉辦27屆(不包含「臺北國際國道馬拉松比賽」與「2004中華汽車台臺北國際馬拉松比賽」)。在2007年，ING安泰人壽宣言將持續贊助，到第13屆但由於富邦金控將ING安泰人壽收購的關係，因此，2009年至今，這項比賽已改由富邦金控冠名贊助。

(十) 李一中(2004) 中華路跑協會及馬拉松協會深刻體認到舉辦大城市國際馬拉松賽已成為時代潮流，經過多次研討與積極的籌備下，在1986年舉辦了第1屆「臺北國際馬拉松賽」，參加人數為2,247人。之後馬拉松運動在臺灣蓬勃發展，陸續舉辦了臺北國道國際馬拉松賽、太魯閣國際馬拉松賽、金山馬拉松賽、高雄國際馬拉松賽，並在2004年舉辦高達3場大型國際馬拉松賽會，即10月上旬的澎湖世界華人馬拉松賽、太魯閣國際馬拉松賽以及由安泰人壽取得冠名權的「ING臺北國際馬拉松」。

(十一) 曾清淡(1992) 指出，北二高路段大致鋪設完成，當時中華民國田徑協會理事長紀政女士的努力奔走，努力爭取到尚未通車的北二高樹林至龍潭路段來舉辦國道馬拉松比賽，這

可以稱為「第一個在高速公路上」舉辦的國際馬拉松比賽，吸引了約20,000萬人參加，1992年任職臺北市長的馬英九先生第一次跑完全程馬拉松就是在北二高完成。1993年北二高通車，辦了1屆的臺北國道馬拉松也劃下了休止符。1996年，再由中華民國路跑協會接手規劃，選擇了高速公路五股到汐止的高架上舉行，再次的回到高速公路上舉行，標榜著唯一在國道上舉行的馬拉松，當初規劃是為了避免在市區的比賽造成交通的阻礙，而選擇可以封閉路線進行比賽，只可惜沿途加油的觀眾及歡呼聲比較少，也沒有遮蔭的路樹，但整個比賽的過程中不需要擔心交通的問題，讓跑者可以安心比賽，交通單位管制也較放心，但在漫長的比賽中沒有觀眾的鼓勵，令參賽者感到有一些孤單。

### 三、馬拉松賽路線規劃考量的問題

(一) 道路安全處罰條例(2004)「為維護道路交通安全與暢通」，公路局或警察機關必要時得就下列事項發佈命令：

1. 指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車。
2. 劃定行人徒步區。

因此交通管制是必須依據法令來執行，所以當要舉辦馬拉松比賽時，必須先行透過行政程序，由主辦單位向當地警察局道路安全會報小組提出道路使用申請，主辦單位必須提出包括舉辦馬拉松比賽之時間、地點，所經過之路線、所需管制之路段、時間等，由道路安全工作會報小組開會，主辦單位出席說明，經決議同意後，才可以在核定的時間與路段進行馬拉松的比賽。

(二) 邱榮基(2004)交通阻礙當然與比賽的路線有絕對的關係，在市區比賽與郊區比賽的交通狀況比較分析如下：市區的交通大部分是網狀或棋盤狀的形式，除了自用車、公車、計程車外還有大量的機車，只要是上班時間，市區道路上的車輛就是非常的多就會造成雍塞，雖然網狀或棋盤狀的路線有比較多的替代路線，但是道路上的車輛非常的多，即使管制部分道路也會造成其他路線的雍塞。郊區路線則大部分呈現線狀，雖然同樣有車輛行駛，但基本上平常上班時間的車輛不若市區那樣的多，但是在假日可能就會有比較多的車輛，如果造成壅塞可能就不若市區容易疏導。

(三) 邱榮基(2004)交通管制要做的好，必須要落實做好事先和各相關單位的充份協調、溝通、聯繫及規劃的工作，協會知道舉辦一場馬拉松所牽涉的層面非常的廣，包括負責執行管制交通警政單位、當天比賽的選手、裁判、工作人員、志工、比賽區域內的居民、一般的民眾、公車、計程車、機車等，因此，周詳的交通管制規劃與文宣示非常的重要。

(四) 孔令琪(2012)指出2012年高雄馬拉松賽事，終於體會到什麼是「城市」馬拉松，42.195公里幾乎踏遍了整個高雄市區的各重要景點，由於競賽路線遍及大高雄地區，條條都是交通樞紐動脈，路線交通管制更是考驗主辦機關高雄市政府的決心與魄力，在面對市民交通與選手安全下，高雄市政府做到了，高雄國際馬拉松從2010年開始舉辦，2013年才邁入第4屆就將獲得銅標級國際認證。而臺北國際馬拉松賽，自1986年開始，2012年已邁入第27屆，卻未提出申請認證。高雄市做到了，期望臺北市達此目標取得認證。

(五) 徐如宜(2012)富邦臺北馬拉松賽，2010年開始除了仁愛路與中山北路外，其餘路線都在風景優美的河濱公園自行車道與人行步道進行，省卻了不少交通管制，但卻阻隔了市民的共同參與，也唯有與市民緊密結合的馬拉松，才有資格稱為「城市」馬拉松新路線，所謂「新體驗、新感覺、臺北城河畔、風光明媚」一幕幕的展現缺點，缺失則是有些路段真的太窄不適合飆速快跑但這場競賽人擠人的特殊狀況還是很另類。

(六) 陳永仁(2012)馬拉松比賽當中市民因交管而不便。有人認為城市馬拉松應在市內精華路段區域，以凸顯城市的繁榮，但也有人認為不應該長時間封閉道路，影響行車的便利，所以，究竟是應該積極爭取國際認證的「城市馬拉松」，或是維持像這樣，可以讓更多人參與，甚至全家人參與，將是未來臺北馬拉松的重要任務，協會將持續的進行溝通，尋求共識。再者，路跑路線幫選手們加油的民眾似乎還是不夠，如何激發市民熱情，臺北市政府仍有很大的努力空間。

(七) 邱文秀、林佩怡(2012)當時體育局長何金樑回應表示，擴大成「城市馬拉松」的概念很好，例如東京馬拉松至今已成知名國際賽事，限量3萬抽籤名額每年都競爭激烈，可努力學習打造「臺北國際馬拉松」，明年開始也歡迎各大企業爭取舉辦權，但富邦仍可繼續爭取，至於「冠名權」部分也將更審慎研究，市政會議後，臺北市政府發言人張其強說，郝龍斌市長有意申辦城市馬拉松，如何說服民眾接受大規模交通管制，才會做後續考量。

綜上所述，本研究文獻探討瞭解馬拉松是一個平原名字由來有一個典故，路線的賽制距離在1924年固定為42.195公里，臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變，世界各城市舉辦特色

發展，臺北因交通管制不易是影響一個因素，路線不斷的更改地點是值得探討的原因，每年參加人數不斷的增加，主辦單位如何做好萬全的準備，從訪談過程當中瞭解選手對於臺北馬拉松賽會路線規劃及觀點是否影響賽事成績，以世5大賽事馬拉松賽會舉辦之參考，馬拉松賽會更具正面活動價值。不管名稱怎麼變，在臺北市區舉辦，幾年下來，臺北富邦馬拉松已成為臺灣最受歡迎的路跑賽事，對國人而言有指標性的意義。

一場賽事成功，主辦單位要如何規劃一條好的路線，必須全面協調與不斷溝通，讓警察單位能全力配合交通管制，路線管制時間表應由主辦單位大力宣導利用媒體，讓臺北市民知道當天實施交通管制，及全國性的宣傳促使市民皆熟悉馬拉松比賽並了解樂意參與，透過專業媒體的報導來推廣行銷臺北國際馬拉松成為全球知名賽事，協會必須取得政府的支持與企業的贊助，共同促進全民運動風氣提升。

### 第三節 研究方法與步驟

本章包括：一、研究方法；二、研究步驟與流程；三、研究架構、等三部分，以說明本研究之方法。

#### 一、研究方法

本研究之方法主要以歷史研究法、文獻分析法、訪談法為主要。

##### (一) 歷史研究法

陳建和（2003）歷史研究法是有系統地蒐集與客觀評鑑現在或是過去事實資料的研究方法，將所得資料用以考驗相關事件的前因後果、成效或者趨勢走向，進而利於了解過去

歷史、現況發展及預測未來。本研究主要以臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變 1995-2011 相關資料發展沿革，取得相關資料，經閱讀、分析及整理文獻概況。

## （二）文獻分析法

葉至誠（2000）文獻分析法，是尋求歷史資料、檢視歷史紀錄並客觀地分析、評鑑這些資料的研究方法，由於常需要大量的歷史資料與文獻，因此亦稱歷史文獻法。當研究者對歷史資料進行蒐集、檢驗與分析後，便可以從了解、重建過去所獲致的結論中，解釋社會現象的現況，甚至預測將來之發展。

本文蒐集論文、期刊、報章、路跑賽秩序冊、網路資訊、訪談等相關資料，經閱讀、分析及整理文獻之後，針對臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變（1995-2011）為研究範圍，其他比賽紀錄規則不加以研究討論。研究者因早期比賽無法親自赴現場取材及蒐集所有比賽過程，僅能由田徑協會、路跑協會、官方網站及國際田徑總會（IAAF）取得相關資料，經閱讀、分析及整理文獻之後，針對比賽路線演變規劃及交通管制進行探討及分析。

## （三）訪談法

訪談主要在蒐集研究主題及對象描述性的資料，擬定訪談大綱、挑選受訪者、擬定訪談日期、本研究訪談透過非結構方式進行一對一的訪談，針對研究之重要題綱進行訪談，訪談者與受訪者可以自由隨意的談出自己對臺北國際馬拉松賽路線規劃意見與感受。本文以電話連繫及當面訪問方式進行，訪談對象目前國內馬拉松好手對比賽路線規劃看法，針對路線的改變及影響進行訪談，採取優秀場長跑選手真實

姓名方式及參加場次呈現在本文中表 1-2 如下：

**表 1-2**  
**訪談對象表**

| 姓名  | 性別 | 最佳成績     | 曾參加臺北國際馬拉松賽場次  |
|-----|----|----------|--|
| 許績勝 | 男  | 02:14:35 | 1992 年臺北國際國道馬拉松<br>1986-1989 年臺北國際馬拉松<br>1996-2000 年臺北國際國道馬拉松                |
| 吳文騫 | 男  | 02:16:05 | 2005-2008 年 ING 臺北國際馬拉松<br>2009-2011 年富邦臺北馬拉松<br>2008 年 2009 年 2012 年臺北國道馬拉松 |
| 張嘉哲 | 男  | 02:16:06 | 2007 年 ING 臺北國際馬拉松<br>2011 年富邦臺北馬拉松<br>2008 年 2010 年臺北國道馬拉松                  |
| 何盡平 | 男  | 02:19:06 | 2005-2008 年 ING ING 臺北國際馬拉松<br>2009-2011 年富邦臺北馬拉松<br>2006-2008 年臺北國道馬拉松      |
| 許玉芳 | 女  | 02:39:53 | 2005-2008 年 ING 臺北國際馬拉松<br>2009-2011 年富邦臺北馬拉松<br>2010-2011 年臺北國道馬拉松          |
| 陳淑華 | 女  | 02:51:10 | 2005-2008 年 ING 臺北國際馬拉松<br>2009-2011 年富邦臺北馬拉松                                |

資料引自：本研究整理

## 二、研究步驟與流程

研究流程以文獻蒐集探討與分析、資料蒐集、確定研究主題、資料分析、確定論文章節、撰寫論文報告等。本研究流程設計圖如圖 1-1 所示。

### (一) 資料蒐集

研究者於確立主題後，開始蒐集臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變，進行整理分析，並研擬訪談題綱。根據本研究目的以及相關研究資料，建立研究範圍與架構，依文獻探討所需而確立研究方式。其相關內容只能蒐集資料論文、期刊、及相關報章等其他資料提供：由指導教授國立體育運動大學許光庶教授提供 1985-2003 比賽相關資訊。

1985-2003 年秩序冊無法得，只能從早期的報紙取得資訊。並由中華民國路跑協會提供 2004-2010 年秩序冊為資料收集，且於國立臺中市圖書館、臺灣體育運動大學圖書館及全國碩博士論文網上蒐集相關文獻。

### (二) 資料分類

將蒐集資料經研讀、分析及整理文獻後依追溯馬拉松路線起源、分析國際田徑總會馬拉松路線規定、臺北國際馬拉松路線規劃起源與變遷、馬拉松賽路線規劃考量的問題。

### (三) 確定論文章節

- 1、論文章節的調整
- 2、論文章節的確定

#### (四) 撰寫論文計畫

- 1、研究論文背景與動機
- 2、提出論文研究問題
- 3、分析解釋研究遇到問題
- 4、最後提出本研究結果

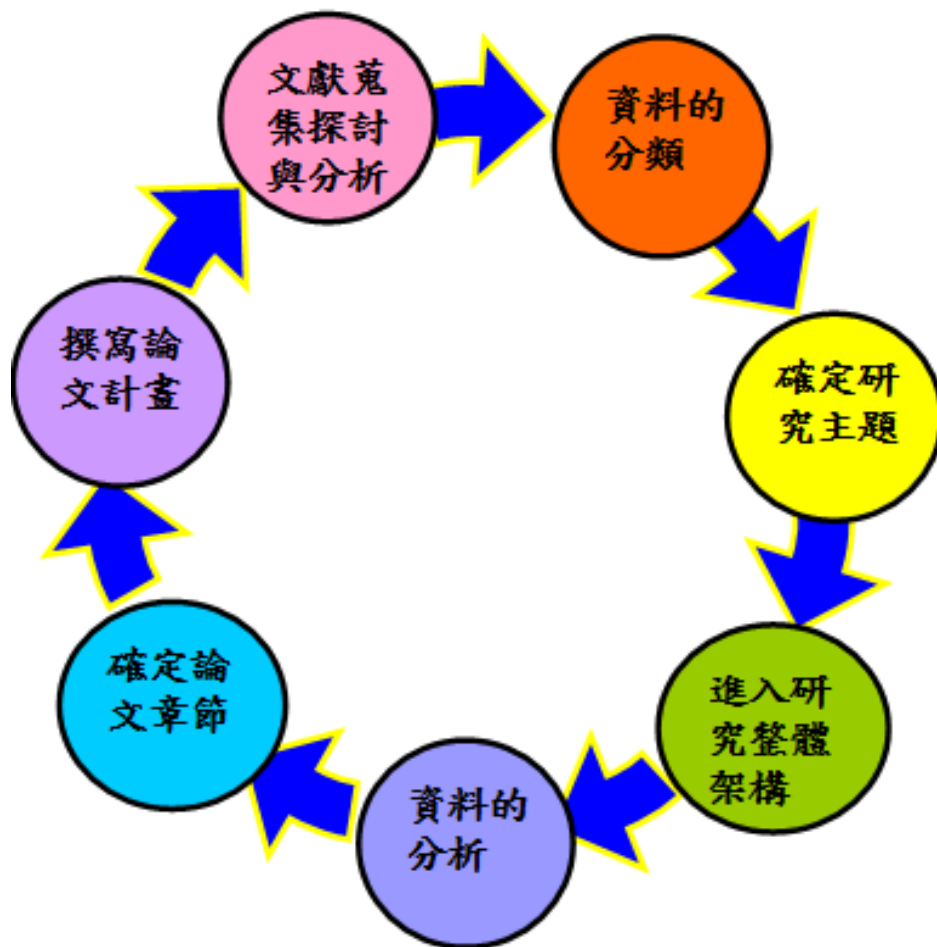


圖 1-1 研究流程圖

## 二、研究架構

本研究方法，以歷史研究法、文獻分析法、訪談法，針對本文馬拉松路線起源及分析國際田徑總會馬拉松路線規定、臺北國際馬拉松路線規劃起源與變遷、臺北國際馬拉松賽路線規劃考量的問題結果與建議本研究架構設計圖如圖 1-2 所示。

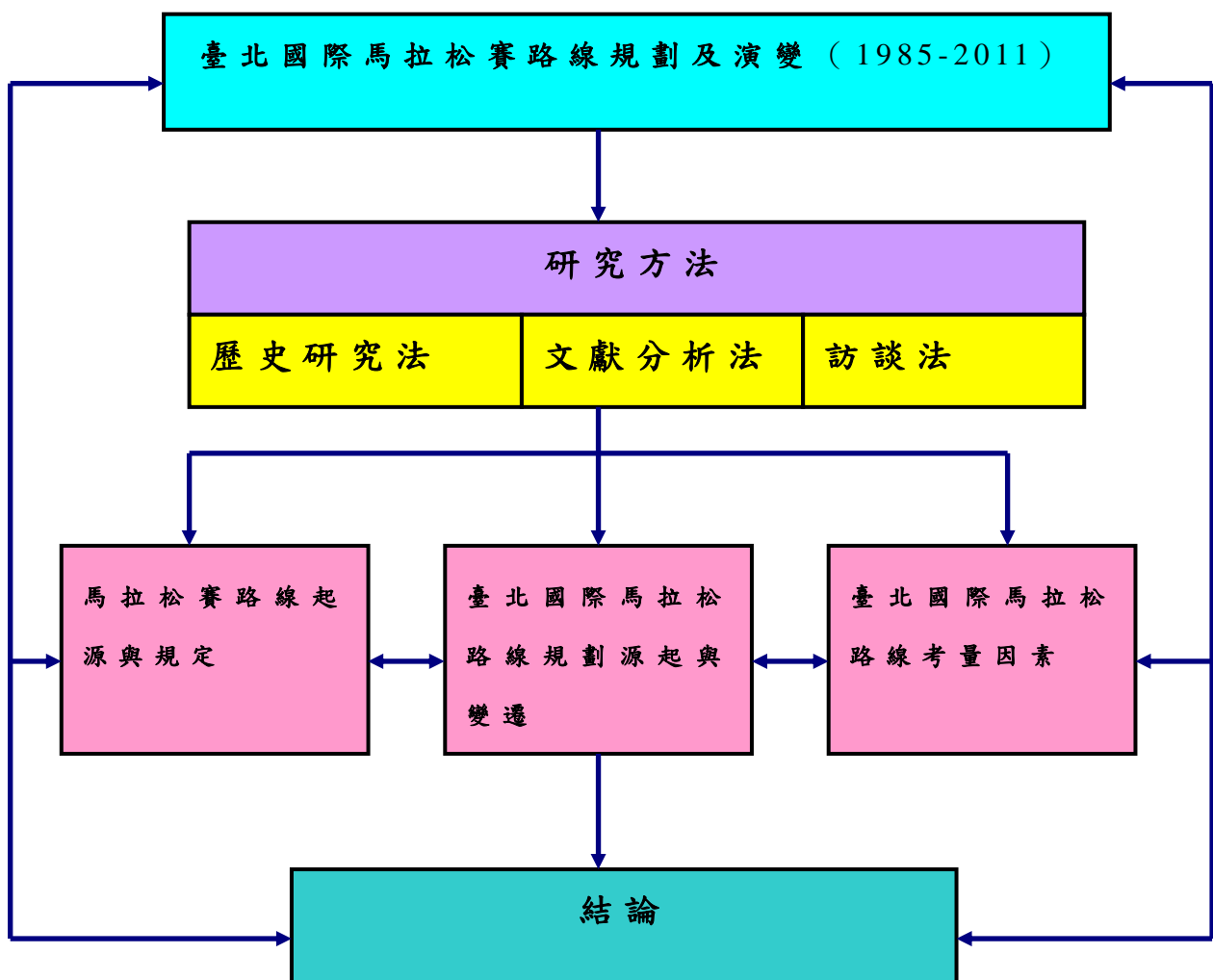


圖 1-2 研究架構圖

## 第四節 研究重要意義

### 一、開擴學術研究視野

馬拉松的起源於古代希臘，波斯大軍的侵略在馬拉松灣激戰，士兵菲力彼得斯跑回雅典報告勝利的消息即身亡，後世為紀念此役而舉辦馬拉松賽，但至1908年倫敦奧運才確定比賽距離42.195公里（許玉芳，2006）。

國際田徑總會路線規定可分為單程、繞圈及來回路線，由於比賽路線、條件差異較大，故國際田徑總會不設世界紀錄，只公佈世界最好成績。自2007年以來，國際田徑總會（IAAF）正式推出「路跑賽事標記制度（Road Race Label Event）」，將世界各國的路跑比賽分為「金、銀、銅」三個等級，並從2008年開始接受申請認證。臺北國際馬拉松賽舉辦27屆未取得資格認證，田協在辦比賽中對於交管真的很在乎，每一路口也都有裁判，也要求警察配合。臺灣這樣多辦得很不錯的路跑賽事，卻沒有一場可以提出來認證，直到2013年高雄國際馬拉松賽取得認證（國際田徑總會，2007）。

馬拉松舉辦至今受到相關單位的努力之下，我國已逐漸進行許多相關研究並獲得豐碩成果，無論在研究生理學方面、營養調配方面、路線規劃、交通管制等還有選手賽前訓練方式，進行補充劑及傷害防護藥品研究，馬拉松賽會中仍有許多值得開發的研究領域。藉著舉辦國際賽事，推動認識國際的視野，除了讓選手和參賽的民眾對馬拉松賽多一層認識，了解自己國家在世界的角色外，還能舉辦一場成功國際馬拉松賽。

透過體育研究學者的用心，即使是運動場上的激烈競爭，也能產生很大的教育及比賽參與意義。未來希望有興趣參與研

究之學者提出計畫讓馬拉松賽獲取更多對此類挑戰自我極限運動寶貴的相關知識。

## 二、釐清臺北國際馬拉松路線起源與變遷

1981-1985年田徑協會舉辦迷你馬拉松賽，為1986年臺北國際馬拉松賽奠下路線基礎，1990-1991年因捷運工程、1999年因921大地震而停辦，直至2001年再度回到市區舉行之後也因交通考量賽事上國道及高架，河濱自行車道舉辦，城市馬拉松賽交通管制需良好的路線規劃及溝通，考量選手安全及空氣品質，觀眾及啦啦隊的加油聲，是鼓舞選手前行的最佳動力。

希望未來能朝此目標來辦賽事。1986年臺北國際馬拉松為與國際接軌，於2004-2008年正名為「ING臺北國際馬拉松」，並於2009年起改名為富邦臺北馬拉松，此賽會已列名世界10大城市馬拉松之一，更是一個結合公益而跑的國際性大型賽事。

## 三、充實馬拉松學術內容

國際賽會與學術研討會結合是國際潮流，體育賽會與城市特色結合也是世界主流以臺灣的現況而言，臺灣馬拉松賽的規劃已經有符合國際辦理賽事的資格，未來想發展城市特色馬拉松賽，就必須依照自身的地理環境、人文特色來吸引觀光客成為重要賽事之一。多位學者研究結果發現，目前臺灣能夠大力推展運動觀光最具競爭優勢的是，舉辦國內或是地區性的重要運動賽會，例如臺北國際馬拉松賽、太魯閣國際馬拉松路跑活動、高雄國際馬拉松賽等活動。

## 第五節 研究範圍與限制

本研究以臺北國際馬拉松賽線規劃及演變（1995-2011），為研究範圍，早期臺灣也有其他馬拉松比賽，每一年都會舉辦省運、區運、全運、曾文水庫馬拉松、金山馬拉松賽等賽事，本文不加以探討，馬拉松賽事研究範圍很廣如氣候、配速、紀錄、本文研究也不加以討論，並以世界五大馬拉松賽路線參考比較為依據。針對臺北國際馬拉松路線起源與規劃及交通管制，因早期時間限制，研究者無法親赴現場取材及蒐集所有比賽過程，僅能由官方網站中華民國田徑協會、路跑協會及國際田徑總會（IAAF）取得資料，針對比賽路線規劃及演變進行探討及分析。

## 第六節 研究名詞解釋

### 一、馬拉松

許玉芳（2006）公元前490年馬拉松路線起源於古代希臘，波斯大軍的侵略在馬拉松灣激戰，當時的士兵菲力彼得斯奉命傳遞捷報，當他日以繼夜的飛奔跑回雅典城門時，以精疲力盡，報告勝利的消息即亡，後世為紀念此戰役而舉辦馬拉松賽，古希臘戰爭與中長跑運動的產生有密切的關係，在當時通訊條件極差的情況下，為了傳達書信、命令，必須翻山越嶺，長途奔跑。這樣，長跑自然而然成了奧運比賽項目。當時戰爭環境使古希臘產生了大批長跑名將，這些人多具有驚人的奔跑能力。世界上第一個跑馬拉松的人菲力彼得斯就是雅典城著名

的長跑名將，至1924年倫敦奧運才確定比賽距離42.195公里。由於比賽路線、條件差異較大，故國際田徑總會不設世界紀錄，只公佈世界最好成績（王朝網路，2012）。

## 二、國際田徑總會

國際田徑總會（International Association of Athletics Federations，IAAF），簡稱國際田總，是一個國際性的田徑運動的管理組織，國際田徑總會在全大洲共有214個會員。

國際田總代表大會為其最高權力機構，有修改章程、制定和修改比賽規則、批准項目、選舉官員等權力。該大會每兩年舉行一次。日常事務由代表大會選舉產生的理事會負責處理。理事會的組成為：主席1名、副主席4名、司庫1名、各大洲田徑協會代表共6名、理事15名，合計27人（國際田徑總會，2001）。

## 三、國際田徑總會馬拉松路線規定

國際田徑總會規則（2002）馬拉松是一項距離42.195公里的比賽。因此，對選手比賽路線的規劃就很重要，所以在規劃路線的時候所考量的因素就非常的多，包括國際田徑規則建議起跑及終點之間海拔高度的增減不可超過1/1000（例如每公里海拔高度增減不可超過1公尺）。

## 四、臺北國際馬拉松起源與變遷

本文所指1981-1985年臺北市舉辦1年1度迷你馬拉松賽，1986年臺北國際馬拉松誕生創辦歷史第1次在市區舉辦馬拉松賽與國際接軌，1987-1989年因捷運系統施工將會面臨停辦或更改路線，當時市長鼎立支持下仍然照原路線繼續於臺北市舉行，1990-1991因捷運工程而停辦。1990-2000年適逢臺北捷運施工，1992年起移師臺北國道舉行，故稱「臺北國際國道馬拉松」。於1996年臺北冠名為慶豐國際國道馬拉松賽，臺北國際

馬拉松，於2001年再度回到市區舉行，2004-2008年冠名ING臺北國際馬拉松賽，但富邦金控併購ING後，2009年迄至今為富邦臺北馬拉松賽，2011年路線改變至河濱公園自行車道舉辦。

## 第貳章 馬拉松賽路線起源與規定

根據本研究之研究背景與動機及研究目的，本章蒐集相關文獻資料，加以分析與探討，以作為本研究的理論基礎、研究問題及研究方法之重要參考。本章共分 5 部份，包含馬拉松路線起源、馬拉松路線規定、馬拉松路線規劃類別、世界各城市馬拉松賽路線、國際田徑總會（IAAF）路跑賽事標記制度等加以探討對本研究的啟示等，茲分述如下：

### 第一節 馬拉松路線起源

#### 一、希臘地理形勢

古雅典它是一個古希臘城邦，地理位置位於阿提卡平原，科林斯灣和愛琴海的匯流之地。核心是高地衛城，靠阿瑞斯山，後來成為在阿提卡平原發展而成的城。當時征服埃雷特里亞，也曾參加了愛奧尼亞叛亂，並且埃雷特里亞的防禦力量十分薄弱，極為容易攻陷（王尚德，2011）。

#### 二、戰爭的背景及進行與經過

波斯人打算利用這次征服在精神上打擊雅典人，促使雅典城內的叛亂分子義無返顧的倒向波斯方面。佈置一支軍隊在馬拉松灣，位於雅典東北方，距離雅典 25 英里登陸，對雅典造成陸上進攻的威脅，以此誘導雅典守城的陸軍出城迎敵，將從城內空虛。另一部分波斯軍和雅典城內的叛亂分子就能裡應外合，一次將要攻陷雅典城。波斯要入侵希臘，當時雅典的軍隊與波斯軍隊各自在卡拉德拉河與小沼地間的馬拉松平原上擺出關鍵戰爭計劃陣形，當時的情勢，兩軍隊

在相隔不到 1 英里處橫列長長兩排的方陣，雅典的佈陣中，將部隊縮減為四排，兩翼則維持為 5 排，而波斯的方陣則從左到右都維持為 5 排當兵力佈置不平均的雅典軍方陣在受到波斯軍的均等攻擊後，雅典的方陣就自然而然的出現了這麼一種情況：相對於兩翼，方陣中進攻速度非常遲緩，而且才一會兒時間就開始呈現潰散之勢，而使波斯軍能夠長驅直入（王晴佳，1998）。

結果開戰以後，雅典中線慢慢出現不支和潰退，這樣深入敵陣的波斯方陣的兩翼開始收縮，就像傾倒的沙漏一般陷入雅典軍陣中央。兩軍原本橫列的陣形開始縱向的發展，雅典軍中部方陣後退的兵力補充在兩翼上，使得兩翼向前的進攻速度更快，並開始在波斯軍的尾部向中心收攏，形成了兩面包圍的局面。結果兩面夾擊中，波斯軍隊開始潰敗，向始發駐地敗退。但遭到雅典軍隊追擊，在海岸邊又重新發生戰鬥，最終波斯軍隊大敗，撤退海上逃離戰場（個人門戶，2007）。

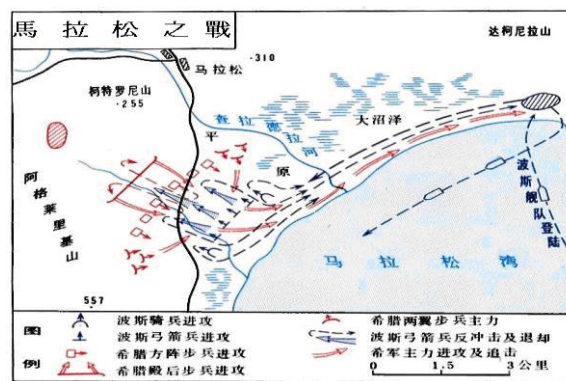


圖 2-1 古代希臘與波斯的馬拉松灣戰爭

資料引自：互動百科（2009）。新華新聞網，世界古代戰史。

西元前 490 年，當時的波斯帝國 5 萬人大軍進攻希臘，欲吞併士兵僅 1 萬人的希臘，當時雅典與斯巴達各城邦組成聯軍，抵抗波斯大軍的侵略，雙方在馬拉松平原展開激烈的戰鬥，希臘士兵奮勇抗敵，最後終於在馬拉松平原擊敗波斯侵略者（許玉芳，2006）。

當前線勝利消息傳來，立即派遣一位善於長跑的傳令兵菲力彼得斯，一路跑回雅典報告勝利的消息，當他奔跑至雅典城門時，大聲高呼：「我軍勝利了。」便倒地力竭而亡（郭豐州，2005）。

古希臘戰爭產生了長跑運動產有非常密切關係，當時通訊條件非常差的狀況下，為了傳令訊息，必須穿山越嶺長距離的奔跑，當時戰爭環境古希臘產生大批長跑高手，後來為了紀念馬拉松戰役及菲力彼得斯的英雄事跡，這樣長跑就成了奧運比賽項目（吳文忠，1982）。

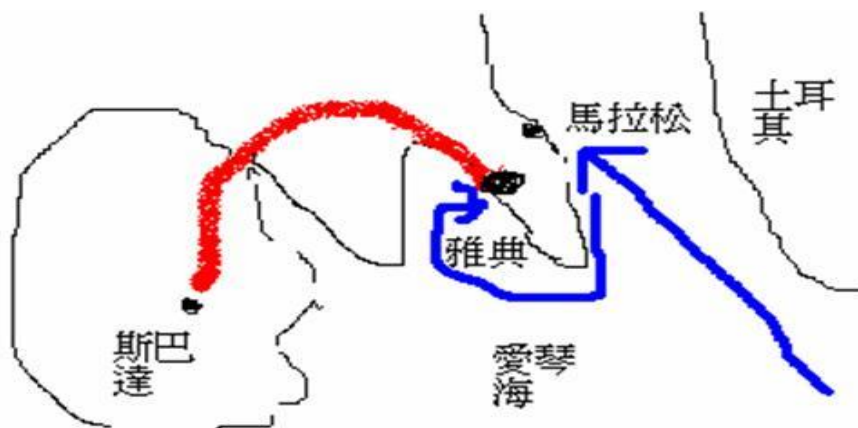


圖 2-2 菲力彼得斯雅典跑到斯巴達

資料引自：郭豐州(2005)。超馬知識家，  
東吳國際超級馬拉松。

### 三、現代奧運會的起源

近代奧運中首創這樣具有意義長跑競賽，引用當年菲力彼得斯自馬拉松海出發，經斯巴達到雅典城。1896年第1屆的雅典（Athens）奧林匹克運動會舉辦馬拉松長跑比賽全長40公里當時天氣非常炎熱，選手聚在當年馬拉松戰後的烈士紀念碑出發，在比賽進行當中，由騎著馬的警察開道，另有一輛載著藥品及醫生、教練的馬車全程護送，沿路的民眾很多，大會也利用自由車隨時向大會場的觀眾報告沿途比賽的狀況，首先衝入大會是希臘選手路易斯（Spiros Louis）抵達終點（湯銘新，1996）。

1900年奧運會前巴黎舉辦了1次馬拉松賽，當時以1,000法朗的獎金吸引了133選手參賽，巴黎本屆奧運未設獎金，參賽人數也只有19人，賽前各國選手按照比賽規定路線練習，從凡爾賽宮到巴黎，選手都已認識及熟悉路線，豈料賽前大會突然更改比賽路線，繞賽馬俱樂部採繞圈賽跑4圈後跑至巴黎市區折返，全程距離為40.260公里。當時美國選手牛頓（Arthur Newton）卻發生跑錯路線（湯銘新，1996）。

當時1904年美國聖路易（Saint. Louis）舉辦第三屆奧運會與博覽會結合，延續地舉辦了4個多月，聖路易奧運馬拉松賽全程40公里，有31人參賽，其中有17人是美國選手，當時美國選手路茲（F.Lordz）跑過12公里之後卻突然腿抽筋而中途放棄參賽，路茲卻上大會的救護車，路途他卻恢復疲勞，即連走帶跑的進入會場，全場觀眾熱烈掌聲歡迎這位優勝者，當場樂隊奏起了美國國歌，羅斯福總統夫人也當眾為他頒獎並合照，不久後真正的冠軍美國選手希克斯（Thomas. J.Hicks）進入會場，大家才恍然大悟，大會認

為這是欺騙的行為，美國代表隊也取消代表資格並處罰並停賽，路茲事後表示他是回運動場取衣物，也沒想到遇到這樣場面，並不是故意冒充冠軍，並在 1905 年的波士頓馬拉松賽獲得冠軍（湯銘新，1996）。

1908 年倫敦奧運會，馬拉松又製造了歷史的趣聞，共有 75 人參賽，27 人跑完全程，第一位進場的選手是彼特李（D.Pietri）卻因為比賽當中被裁判和新聞記者攙扶抵達終點，卻被美國隊抗議，因借他人之力量而被取消資格，由美國海葉斯（Hayes）拿到冠軍，也因為主辦單位為了讓王室人員能看到馬拉松比賽，將馬拉松比賽的起點拉到溫莎城堡前，如此一來馬拉松比賽距離增加到 42.195 公里，從此就被定為馬拉松比賽的固定距離。不過因為每次馬拉松比賽的路面結構、路面坡度起伏都不相同，所以馬拉松賽沒有客觀標準紀錄，只能稱為最佳成績。直到 1924 年確定為標準的馬拉松跑距離，並於 1980 年代又興起半程馬拉松運動，其距離為 21 公里（湯銘新，1996）。



圖 2-3 為 1908 年倫敦奧運會  
馬拉松賽。  
資料引自：互動百科（2012）。  
歷屆奧運英雄人集。



圖 2-4 斯皮里東·路易斯（Spyros  
Louis）史上第一位馬拉松  
金牌。  
資料引自：互動百科（2012）。  
歷屆奧運英雄人物集。

## 第二節 馬拉松賽路線規定

### 一、路線規定

馬拉松賽設施之規定比賽路線必須由國際丈量員，進行路線量測，馬拉松賽在公路上舉行，規劃路線為起點、終點可在同一地點往返路線，或起點、終點設置不在同一地點的單程路線或來回路線。為增加公平性，現在成績採用國際馬拉松總會核定之冠軍晶片系統計時成績路跑承辦單位必須保證選手的安全，在舉辦規則比賽中，如有可能，承辦單位盡可能採雙向封閉的比賽道路，全面禁止車輛通行（中華民國田徑協會，2002）。

## 二、路線標示引導及醫療系統

比賽當中主辦單位必須現場提供，秩序冊必須有平面配置圖及跑道示意圖及路線全圖，比賽路線沿途路標必須標示中英文路線指示牌以便辦國際馬拉松比賽之用，沿途必須擺放標示已跑距離的公里牌，比賽開始設置引導車指引領先集團選手路線狀況，比賽途中必須有裁判人員跟隨，大會裁判、醫師或交通管制人員有權視體能狀況及道路安全，中止或暫停選手繼續比賽，選手不得有任何異議，早期區運會馬拉松賽前選手需身體健康檢查，合格者方可報名參加比賽，大會提供醫療小組，並且貼心提供衣物保管讓選手安心比賽（中華民國田徑協會，2002）。

## 三、飲水站及海綿站的補給

依據國際田徑規則規定，競技型正式比賽中每 5 公里設置飲水站，共設 8 站，海綿站 7 站，主要是提供選手水分，降低體溫度，遞水服務是自 2012 年國際田徑規則修改後才開放，除非主辦單位有特別提供服務，否則都由比賽選手自行取得，遞水人員須接受專業訓練才可以順利將水杯平穩地送至比賽選手手中，以免影響比賽成績，優秀選手為比賽順暢並節省比賽時間，大都自行取得水杯、海綿或自行準備之特殊飲料。飲料可由大會提供或由選手自備，運動選手自備提供，必需由本人或其代表在大會籌備會規定的時間，寄交大會籌備會指定的行政人員加以監管，放在主辦單位指定的飲水站，飲料放置要能方便選手拿取或由經核准的人員送到選手之手中，選手在飲料站以外的地點拿取飲料，將會被取消比賽資格（中華民國田徑協會，2002）。

馬拉松跑現在已成為人們喜愛的運動項目之一。也因不同賽道的傾斜度有差別，所以馬拉松長跑並沒有正式的世界紀錄，只有這個項目的世界最佳時間。世界大賽每年的英國倫敦馬拉松賽吸引 20,000 人參加者，世界各大城市馬拉松賽已將列為年度重要賽事之一。

#### 四、以 2011 年富邦臺北馬拉松賽路線規劃圖為例

富邦臺北馬拉松賽自臺北市政府出發 4.5 公里仁愛路一段設置醫護站 5 公里處濟南路設置水站，7.5 公里處中山北路二段設置海綿站、醫護站、廁所，10 公里處又設置水站及廁所，12.5 公里進入大佳河濱公園設置海綿站、廁所，15 公里水站、醫護站、廁所，17.5 公里處海綿站、醫護站、廁所 20 公里處水站、醫護站、廁所，22.5 公里海綿站、醫護站、廁所 25 公里水站、廁所，27.5 公里處海綿站、醫護站、廁所，30 公里處水站、醫護站、廁所，32.5 公里處海綿站、廁所，35 公里處水站、醫護站、廁所，37.5 公里處海綿、廁所，40 公里最後一站供應水站、醫護站、廁所等路線標示圖（富邦臺北馬拉松賽秩序冊，2011）。



圖 2-5 2011 年富邦臺北國際馬拉松路線標示圖

資料引自：富邦臺北馬拉松賽秩序冊（2011）

表 2

2011 年富邦臺北國際馬拉松路線標示表

| 里程數 (KM) | 站別  | 供應物資          |
|----------|-----|---------------|
| 4.5      | 醫護站 | 簡易醫療站供應肌肉噴劑   |
| 5        | 供水站 | 水、運動飲料        |
| 7.5      | 海綿站 | 海綿、廁所、醫務站     |
| 10       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所     |
| 12.5     | 海綿站 | 海綿、廁所         |
| 15       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所、醫務站 |
| 17.5     | 海綿站 | 海綿、廁所、醫務站     |
| 20       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所、醫務站 |
| 22.5     | 海綿站 | 海綿、廁所、醫務站     |
| 25       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所     |
| 27.5     | 海綿站 | 海綿、廁所、醫務站     |
| 30       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所、醫務站 |
| 32.5     | 海綿站 | 海綿、廁所         |
| 35       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所、醫務站 |
| 37.5     | 海綿站 | 海綿、廁所         |
| 40       | 供水站 | 水、運動飲料、廁所、醫務站 |

資料引自：本研究整理

### 第三節 馬拉松路線規劃類別

國際總會田徑總會馬拉松規定針對不同的比賽區域就可規劃下列不同的路線基本規範。

#### 一、基本規範

馬拉松是一項距離 42.195 公里的比賽。因此，對選手比賽路線的規劃就很重要，所以在規劃路線的時候所考量的因素就非常的多，包括國際田徑規則建議起跑及終點之間海拔高度的增減不可超過 1/1000，(每公里海拔高度增減不可超過 1 公尺)，國際馬拉松賽事路線丈量允許的誤差為 42 公尺。(國際田徑規則，2002)。

比賽路線、條件差異較大，國際田徑總會不設世界紀錄，只公佈世界最好成績。自 2007 年以來，IAAF 正式推出「路跑賽事標記制度 (Road Race Label Event)」，將世界各國的路跑比賽分為「金、銀、銅」三個等級，從 2008 年開始接受申請認證 (國際田徑總會，2007)。目前亞洲國家地區，被認證為「金標賽事」：有中國的北京馬拉松賽及廈門馬拉松、日本的東京馬拉松、琵琶湖和福岡馬拉松，以及韓國的首爾馬拉松。「銀標賽事」：新加坡馬拉松。「銅標賽事」有香港馬拉松賽 (資料維護臺北市政府體育局，2012)。

#### 二、單程路線

單程路線起點和終點設置會在不同的位置，單程路線比賽，比較不會影響到民眾交通規劃，選手從出發點起跑後就直接跑到終點，如波士頓馬拉松、紐約馬拉松及倫敦馬拉松，就是採用單程的路線，能夠減少對臺北市交通的影響，臺北市也曾經舉辦從市政府或中正紀念堂跑到國父紀念館

的單程路線，選手通過後道路就能馬上開放使用（邱榮基，2004）。

### 三、繞圈路線

1.單圈的路線：起點和終點的設置位置相同，規劃是單圈的路線應該對交通的影響會來的比較小，從起點出發後，規劃一圈的路線或是一個8字型的路線回到終點，起終點都在同一地點，或其中有一小部分的路段路線重複，基本上大部分的路線只要選手通過後即可以開放，臺北國際馬拉松，參加的選手人數比較多，有可能會因為選手距離拉的比較長，而影響東西向或南北向的交通（邱榮基，2004）。

2.多圈的路線：起點和終點的位置相同，多圈的路線則對交通的影響就是非常的大，競賽路線的規劃會在某些路段重複不斷的來回，交通管制的時間就可能必須長達6小時，除非全區域的交通管制，否則比賽的路線品質比較讓大會擔憂（邱榮基，2004）。

### 四、來回路線

起點和終點相同位置，來回路線是目前辦比賽比較常看到的規劃路線，如太魯閣國際馬拉松、金山國際馬拉松、曾文水庫馬拉松都是這樣的路線，這樣規劃路線會需要斷斷續續的實施交通管制，如果交通管制不佳，則經常會發生選手和車輛碰撞的危險性較高（邱榮基，2004）。

## 第四節 世界各城市馬拉松賽事路線

全世界每年有超過820個馬拉松比賽，5個最大的賽事分別是：波士頓馬拉松、紐約馬拉松、芝加哥馬拉松、倫敦馬拉松和柏林馬拉松。這5個賽事組成了1年2次的世界馬拉松系列賽。

### 一、波士頓馬拉松路線歷史最悠久

創辦於1897年，是歷史上最悠久的年度馬拉松，每年皆在四月的第三個星期一，美國愛國者節那天舉行。波士頓馬拉松賽屬於單程路線，跑者由麻州西部的霍普金頓出發，沿著公路往波士頓市中心前進，終點就在波士頓公立圖書館旁邊的科普利廣場，路線起伏頗大。途中20英哩處鄰近波士頓學院的地方有一個「心碎坡」，垂直高度約27公尺，雖然不是很高，但那個位置正是許多跑者發生撞牆的地方田徑小站（馬鈺龍，2011）。

### 二、紐約馬拉松路線場面最浩大

馬拉松賽可以毫不猶豫地宣稱自己是世界上最受歡迎的，那一定是紐約馬拉松。創辦於1970年的紐約馬拉松的聲譽僅次於波士頓，參賽者最多超過10萬人，聲勢浩大，通過紐約大吊橋時連橋身都震動，場面非常壯觀。1970年當時由紐約路跑者組織（New York Road Runners）創辦，每年皆在11月上旬舉行，至2012年不曾間斷過。最初的路線是繞著中央公園（Central Park）跑四圈左右，屬於繞圈賽路線，但於1976年時，為了慶祝美國獨立宣言通過兩百週年，改為穿越紐約各區，象徵融合不同種族、文化的進程。紐約馬拉松賽路線屬於繞圈多圈賽制，從史坦頓島（Staten Island）出發，通過韋拉札諾海峽橋（Verrazano-Narrows Bridge），穿越布魯克林（Brooklyn）

各區至普拉斯基大橋 (Pulaski Bridge)，接著跑到長島市 (Long Island City) 和皇后區 (Queens)，經由皇后區橋 (Queensboro Bridge) 跨過東河，進入曼哈頓 (Manhattan)。這時候跑者多半已經感到疲憊不已，因為跑上橋正是這場比賽的困難點之一。然後一路到最北邊的布隆克斯區 (The Bronx)，再返回曼哈頓中央公園結束。最後一英哩的道路兩旁，會有數以千計的觀眾替選手們加油，整個城市充滿歡樂團結的氣氛，感染了現場每一個人 (運動筆記馬拉松巡禮，2011)。

### 三、芝加哥馬拉松路線寬廣

首屆比賽於1977年舉行芝加哥馬拉松的，起點與終點皆在格蘭特公園 (Grant Park)，途中穿越北、中、南共29個街區，匯集都市與不同種族的居住區。平直、寬廣的，路面是芝加哥馬拉松的優勢之一，加上良好的賽事管理與貼心服務，使它迅速發展成大型的世界級賽事，一度被視為美國最成功的馬拉松賽。雖然1987年因為贊助商Heileman Brewing Company退出，中斷幾年比賽，但幸好1994年LaSalle Bank接手，才又重新出發 (田徑小站，2012)。

### 四、倫敦馬拉松路線穿越最具歷史建築特色

首屆於1981年名列世界5大馬拉松賽事之一，倫敦馬拉松最有愛心也具有歷史建築特色1場賽事，目前已經募集了近6億英鎊的慈善捐款，每年參加倫敦馬拉松的人當中有3分之1的跑者是為慈善而跑，它因此成為競技體育與慈善完美結合的典範。每年皆在春季約4月份舉行屬於單程路線，從倫敦東南邊的格林威治公園 (Greenwich Park) 起跑，途中經過倫敦許多景點，倫敦塔橋 (Tower Bridge)、金絲雀碼頭 (Canary Wharf)、大笨鐘 (Big Ben)，與白金漢宮 (Buckingham Palace)。

跑者們由東半球跨越格林威治線到西半球，抵達終點聖詹姆士公園 (St. James's Park)。路線屬於單程路線，且路線曲折，但沒有太多起伏，並且提供高達313,000英鎊的獎金，吸引許多頂尖選手參賽。因競爭激烈而被視為挑戰性極高也難以預測結果的比賽，倫敦馬拉松不是世界上規模最大的馬拉松，但它是世界上最大的一場慈善活動（運動筆記馬拉松巡禮，2011）。

### 五、柏林馬拉松全球最快的路線

在1980年以前，路線由夏洛登堡一直延伸至西柏林的古耐沃德 (Grunewald) 森林區。1981年將賽道移往西柏林市中心。因為冷戰的關係，直到1990年9月30日，整個柏林馬拉松，的比賽路線終於底定。屬於單程路線起點與終點設置在勃蘭登堡門 (Brandenburg Gate) 旁，穿越柏林東西兩邊，見證這歷史性的一刻。柏林馬拉松最容易打破世界紀錄除了兩個比較大的坡道外，柏林馬拉松的賽道相對筆直、平坦，許多世界紀錄均在此創下，因此被世人稱作「全球最快的馬拉松路線」。整個活動分成兩天，週六會先在馬拉松賽道上舉辦直排輪競賽作為暖身，週日馬拉松項目才正式登場（田徑小站，2012）。

## 第五節 國際田徑總會 (IAAF) 路跑賽事標記制度

IAAF路跑標記制度分為金標籤、銀標籤、銅標籤分別有6個標準，1場比賽規劃需達到5個標準才可取得認證，賽事區分為馬拉松、半程馬拉松其中10、15、20、25、30、100公里為官方認定賽事距離，每年有兩次的審查認證申請。第1次1-6月，第2次7-12月，申請認證有效期限為1年。

選手邀請「國際菁英組」必須有5位以上男女選手，選手

名單及成績須通過IAAF認證金標邀請選手成績（男子2:10:30女子2:28:00）、銀標（男子2:12:00女子2:32:00）、銅標（男子2:16:00女子2:38:00）。

藥檢應符合規範，藥檢費用必須由賽事單位支出，金標賽事男女混合需要12樣本，銀標賽事男女混合需要6樣本，銅標賽事須男女混合需要4樣本等。（中華民國田徑協會，2012）。

### 一、一般原則

賽事須以IAAF的競賽規則為依歸，不可觸犯國際和地方法律，並且將活動對周遭生態環境的衝擊減至最低。

### 二、路線規劃

#### （一）路線丈量

舉辦賽事前5年內，路線須經IAAF或AIMS之A級或B級證照丈量員丈量，且路線應獲國際丈量，行政官員核發國際丈量認證。若路線於前1次丈量後曾有變更，則須再1次接受丈量。丈量該路線之丈量員，或其他合格官方人員，應攜帶路線丈量相關文件及副本，搭乘領導車輛觀察，以確保運動員於丈量員丈量與文件記載之同一路線上進行比賽。所有分段計時點須經賽事丈量員測量、標記，並載於路線地圖中。若賽事依性別區分，丈量員或其他合格官方人員，應搭乘領導車輛分別觀察男女競賽路線（中華民國田徑協會，2012）。

#### （二）道路封閉

賽事進行期間直到公佈的結束時間為止，整段賽程路段必須封閉3小時，禁止官方以外車輛進入。最後1位跑者起跑前，起點禁止車輛通行；最後1位跑者抵達終點前，或結束時間已到，終點禁止車輛通行。若道路為雙向有分隔島分隔車道，僅需關閉選手經過方向車道。選手安全為上，各交叉路口須有警

察或交管人員管制（國際田徑聯合總會，2010）。

### （三）飲水站及海綿站補給

飲水站及飲料區補給站沿路線設置，相關人員看管，且符合IAAF規定，路線途中及終點區皆提供免費飲用水及飲料予參賽者飲用（中華民國田徑協會，2012）。

### 三、計時成績展示

賽事須提供完整電子計時，可使用主動式或被動式傳送器。即時成績與最終成績應公佈予媒體、觀眾、及網路。計時車行駛於領頭跑者之前，顯示賽事經過時間。若為男女混合賽事，兩輛計時車各自行駛於男、女領頭跑者之前（國際田徑聯合總會，2010）。

### 四、媒體行銷、電視轉播

所有賽事應盡可能提供涵蓋整場賽事的電視轉播，包含：馬拉松賽事至少2小時之國內轉播，較短賽事以相同時間轉播、廣播、即時、延時、或精華以及或達廣播水準的免費全程賽事網路轉播。網路用量，應使用數據審查服務，審查〔如Hitbox或其他符合工業標準之服務〕。

金標賽事須提供5台以上國際頻道轉播細節，以茲在5國以上的國際頻道全程記錄轉播賽事，銀標賽事須能紀錄透過全國電視頻道進行全程賽事轉播的國內涵蓋範圍，銅標賽事應盡可能提供賽事精華予全國電視頻道（中華民國田徑協會，2012）。

媒體中心提供媒體專用區域，若有可能則提供網路。成績個別提供前10名（男、女）選手（紙本）成績。網路架設主辦國語言及英語之專用網站記者會賽前賽後共1場以上記者會。

## 五、藥檢

所有檢驗應符合 IAAF 藥檢規範，藥檢費必須由賽事單位支出。賽事中，須根據 IAAF 所規定程序強制確實進行 EPO 檢驗，IAAF 醫療與藥檢部門會在賽前建議的 EPO 檢驗樣本數量（中華民國田徑協會，2012）。

## 六、參賽選手的數目

國際組別賽事須於「國際菁英組別」舉行。依標籤等級劃分，每一等級須包含 5 位以上男性選手及 5 位以上女性選手，且參賽者必須來自 5 個以上不同國家例如：若為男女混合賽事，可由 3 位不同國籍之男性菁英選手與 2 位不同國籍之女性菁英選手組成。單一性別菁英邀請賽事，至少須有 5 位以上符合菁英運動員類別之男性或女性選手，且來自 5 個以上不同國家。所有菁英運動員皆為「認真誠實的競爭者」之國際菁英組，方可作為 IAAF 標籤認證使用（國際田徑聯合總會，2010）。

## 第參章 臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷

本章收集資料分析結果，共分四節，以下分別針對臺北國際馬拉松賽源起、歷屆路線之改變、ING臺北國際馬拉松市區路線、富邦臺北國際馬拉松市區路線等路線提出討論。

### 第一節 臺北國際馬拉松賽源起

#### 一、我國馬拉松起源

臺灣1974年第1屆區運只有男子馬拉松賽，參加人數寥寥幾人，1978年田徑協會尋求企業贊助舉辦了越野路跑賽，選擇6個地點規劃6站為越野路跑，展開臺灣越野路跑的先鋒，1979年臺灣第1個金山馬拉松賽誕生，開啟了我國馬拉松賽的新頁。1980年我國田徑協會想要開發馬拉松賽，當年因為國內馬拉松賽事很少，國內學者也贊成進軍馬拉松賽。推廣馬拉松賽為目標，希望設立一場固定比賽場所，才能刺激水準每年區運會馬拉松賽路線幾乎不相同，選手也沒有高額獎金，所以就沒有破紀錄的觀念，國內教練極力推薦除了區運會希望田徑協會增辦幾場馬拉松賽來提升國內長跑水準（中華田徑史，2008）。

#### 二、先鋒賽迷你馬拉松

城市馬拉松賽將比賽場地搬到市區，讓整個城市都活絡起來比賽的氣氛，這個構想很好，執行起來談何容易。1981年創辦了我國在臺北市區舉辦10公里迷你馬拉松賽。這也是我國1981-1985年來規模最大的路跑賽，1981年報名參加4,633人，未報名參加人數總人數超過10,000萬人。萬人跑在仁愛路

上警車為選手開道壯觀場面，也透過電視畫面和新聞報導，打動人心。這個事先經過田協精心規劃比賽，成功的吸引群眾的注意力，喚起大家對跑步運動的興趣，也讓田徑界人士，燃起舉辦臺北國際馬拉松賽的雄心（中華田徑史，2008）。

### 三、臺北國際馬拉松賽起源

要在車水馬龍臺北市區辦比賽，全國田協紀政總幹事為了舉辦以城市為名的馬拉松賽籌劃將近8年，克服種種困難用心規劃，1986年期望臺北國際馬拉松賽，未來能展現城市特色並且提升我國男女馬拉松運動水準外，希望這場賽事能讓臺北市的聲名遠播，成為國際賽事吸引光觀人潮，從無主辦都市馬拉松經驗的中華田徑協會，為辦好1986年「臺北國際馬拉松大會」，田協希望每一單位必須兢兢業業、步步為營，先求穩紮穩打。田徑協會將舉辦國際馬拉松賽的消息披露後，立刻得到許多迴響與建議，從提供優勝選手獎金到注意空氣汙染等問題，都有人規劃提醒田徑協會。只要辦得到的各項賽務，田徑協會都將會參考並且精心的規劃照辦。臺北市區內的路跑活動，1981-1985年1年只有1場「臺北迷你馬拉松」，里程僅10公里，路段是臺北市立體育場到總統府。1985年可能事先的宣導工作做得不夠完善，交通管制，便有部份市民抱怨不便，有些人士便以此為由，始終認為在臺北市區內舉辦42.195公里的馬拉松，前後6小時的交通管制，是辦不到的事（呂美娟，1985）。

我國田徑協會有創辦都市馬拉松賽的構想，1981年10月間曾在臺北市仁愛路、東門圓環、中正紀念堂、折返路線舉辦國內規模最大10公里的迷你馬拉松賽，創下我國公路賽跑在市區舉行的先例，不料因市區的交通不易管制，1982年的比賽便改由國父紀念館跑向南港郊區。馬拉松賽的全程

超過 42.195 公里，交通管制範圍勢必很大，當時田協理事長紀政發現創辦城市馬拉松賽深具意義，而且紐約、東京的交通流量多於於臺北，漢城的污染情也比臺北更嚴重，這些城市能辦，臺北也應該能，田協當時理事長紀政小姐積極和各有關單位協調，終於獲得支持（曾清淡，1985）。

田協理事長的紀政表示，田徑協會歷年來所舉辦的比賽或活動，從來不像臺北馬拉松賽這麼大費周章，為了規劃一條理想的馬拉松路線，並儘量不讓當天的臺北市交通陷於癱瘓，曾多次勘察才敲定，為了使里程精確，臺北國際馬拉松賽，是我國第一個按照國際田徑規則測量路線的馬拉松賽，田徑協會特別請了日本的專家專程來臺測量，精確的程度，應該在國際田總允許的百分之零點一誤差範圍內（曾清淡，1985）。

## 第二節 歷屆路線之改變

### 一、1985 年中華民國田徑協會曾在介壽路試辦了先鋒賽

長跑選手要在城市車水馬龍的臺北市區比賽，為辦好我國第一個國際性的都市馬拉松賽，中華田徑協會曾委託臺北市田徑委員會試辦的「先鋒賽臺北迷你馬拉松賽」，讓各國好手體驗城市路跑比賽的感覺，當時是以介壽路（現為凱達格蘭大道）作為活動地點，比賽分為 12 公里路跑組與 23 公里半程馬拉松組。廣受中外好手的好評，路線由總統府廣場出發，經仁愛路、信義路、和平東路、忠孝東路、羅斯福路、通化街等主要街道跑回起點。所以在繁華市中心街道舉辦賽事困難重重，最主要的障礙是實施交通管制問題，田協說要

辦一場賽事需和中央黨部、教育部、新聞局、臺北市政府、觀光局等有關單位協調，得到一致的支持，才得以安排舉辦這項比賽（聯合報，1985）。

我國田徑史上第1個臺北國際馬拉松於1986年誕生，也是田徑協會創辦歷來第1次在市區舉行的馬拉松賽，邀請7個國家的選手來臺角逐，深富歷史意義的「馬拉松日」，繞行過中正紀念堂，朝陽隔著「大中至正」門，和煦的照在跑者身上，田協在塑造吉祥物時，費盡思量，原則上考量必須富有中國色彩，後來選擇了神話故事西遊記中的主人孫悟空。臺北國際馬拉松賽的吉祥物誕生了，精神抖擻的孫悟空，穿著一身輕便的運動服裝，將帶領全國運動路跑愛好者參加當時田徑協會第1次舉辦國際性的城市馬拉松賽，為了成功踏出第1步，總幹事紀政頻頻上電台作為廣告宣導。也拍了1支3分鐘的宣傳短片讓人知道1986年3月9日舉行的臺北國際馬拉松賽。為使我國第1個城市馬拉松賽深入人心，中華田徑協會特別請人設計了吉祥物，由「西遊記」聰明活潑又靈敏法力無邊的孫悟空，來代表參加臺北國際馬拉松賽的選手，並且還特地向有關單位註冊，這個「愛跑的孫悟空」，已經是臺北國際馬拉松賽的專用標誌（曾清淡，1986）。

1986年比賽路線將從總統府前的廣場出發路線規劃，行經的路線包括北一女門前，經介壽路、中山南路、忠孝東路、仁愛路、信義路、羅斯福路、和平東路、通化街及光復南路，終點是重慶南路總統府前等臺北市的主要街道，全程42.195公里。前前後後歷經5個多小時，2,000多位跑將，數萬名為選手同奏鼓勵樂章的群眾，把我國運動史上第1次出現的臺北國際馬拉松賽，交出成功，感人的畫面，是個深富歷史意義的馬拉

松日（聯合報，1986）。

## 二、1987-1989年市長鼎力支持

因捷運系統施工及交通管制等問題，將面臨停辦或更改比賽路線的臺北國際馬拉松，當時在新任臺北市長吳伯雄鼎力支持下，1987-1989年馬拉松賽的盛會仍能照原路線繼續於臺北市舉行。吳伯雄市長，出席例行的道路安全會報委員會議中指出，舉辦國際馬拉松比賽是建立臺北市國際形象最好的方法，世界各著名大都市如倫敦、紐約、波士頓等，每年也都舉行大型國際馬拉松賽，不但能吸引世界各國好手參賽，更能提供市民擴大參與體育活動最佳的機會。越辦越好的「臺北國際馬拉松」，因臺北市主要道路正進行捷運系統施工，不便舉行比賽，隔年被迫停辦。這項比賽已創辦4屆，規模逐年擴大，1986-1989年曾吸引將近20,000萬人參加。這項比賽是從總統府前廣場起跑，行經路線包括忠孝東路、仁愛路、信義路、和平東路、光復南路等臺北市主要街道，終點為中正紀念堂，若干路段正進行捷運系統施工。馬拉松賽全程42.195公里，中華田徑協會很難在臺北市其他街道另行規劃馬拉松路線，1999年只得停辦（曾清淡，1989）。

## 三、1990-1991年停辦及規劃賽事

1990-1991年臺北市進行捷運施工，臺北國際馬拉松比賽經歷停辦2屆，已辦過4屆的臺北國際馬拉松，1990-1991年因故停賽，國內年度正式的馬拉松賽只剩區運會一場了。中華田協認為有必要鼓勵各縣市多舉辦正式比賽。往年到2月，就是緊鑼密鼓籌辦臺北國際馬拉松賽的時候，因為臺北市捷運系統施工，馬拉松被迫停辦，田徑協會不但不覺得輕鬆，反而悵然若有所失，失落感最重應該是選手。國際間馬

拉松賽的獎勵金節節上漲，賽會也聲望日隆，世界各著名城市莫不以舉辦成功的馬拉松賽為榮。即時是 1986 年才開辦的臺北國際馬拉松賽，也在短短 4 年內建立起良好的口碑，樹立臺北市都市形象。臺北市捷運系統施工問題，隔年要是無法如期舉辦臺北國際馬拉松賽，田徑協會規劃另有 13 站路跑活動供國內跑步迷選擇。已經停辦 1 年的臺北國際馬拉松，因主要路線大部分都在進行捷運系統工程，不可能恢復舉辦。至於何時恢復舉辦，當時田協表示必須視捷運工程的施工進度而定（劉善群，1990）。

#### **四、1992年首次國道路線**

1992 年臺北市都會區正值捷運施工期，多年籌辦臺北國際馬拉松賽的中華民國田徑協會為了反映眾多好手的意見，決議於當年 11 月 12 日於北二高樹林至龍潭段舉辦「第 1 屆臺北國際國道馬拉松比賽」，是臺灣有史以來，第 1 次將馬拉松比賽移至高速公路上舉行的例子，臺北國道馬拉松是在北二高舉辦，當時北二高還未通車，先讓馬拉松賽在上頭舉行，當時號稱是全世界首次的國道馬拉松，也是至今唯一 1 次在北二高舉行的國道馬拉松。國道通車而停辦因北二高通車就無法封路辦國道馬拉松，因而於 1993-1994 年讓臺北國際馬拉松賽停頓了 2 年（曾清淡，1992）。

#### **五、1995-2000年中山高速公路高架半程馬拉松路線**

北二高國道馬拉松賽叫好又叫座，1995年由中華路跑協會、臺北市田徑委員會決議再度舉辦，配合中山高速公路高架道路完竣，在汐止環河北路至五股段舉行，不過距離減半。臺北國際國道半程馬拉松賽，特地從北京請國際田徑總會的法定測量員趙學鴻前來丈量距離，會同我方田徑協會的人員進行距

離的丈量。半程馬拉松賽為21公里，這次至少將邀請10個國家及地區的選手來臺參加。高架比賽的特色是全程在高速公路的高架道路上進行，路跑沿途沒有特色不說，把跑者全趕上高架與聯外道路，完全欣賞不到這城市的美，也無法讓跑者感受到這城市的熱情，是繼兩年前田徑協會首創「臺北國際國道馬拉松賽」後，全國路跑協會再創新招。

臺北終於1996年恢復屬於自己的馬拉松賽，首次舉辦的臺北國際國道慶豐馬拉松，當年11月24日，在中山高速公路五股至汐止高架拓寬道路舉行，計有來自全球10多個馬拉松實力最好的國家選手，與國內的好手一同競技，呈現競爭激烈精彩盛況。當時臺北市政府秘書長廖正井日前在協調會中指出，舉辦國際性馬拉松賽是提升臺北市國際知名度最佳辦法，各國著名馬拉松賽不乏已舉辦30、40屆，臺北市將朝此目標邁進，並請路協再規畫1條可穿越敦化、中山、仁愛、信義甚至基隆河畔等優美路段的路線，讓各國選手及媒體留下更好的印象（陳昱仁，1996）。

配合中華民國路跑協會所舉辦的「1997臺北慶豐國際國道馬拉松賽」大賽，比賽於清晨6時在環河北路13號水門鳴槍起跑，競賽路線從高速公路環河北路入口之高架路段熱鬧登場，封閉期間用路人只能行駛平面道路。配合路跑，當年已是第3次封閉的中山高汐止五股段，是為了配合中華民國路跑協會只要在同一路段連續舉辦3次路跑活動，就可以升級為世界級路跑活動，當時酷愛慢跑的交通部長蔡兆陽，特別允諾開放汐止五股高架路段供路跑協會舉辦這項活動。冠名為臺北慶豐國際國道馬拉松從1997-2000年舉辦。期間於1999年臺北國際國道馬拉松因921震災而停辦（陳香蘭，1997）。

## 六、2001年市區繞圈路線

臺北國際馬拉松，於2001年再度回到市區舉行，當年重新以臺北市府正門出發，經松高路、信義路、光復南路、仁愛路、轉中山南北路、右轉北安路、內湖路一段、文德路、成功路四、五段、民權東路、舊宗路、行善路、再繞回民權東路、左轉堤頂大道快車道、上麥帥二橋往基隆路、轉回市政府繞行、市區的方式來進行，時隔12年的時間，過去雖曾有移師國道高速公路比賽，但都未能吸引大批民眾參與，當年在馬英九市長大力支持下，希望能辦一個比照世界級城市的國際馬拉松賽（王樹衡，2001）。

## 七、2002-2003年展現臺北市都市建築特色路線

2002年的臺北國際馬拉松比賽，可以說是個不折不扣的「城市馬拉松」，因為所經過的地區涵蓋著臺北市12個行政區中的9個地區，且不同於1989年前捷運開工時的馬拉松比賽。臺北市區每次舉辦馬拉松比賽，只在大安、中正、松山這三個地區轉來轉去，由於臺北市採取局部交通管制，不只造成交通問題，也影響到選手成績。這次路跑的路線不同於以往，除了市民高架大道及淡水河邊的小徑路段之外，所經過的地區都不再重覆。

臺北國際馬拉松路線於2002-2003年改由市府前廣場出發，沿仁愛路一直到凱達格蘭大道前的景福門後、再右轉往中山北路方向跑、經圓山美術館、圓山大飯店、劍潭捷運站、士林官邸、雙溪公園轉入至善路、再經電影文化城旁右轉、進入自強隧道往大直方向跑，出隧道後，再沿著北安路、內湖路轉入堤頂大道、市民高架道，再下到環河北路沿三號水門進入淡水河，順著雁鴨河濱公園的小徑，跑到萬板大橋下方迴轉站後

折回，再由原路返回市民大道高架道路，然後到與基隆路交叉的高架道下基隆路地面，跑到松隆路口後，再進入車行地下道穿過忠孝東路，在世貿辦公大樓前走出地下道出口，再以180度回轉跑到臺北政府廣場為止，全程共42.195公里。而此次馬拉松所經過的路線，更讓我們有機會欣賞到臺北市豐富的都市建築景觀與生態（城市馬拉松網，2012）。

### **第三節 ING臺北國際馬拉松市區路線**

#### **一、2004年沿林蔭大道繞青山綠水而跑**

2004年由臺北市政府廣場出發，沿途林蔭大道、青山綠水、河濱公園環繞臺北市的城市風貌希望當天臺北市民熱情踴躍參與賽事，安泰人壽也精心安排邀請路跑好手。2004年，獎金第1、人數第1、公益第1、新聞、焦點第1的ING臺北國際馬拉松賽，吸引了9萬人到場同歡，締造了臺灣馬拉松史上最輝煌的成績，也被喻為全球最大的馬拉松，讓臺灣在地球村中開始發聲。馬拉松路線，臺北市政府廣場(新仁愛路廣場/起點)、仁愛路中山南路、中山北路、福林路、至善路1段、自強隧道、北安路、內湖路2段、堤頂大道、麥帥二橋、市民高架北側(折返)環東大道、環東大道3公里處原線折返、下基隆路匝道、基隆路、仁愛路、臺北市政府廣場新仁愛路廣場/終點(ING臺北國際馬拉松賽秩序冊，2004)。

#### **二、2005-2006年路線相同**

2005年以得到國際田聯的認可，成為國際認證比賽，是臺灣馬拉松的典範。2005年ING臺北國際馬拉松國際同步晶片計時將全面採用「電子晶片計時系統 Champion Chip」，與國際

賽事接軌；並透過 ESPN/Star Sports 的全程轉播，向世界展現臺灣的馬拉松精神。2005-2006年ING臺北國際馬拉松賽路線臺北市政府廣場（新仁愛路廣場起點）、仁愛路、中山南路、中山北路、福林路、至善路1段、自強隧道、北安路、內湖路1段、堤頂大道、麥帥二橋、市民高架北側、環東大道（折返）、市民高架下基隆路、基隆路、新仁愛路、臺北市政府前廣場終點（ING臺北國際馬拉松賽秩序冊，2006）。

### **三、2007年馬拉松路線改變**

馬拉松組當年7點起跑，臺北市政府前廣場（新仁愛路廣場起點）、仁愛路、中山南路、中山北路、北安路、明水路、堤頂大道、堤頂大道接麥帥二橋、市民高架、環東大道、基隆路、新仁愛路、臺北市政府前廣場終點（ING臺北國際馬拉松賽秩序冊，2007）。

### **四、2008年ING走入歷史路線稍做改變**

ING安泰人壽從2004-2008年只為期5年的贊助，並於該期間冠名比賽為ING臺北國際馬拉松比賽，並且首度於此賽會大量招募志願服務者參與賽會行政工作。但隨著富邦金控併購後，ING臺北馬拉松正式走入歷史。路線規劃臺北市政府前廣場（新仁愛路廣場起點）、仁愛路、中山南路、中山北路、北安路、明水路、堤頂大道、堤頂大道接麥帥二橋、市民高架、環東大道、基隆路、信義路、光復南路、仁愛路、臺北市政府前廣場終點（ING臺北國際馬拉松賽秩序冊，2008）。

## 第四節 富邦臺北馬拉松市區路線

### 一、2009-2010年市區路線相同

富邦臺北馬拉松賽「跑很大要比，就來林蔭大道比」於2009年誕生在臺北市政府廣場正式開跑，2009年創下臺灣國際馬拉松，是全臺灣唯一具有國際級高水準的城市馬拉松賽事，2009-2010年路線相同由臺北市政府前廣場、仁愛路、中山南路、中山北路、北安路、明水路、堤頂大道、麥帥二橋、市民高架、環東大道、基隆路、信義路、光復南路、仁愛路、進入終點臺北市市民廣場（富邦臺北馬拉松賽秩序冊，2010）。

### 二、2011河濱公園自行車道路線

河濱自行車道路線，臺北市長郝龍斌2011年曾表示，馬拉松路線改在河濱自行車道舉行，是臺北市河濱自行車道當年度全線連通後，首度國際性馬拉松賽事舉辦。並邀請長跑教練許績勝擔任現場轉播講評員，賽前非常積極收集比賽資料，除實際勘察路線，根據勘查地形，路線圖、高度表、飲水站與補給站、幾處關鍵轉折，運動愛好者參賽時可能體力不支，所謂撞牆期的地方都畫上記號，厚厚的一疊賽前準備資料，還有國、內外菁英選手背景與介紹，一些近況分析都要先了解。許績勝表示，能事先準備的盡量準備齊全，剩下就看轉播畫面，臨場反應，期盼不要冷場。許績勝很高興臺北馬拉松首創國內路跑史上全程直播，有這種創舉，對很多選手與跑友是種很棒的鼓勵與資訊。他也希望透過轉播，讓其他民眾感受馬拉松魅力，除我國電視頻道與月台電視收看，還有17個國家及地區，包括香港、新加坡與泰國等，可以看到我國馬拉松首場電視直播（楊育欣，2011）。

臺北馬拉松舉辦至今，已是國際級大型城市賽會，也被國際馬拉松愛好者列入年度賽程規畫。為強化臺北馬拉松國際特色，當年並首度舉辦臺北馬拉松城市論壇，邀集國內外城市代表、學者專家來臺參與討論。同時賽事首創全程直播，也在亞洲各國電視台播放，強化城市與賽事行銷效益（孫承武，2011）。路線規劃由臺北市市民廣場、仁愛路、中山南路、中山北路、新生北路、濱江街（林安泰古厝）、大佳河濱公園、迎風河濱公園、成美左岸河濱公園、麥帥一橋越堤道、成美右岸河濱公園、彩虹河濱公園、美堤河濱公園、圓山河濱公園、百齡右岸河濱公園、百齡橋越堤道、百齡左岸河濱公園、大佳河濱公園、迎風河濱公園、塔悠路5號水門、塔悠路、健康路匝道上高架、麥帥二橋接下基隆路匝道、信義路、光復南路、仁愛路、進入終點臺北市市民廣場。但是這樣的路線缺失很大，有可能喪失城市路跑賽特色，跑進擁擠的河濱自行車道的場景，還是頭一招舉辦的賽事（富邦臺北馬拉松賽秩序冊，2009-2010）。

表 3 臺北國際馬拉松賽歷屆路線之改變

| 年份        | 路線變遷   |
|-----------|--|
| 1985      | 總羅、府廣、場出、發經、仁愛、路、信、義、路、和、平、東、路、忠、孝、東、路、        |
| 1986      | 統斯、福路、廣、場、通、化、街、主、要、一、女、道、跑、回、起、點、總、統、府、前、廣、場、 |
| 1987-1989 | 總羅、府廣、場出、發經、仁愛、路、信、義、路、和、平、東、路、忠、孝、東、路、南、      |
| 1990-1991 | 捷運工程停辦   |
| 1992      | 移師至北二高樹林至龍潭路段                                  |
| 1993-1994 | 北二高通車而停辦                                       |
| 1995      | 配合中山高速公路高架道路完竣，在汐止環河北路至五股                      |
| 1997-2000 | 環河北路13號水門鳴槍起跑，競賽路線從高速公路環河北                     |
| 1999      | 921而停辦   |
| 2001      | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |
| 2002-2003 | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |
| 2004-2006 | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |
| 2007      | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |
| 2008-2010 | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |
| 2011      | 臺北市政府、正門出、發、經、松、高、路、右、轉、北、安、路、內、湖、路、一、段、       |

資料引自：自製表格

馬拉松賽可發展城市特色，利用各種資源延續，1986年創立臺北國際馬拉松賽維持4年的市區路線，為了讓臺北國際馬拉松比賽正常運作，在考量臺北市區交通狀況後，中華民國田徑協會、國道高速公路局、行政院體育委員會等單位，決議於1992年起，將比賽移師國道進行，臺北國際國道馬拉松賽，2001年至今路線一直在更改是比較可惜的地方無法一直延續下去，交通問題因早期參與比賽人數較少交通管制相較之下比較容易，目前賽事突破將近10萬人管制不易，存在的是交通問題無法全線管制，給參與選手安心與放心比賽。

臺北市須要一條發展城市特色的路線，來延續歷史打造專屬臺北城市唯一的路線，更需多方面的配合，永續經營發展，宣導當地居民正確比賽觀念，政策推動成功與否的必備條件。

## 第肆章 臺北國際馬拉松路線考量因素

城市馬拉松主辦考慮因素有交通問題、選手人數及選手參賽觀點、觀眾加油路線及展現城市風貌及特色為重點，分別敘述如下：

### 第一節 交通問題衡量

#### 一、交通問題規劃

1986年臺北國際馬拉松賽當時田徑協會理事長紀政構思8年之久後才付諸行動，主要的顧慮就為交通管制，而這次比賽的成功，說明了我國交通員警的處事能力甚強，也說明了臺北市的民眾已有相當程度的守法觀念。在1985年12月舉辦臺北國際馬拉松先鋒賽之前，中華田徑協會在多次與交通單位交換意見的過程中，發現大多數員警對於要在臺北鬧區實施4個小時交通管制沒有信心，尤其因為擔心挨民眾的罵，態度傾向於「最好不要辦」。先鋒賽舉行時，一方面是事前的宣傳工作不夠徹底，一方面是員警缺乏經驗，在忠孝東路及和平東路都發生過人車爭道，選手抱怨，駕駛人也怒氣沖沖的情形。先鋒賽採取的是彈性交通管制，跑步的人群過了，路口交通開放，跑步的人來了，路口才封閉。人車的流動一個控制不住，造成場面就亂成一團（曾清淡，1985）。

跑步運動是全球最環保的運動，為了訴求節能減碳以及建立一個更安全的路跑比賽空間，2009年擴大交管創舉加上使用了環保減碳電能車，讓選手安全無虞，讓2009年富邦

臺北馬拉松賽推向國際化，為選手打造更安全無障礙的賽道，當年實施擴大交通管制，採用前一路口即管制車輛的措施，這也是辦路跑賽以來帶頭示範創下首例。為了減少車輛靠近選手賽道造成空氣汙染，當年賽事的計時車、引導車、裁判車跟隨精英選手裁判，都使用環保電動機車，讓精英選手比賽中受到噪音及廢氣影響降至最低，以締造選手更佳成績。(富邦臺北馬拉松賽秩序冊，2009)。

賽會設計馬拉松的路徑、賽道安全性、服務設施、自然景觀都非常的重要，如何辦好一場馬拉松賽事，最重要的是交通問題及車輛管制不易，人車爭道等窘況，臺北國際馬拉松是由臺北市政府與田徑協會共同主辦的，自1986年開始，到1995年路跑協會接手至今有27年的歷史，已經成為臺灣規模最大、參加人數最多、比賽水準也最高的馬拉松比賽，但距離國際一流馬拉松比賽仍然還有很大距離。2011年富邦臺北馬拉松的賽道再次調整，為了減少交通管制的影響，賽道完全改變成河濱自行車道路線，完全無法展現臺北的城市特色，一場比賽與城市隔離，看不到市民活力的馬拉松，交通管制要做的好，必須要確實做好事先和各相關單位的充份溝通、協調及聯繫的工作，我們知道舉辦一場馬拉松所牽涉的層面非常的廣，包括負責執行管制交通的警察單位、當天比賽的選手、大會裁判、工作人員、志工、比賽區域內的居民、一般的民眾、公車、計程車、機車等，因此，周詳的交通管制規劃與文宣示非常的重要(邱榮基，2004)。

2004年，有些汽機車駕駛當時因不滿交通管制，對競賽組的參賽者鳴按喇叭，甚至部分車輛因為不滿管制，直接衝入比賽選手群來妨礙比賽，引起部分圍觀的外國人士與參賽

者不滿。為了避免事件導致形象嚴重受損，路跑協會與 ING 安泰人壽在經檢討後，決議於 2005 年拍攝「請『車』主放我們一『馬』」的廣告，提醒用路人注意交通管制。最近幾年由於參賽人數多，所以參賽者很怕中途被管制人員攔住停下腳步，每過一個十字路口就神經緊張一次，這樣就不能安心與放心參與賽事。

## 二、主辦單位交通宣導與協調

主辦單位事先與各相關單位做好溝通協調的工作，提供完整的交通管制圖與時間表給各相關單位，運用各種宣傳的方法，例如：報紙、海報、電視網路、宣傳車、電台、布條等，讓所有參賽人員都知道比賽路線及交通管制時間。也結合各種媒體、廣播之節目，宣傳比賽內容及管制路段，交通管制單位透過專業的管道，將交通管制的時間、地點公告，並通知相關執行與配合的單位，警察與志工要提出執行的周詳計劃與平息民眾情緒的對策（邱榮基，2004）。

## 三、高雄城市馬拉松交通管控之借鏡

2012 年高雄馬拉松，終於體會到什麼是「城市」馬拉松，42.195 公里幾乎踏遍了高雄市區的各重要景點，由於競賽路線遍及大高雄地區，條條都是交通主要動脈，路線交通管制更是考驗主辦機關高雄市政府的決心與魄力，在面對市民交通與選手安全下，高雄市政府做到了，高雄國際馬拉松從 2010 年開始舉辦，2013 年才邁入第 4 屆就將獲得銅標級國際認證（孔令琪，2012）。

而臺北國際馬拉松賽，自 1986 年開始，2012 年已邁入第 27 屆，申請認證還未提出。高雄市取得認證了，臺北國

際馬拉松賽舉辦期間因多次更改路線原因，才未能提出認證。

2011年路線仁愛路與中山北路外，其餘都在風景優美的「河濱」自行車道與人行步道，省了不少交通管制，卻阻隔了市民的共同參與，也唯有與市民緊密結合的馬拉松，才有資格稱為「城市」馬拉松新路線，所謂「新體驗、新感覺、臺北城河畔、風光明媚」一幕幕都會展現出缺點，缺失則是有些路段真的太窄太彎，但這場競賽人擠人的特殊狀況還是很滿另類（徐如宜，2012）。

臺灣很明顯還未具備成熟即完整的馬拉松文化，民眾對於路跑活動並沒有像歐美、日本國家市民都充滿熱情，相反的還經常出現人車爭道的情況，使許多選手及跑友相當無奈，曾經贊助商考慮退出。所幸在市政府及路跑協會的努力下，逐年加強宣導，減少此一問題。

## 第二節 參賽人數及選手觀點

### 一、歷屆參與人數

1986年臺北國際馬拉松賽誕生首屆邀請7個國家選手參賽報名人數為2,247多人參加，310多名選手參加全程馬拉松賽，1987年邀請12個國家146名外國選手65人跑全馬，角逐參賽達3,718人。1988年參與人數增加3倍為10,000多人，1989年比賽已創辦4屆規模逐年擴大，報名人數增加為19,512人參加，1999年因為捷運工程施工將會停辦。1992年首次國道舉行馬拉松賽，也因這場國道賽事日期和當年宜蘭區運相隔2個禮拜太近，所以一般選手很難參與2趟馬拉松賽考驗，協會至少邀請

25個國家地區的38位外國選手來臺參賽，報名人數12,000多人其中1,400人參加全程馬拉松。1995年北二高國道半程馬拉松賽參加人數只有3,100人，1996年臺北國道馬拉松，37名外國選手來自16國家接近10,000名選手參賽，1997年臺北國際國道慶豐馬拉松賽的來自高緯度國家之頂尖高手，共有15國約5,000名選手參加。2001年久睽臺北國際馬拉松又回來了，將重新以繞行市區的方式來進行，時隔11年的時間，過去雖曾有移師國道高速公路比賽，但都未能吸引大批民眾參與，當年在馬英九市長大力支持下，希望能辦一個比照世界級城市的國際馬拉松賽（雷寅雄，2008）。

## 二、ING臺北國際馬拉松賽歷屆參加人數

2004年由ING安泰首度冠名，締造了16,592人參與盛況，全馬參與人數近1,595人。聚集了全球國際級的選手和臺灣前10名馬拉松好手共襄盛舉。

2005年總獎金創新高，首度啟用晶片計算成績，參與總人數突破100,000人，報名參加全馬選手有1,594人規模較往年成長3倍，2006年競賽人數高達22,050人，較1986年第1屆臺北國際馬拉松賽成長10倍，2007年邀請各國城市馬拉松好手再度齊聚，10位國外精英選手，近幾年跑遍全球各大城市馬拉松的常客，23,064人參與競賽組總人數將超過100,000萬人的2007ING臺北國際馬拉松，當年同樣請來世界好手來臺踢館，將挑戰破紀錄的100萬獎金。臺灣好手吳文騫、許玉芳除了要捍衛地主，兩人也將挑戰全國紀錄，希望破紀錄獎金新台幣10萬元抱回家（黃蕙娟，2009）。

2008年由臺北市政府體育處主辦的，在臺北市政府前廣場正式起跑，正式競賽活動參賽人數超過27,320人，並有超過

110,000萬名民眾參與，參賽人數再創新高。

### 三、富邦臺北馬拉松賽參加人數

2009年創下臺灣國際馬拉松，全程馬拉松共2,891人富邦臺北馬拉松寫下很多第一，競賽組超過28,001人、參加總人數破122,000萬人都是歷年之最，全程馬拉松男、女組冠軍都破大會紀錄實力（黃蕙娟，2009）。

2010當年的路跑盛會邀請及報名選手來自47個國家、1500名外國選手共襄盛舉競賽組參賽人數近30,635人，總人數有122,500人之多再創歷年新高。為了展現「跑更大」的目標，主辦單位將馬拉松，破紀錄的獎金提高至新台幣150萬元，希望吸引全球的馬拉松好手來臺挑戰新紀錄（富邦理財電子報，2009）。

2011年國內路跑史上最大場馬拉松賽事，「富邦臺北馬拉松」在臺北市政府前廣場起跑，臺北市政府表示，這次活動，馬拉松組有57國、5811名選手參加。競賽組也已有超過41,805人報名，人數超過去年4成。現場也有80,000人報名3公里休閒組，因此參加人數超過130,000人。「外籍軍團」冠軍氣勢，挑戰史上最高額男、女破紀錄總獎金高達台幣400萬元（男、女各200萬元）。2011年受邀來台的「外籍軍團」有10人，男子個人最佳成績都在2小時10分內，女子最佳成績都皆有2小時30分內的水準。另外，國內體壇長跑好手不缺席，包括何盡平選手、吳文騫選手、蔣介文選手、何志宏選手、許玉芳選手等好手參賽，國外選手衣索比亞耶曼尼、肯亞海倫娜分別稱王封后，各抱走台幣200萬元獎金，頒發的獎金也是史上最多。國內最後由蔣介文以2小時24分19秒，贏得臺灣男子選手冠軍寶座（大會全馬男子組第8名），而2011年全運會女子馬拉松冠軍

許玉芳，儘管受傷，仍以2小時50分38秒拿下臺灣女子選手第1名(大會全馬女子組第3名)。被譽為國內「路跑王」吳文騫，由於腳傷僅參加短程組9公里，以29分14秒名列第1名，並擔任富邦臺北國際馬拉松高人氣組別-兒童馬拉松的領跑員。百年全運會馬拉松男、女組冠軍蔣介文與許玉芳也都參賽，許玉芳表示脊椎傷勢沒有完全痊癒，並擔任大會代言人。優秀選手的參賽可突顯大會的光彩，侷於比賽當中創造優異成績，更增添主辦單位的規劃能力(富邦理財電子報，2009)。

表 4

臺北國際馬拉松賽歷屆競賽組與全程馬拉松組參賽人數表

| 年份（年） | 競賽組（全程＋半程人數） | 全程馬拉松組人數 |
|-------|--------------|----------|
| 1986  | 2,247        | 310      |
| 1987  | 3,718        | 662      |
| 1988  | 8,404        | 1,000    |
| 1989  | 19,512       | 1,245    |
| 2001  | 7,100        | 不詳       |
| 2002  | 15,203       | 不詳       |
| 2003  | 20,000       | 不詳       |
| 2004  | 16,592       | 1,595    |
| 2005  | 18,000       | 1,594    |
| 2006  | 22,050       | 1,913    |
| 2007  | 23,064       | 1,869    |
| 2008  | 27,320       | 2,286    |
| 2009  | 28,001       | 2,891    |
| 2010  | 30,635       | 4,296    |
| 2011  | 41,805       | 5,811    |

資料引自：自製表格

#### 四、選手參賽路線觀點

馬拉松全國記錄保持人許績勝提出看法，臺北國際馬拉松因 1986 年首次在臺北市區內舉辦，起初將是起、終點設置在總統府前廣場，整個路線就以小南門為中心，分別繞行鄰近道路，也因為如此，交通管制受到相當大的考驗，但中華民國田徑協會在賽前做了相當多的交通管制宣傳，讓一般

民、觀眾能夠理解並提高交管的配合度，因此選手較未受到交管的疏失而影響到比賽成績；第一屆舉辦時，也有民眾因不清楚比賽路線的行經路線而想硬闖橫越賽道，造成些許的瑕疵。

臺北國際馬拉松 1986-1989 年起、終點設置在總統府前廣場，寬廣度沒有問題，沿途除有標示牌外，在各路口與轉彎處皆有裁判與工作人員指揮，沒有跑錯路的問題，在路況方面，因位在市區暨路平又平坦，唯獨因在較小的區域裡繞圈，轉彎較多，是較美中不足的地方。

1986-1989 年在馬拉松比賽比較沒有為選手準備食物，只提供水、及運動飲料，其供應量應該是足夠的，飲水站的標示牌因高度太低，而被觀眾在觀看時擋住了，供水站的空間安排上也太擠太小了，選手若在第 1 次取水失敗後，很難馬上再拿到水，必須等到下一飲水站才能再拿到飲用水，補充水分。

臺北國際馬拉松的起點皆設置在總統府廣場前，終點先設在總統府廣場前左側，之後更改在中正紀念堂(現在的自由廣場)，配置上相當得宜，沿途加油的民眾都很熱情，觀眾的加油聲提升了比賽的士氣與鬥志，整體而言的規劃與執行都很理想，讓我在臺北國際馬拉松賽裡，屢創佳績，進而破了高懸已久的馬拉松全國紀錄（許績勝，20130721）。

曾於 2004 年參加雅典奧運馬拉松賽，是 3,000 公尺障礙及 5,000 公尺記錄保持人吳文騫賽後指出，跑過五股汐止的國道馬拉松，國道路線的規畫算盡理想，路線單純難度不高，全線停駛交通好管制，除了無遮蔽物可供遮陽，跑者幾乎是全程曝曬在日照下，後段體能流失會較快。由於是在高

架路段所以風勢也比較大，對於高水準的選手成績影響較大，上高架之後折返處太多，而且都是 270 度的折返，選手要減速折返再加速，比較容易消耗不必要的體能，也是選手臨場能力考驗，跑市區平面路段繞圈賽，其實城市馬拉松的感覺和城市路跑賽差不多，差異性應該是比賽人數，規模大小，人數越多比賽的時間就會越長，相對交管需要耗費的人力就更多，單以選手角度就是路線交管和飲水，也曾富邦臺北馬拉松也出現飲水問題，有個路段領先集團會和一般民眾交會，交會處又是飲水站，飲水站早已站滿一般民眾，領先集團如果要飲水，就必須放慢速度和民眾搶水，或在比賽進行當中就是必須放棄飲水繼續前進，不過近幾次比賽這問題已改善（吳文騫，20121130）。

國際路跑賽經驗非常豐富，到過無數的國家參與路跑賽並曾參加 2004 年雅典奧運會馬拉松賽會選手，並為全國記錄保持人許玉芳表示，國道路線直線距離太長，令人有一望無際的感覺，風大比較不好跑而容易影響成績，許玉芳認為在市區繞圈的路線是最能接受的路線，沿路的加油聲，是她往前跑的最佳支持動力（許玉芳，20121022）。

曾參加 2012 年倫敦奧運馬拉松賽，知名選手張嘉哲賽後認為，2004 年臺北國道馬拉松賽天氣不好時風大，天氣有時悶熱，但通常 3 月都會遇到天氣不好，風景被隔音板給擋住，沿途沒有觀眾，轉彎路面是傾斜的，路面柏油路粗糙顆粒大，跑起來腳很不舒服，裁判騎的是機車常有煙味影響，希望換成電動機車。臺北馬拉松賽還未取得認證，國內選手無法以此賽事的成績，申請達到國際賽會參賽標準，所以選手必須自費到國外參加比賽（張嘉哲，20121122）。

長跑好手何盡平本人曾參與 2011 年賽事對路線看法，剛開始的路線跟以往一樣沒有太多變化，這兩年大約在 12 公里後路線改變至河濱公園，雖然比起往年少了高架線的單調乏味，整條賽道除了進入河濱公園繞來繞去，還要上橋旁狹窄的越堤道，且彎道多，過彎時要稍微減速無法很順暢的過彎，在跑到 32 公里左右時與跑者擁擠狀況，選手跑起來無法很順暢以及沒辦法拿到補給站的東西，相較以往來的好許多，後段的路線能在規劃完善一點，對於選手來說一定會更好（何盡平，20130312）。

女子長跑好手陳淑華說路線的交通管制，如果因管制在比賽當中停下來對於選手影響相當的大，當選手比賽盡全力配合速度及戰術，節奏受影響當然成績表現影響最大因素，在最近參與幾場比賽當中，認為起跑的廣場寬度、路線、公里標示已經非常得很明確，並且服務人員也充足，路線的起伏大致上都可以接受，路線設置補給品相當足夠，飲水站也很明確，沿途觀眾的加油聲對選手的影響是好的，馬拉松是一種耐力型比賽，跑當中有疲倦期，如果聽到沿路震撼的加油聲對選手是提升士氣往前最佳的動力（陳淑華，20130315）。

訪談後將資料整理後發現，5位選手，認為交通管制是重要的一環，路線要良好規劃否則將會影響到選手成績，選手一致認為國道馬拉松路線是全線交通停駛管制做的最好，但是國道阻絕了市民的參與，天氣好的時又特別悶熱，天氣不好時風又特別的大，國道參與的人數相較之下少了很多，市區的路線是多位選手喜歡的路線，幾年來市政府的把關，不斷賽後做檢討把缺失降到最小，河濱公園自由車道繞來繞去的路線再度成

為一種的挑戰，有些路段顯的太擁擠，主辦單位未把一般參賽者和菁英選手區隔，導致飲水站的交會處與民眾搶水，而影響比賽，每一場賽事都有缺失，每年不斷的改進，才能把每年賽事做到完美，盡快取得國際路跑制度認證，希望這場賽事讓臺北城市遠播為名。對選手來講是幫助，為了要達奧運、亞運參賽標準，必須自費並申報田徑協會，選手自己前往國外參加國際已認證的賽會取得達標資格。

男子馬拉松紀錄保持人許績勝被邀請擔任2011年電視現場轉播講評，本次賽事路線的變更，是減少上高架橋，改跑河濱公園水岸路段，對選手來說又是另一種挑戰。指出全程馬拉松路線改變，高度起伏或許沒這麼大，但河濱風大，屆時冷風一吹，選手要清楚自身體能狀況，務必注意安全。

### 第三節 觀眾沿路加油的思量

#### 一、1986年坦坦大道萬馬奔騰

早起的男女老少觀眾興高采烈，主動加入吶喊陣容，當時啦啦隊加油旗沿途飛舞高喊加油加油，大聲的加油聲令每名跑者難忘，群眾的熱情，是臺北國際馬拉松賽成功的要素。早期比賽只有選手跑經仁愛路與敦化南路的大圓環時，東南工專的百人大樂隊，場邊適時奏出激昂的進行曲，途經此處，選手的腳步無形中都加快了，提升選手的士氣（余正民，1986）。

#### 二、1992年國道馬拉松結合百貨業者參與啦啦隊

結合西區各重要百貨公司、飯店、娛樂業者的遊行隊伍，由田徑協會理事長紀政領隊，包括有美麗的模特兒、西區商圈各公司行號的人員及學生近千人參加。沿途向商家、過往行人

宣傳國際馬拉松活動，吸引相當多民眾佇足圍觀，交通員警疏導得宜，並未造成嚴重交通阻塞。共同為這項國際活動暖身，在西區商圈主要街道遊行造勢，並有萬華順安宮醒獅團助陣，鑼鼓喧天，相當熱鬧（周怡倫，1992）。

贊助單位慶豐集團所屬的南陽實業還組織有龐大的啦啦隊，為參賽選手打氣；田協也安排有朱宗慶打擊樂團表演、舞獅、模特兒服裝、泳裝秀及其他表演節目，唯一可惜的地方是比賽路線在高架國道上，民眾要上高架加油受到管制而無法通行，減少了加油氣士聲（民生報，1992）。

### 三、2004-2008年ING台北國際馬拉松賽

2004年用走的、用拖的、跑到非常高興的跑者聽到的不是喇叭聲而是熱情奔放加油聲，ING夢想靠大家成全在臺北街頭熱鬧開跑，能不能把喇叭聲換成加油聲，為這些想圓馬拉松夢的人打打氣。

2005年臺北市成為「馬拉松城」，市府官員帶頭跑，體育處發動12個行政區組隊參加，市民自發自動在42公里路邊加油打氣，鼓勵選手（ING台北國際馬拉松賽秩序冊，2005）。

2006年以社區參與結合城市馬拉松最重要的精神，大會精心規劃啦啦隊投入賽事，並邀請各類型團體如體育科系學生、服務業、科技業、金融業從業人員及市民，年紀最年長者為79歲、最小者17歲，觀賞人士不分職業、年齡投入賽事活動。

2007年也號召自社會各處的精英投入中研院的專業人士、老師、白衣天使、企業精英等，以最大熱忱為選手服務，替選手吶喊，振奮出市民的熱情與創意，連續四年都報名的閃閃發亮靚媽啦啦隊，帶來熱情的康康舞及鈴鼓加油，以獅子主題面具的長安國小學童攜帶加油棒加創意舞步，還有海洋科技

大學徵召 60 幾位同學以不同造型的 4 支花俏隊伍，以不同級非常特別的道具如：筷子、鍋子，鏟子、鑼鼓等在沿途發聲，更添增賽事非常熱鬧氣氛，無論是起點的加油聲或終點的吶喊聲，加上全程 42.195 公里沿路民眾都搶著馬路兩旁以最大的熱情為每位選手服務及加油。主辦單位 2007 年以最活潑方式招募志工、啦啦隊，增加超人氣的「志工人氣王」獎勵，鼓勵每位志工朋友號召最多志同道合親朋好友加入；而啦啦隊陣容則以「聲音」為主題，來徵求每支隊伍運用各種不同道具創造響亮的加油聲，期待呈現給每位選手最有熱忱、最有聲音的 ING 臺北國際馬拉松（汽車日報，2007）。

2008 年創造自己的馬拉松除了比路跑人數，ING 臺北馬拉松賽與每位跑者，一起寫下歷史完美的紀錄，4 年來，已經邀請超過 500 多家企業組共同參與盛會，各企業還要展現強大的熱情，組成一個與眾不同的啦啦隊來見證這場比賽，提升加油氣勢，要讓整個臺北馬拉松賽 HIGH 翻天，讓臺北城的社區市民、社團、學生都來見證選手挑戰成功時刻，為選手喝采。（ING 台北國際馬拉松賽秩序冊，2008）。

#### **四、2009 年富邦臺北馬拉松賽大會宣稱最有氣勢**

最有氣勢加油啦啦隊伍誕生了，當時加油主題「大聲就對了」沿途共設置 60 幾個點加油區域，一路歡呼聲不斷，打造一個最歡樂的盛大的啦啦隊，並秀出最酷最亮眼的造型，在陽光、掌聲、瘋狂、熱情啦啦隊行列歡呼聲中，激勵選手創下最佳的成績，共同創造屬於臺北城市馬拉松最響亮的聲音（富邦臺北馬拉松秩序冊，2009）。啦啦隊在起終點及沿途為選手大聲的歡呼加油聲不絕於耳，正是鼓舞選手前行的最佳動力；補給站除了官方外，還有超商、用路人、商店、住家都主動提供

飲料補給，前幾站須進站自取飲料外，之後，都是熱心志工或市民主動把飲料用歡迎的雙手奉上，節省了不少進站補給時間，也反映出市民與選手的最佳互動（富邦理財電子，2011）。

### 五、2011年獨一無二百年潮代啦啦隊

加油聲響徹，富邦臺北馬拉松不斷突破再創新，和跑者一同寫紀錄。富邦臺北馬拉松不只是選手競賽的舞台，每1年富邦工作小組不斷努力，希望打造1年比1年更精采的城市馬拉松嘉年華，2011年除了賽事沿線100多組創意，啦啦隊的熱情，也號召沿線民眾一起加入為選手加油的行列。百年馬拉松、啦啦隊秀最大！當時以民國百年潮代為主題，這次花招已招募超過100隊創意啦啦隊，展現最夯年代、最俏麗代表的造型，包括當時卡通代表人物篇、傳奇人物篇、懷舊制服篇，還有經典戲劇篇、臺灣小吃篇、或是時代少女辣妹篇、四海一家族群篇等10大主題，打造臺北城獨一無二的百年潮代啦啦隊，為選手喝采。這些都是臺北主要道路，期望有朝1日能成為成功的城市馬拉松比賽（富邦理財電子，2011）。



圖 4-1 富邦臺北國際馬拉松起跑

資料引自：聯合新聞網，中央社  
(2012)。運動大聯盟。



圖 4-2 場邊的啦啦隊裝扮也很精彩

資料引自：孫仲達 (2012)。一起為  
跑者加油打。

## 第四節 城市歷史風貌及特色

### 一、世界城市特色賽事

世界大賽馬拉松賽當中，倫敦馬拉松賽是最具有人文藝術氣息的比賽環境。路線規劃從格林威治公園起跑，沿泰晤士河、伍利治船塢、聖保羅大教堂、鐘塔、西敏寺、特拉法加廣場、納爾遜銅像、阿德拉提拱門到白金漢宮，倫敦當地最著名景點都在路線當中。而舉辦馬拉松賽事的時間累積，也可以見證一個城市或地區的蛻變與成長（邱榮基，2010）。

### 二、臺北行政特區分別

臺灣臺北市新興區域，不但人口聚集快速成長，各工商、金融、經貿活動非常頻繁且尚在成長中，為配合未來發展，各種對外交通設備非常完備，如主要幹道有忠孝東路、仁愛路、信義路、和平東路、松山路、基隆路、光復南路等聯外道路有市民大道、正氣橋、縱貫鐵路、信義快速道路，交通建設有捷運木柵線、板南線、興建中的信義線，交通便利順暢，吸引各大企業總部進駐。將原有 16 個行政區調整為 12 個行政區，本區由原松山區縱貫鐵路以南地區與大安區和平東路 3 段以北合併而成，命名為「信義區」。由於中心點的臺北市政府、臺北市議會、國父紀念館、世界貿易中心、國際會議中心、國際貿易大樓、君悅大飯店、各大企業總部等大型建物，構成北市政治、經濟、文化的重心，尤以全世界最高臺北 101 大樓結合，則本區將成為我國甚至東南亞地區的金融貿易重鎮（臺灣民間文學，2010）。

### 三、城市歷史延續

一個成功的城市馬拉松比賽，也是馬拉松歷史的延續，如波士頓在同一個城市舉辦百年的馬拉松比賽，也可以見證到這個城市變遷的軌跡，一個成功的城市馬拉松比賽不僅僅可以吸引許多的選手來參加，也可以吸引許多的觀光人潮，這對於該地區的經濟及休閒觀光產業的發展也會有提升的作用，同時對於國家城市的國際知名度也有助益。用路人和警察間的不愉快，多年前的臺北國際馬拉松也屢見不鮮。交管馬拉松先進國家的城市不是問題，如知名的倫敦馬拉松、紐約馬拉松、柏林馬拉松、東京馬拉松等都讓跑者在完全沒車的路線暢意的享受跑步的樂趣（邱榮基，2004）。

### 四、臺北城市馬拉松賽

慢跑運動隨著休閒意識提升及運動場所日益普及已成為國人主要運動休閒項目之一。臺灣各城市馬拉松就仍有成長空間，臺北國際馬拉松賽為了降低對於市區交通之衝突，先則將路線改到高架路上，2011年再調整到河濱自行車道，多年前也曾經跑入淡水河濱（張孝銘、林樹旺、余國振，2004）。

2010年高雄國際馬拉松賽，路線貫穿全市主要景點，交管負擔更大。要避免用路人和跑者的衝突，自應規劃好用路人的替代道路，並於前一個路口即勸導、要求改道。臺灣就算在公路之外，仍然有人車衝突問題，要全程封路其實只有太魯閣馬拉松賽。

早期臺北國際馬拉松賽發展城市特色，行經的市區景點環繞著臺北主要道路進行，其實臺北有許多富有歷史文化深度之景點：如東門一又稱為景福門位於凱達格蘭大道、中山

南路、仁愛路、信義路交會處清朝時，總統府前的大馬路叫做東門街。國民政府遷台後，總督府改為總統府，東門街也改為介壽路（臺北市古蹟巡禮，2012）。



圖 4-3 東門-又稱為景福門。

資料引自：景點趴趴走（2012）。

歷史建築。



圖 4-4 日據時代總督府現今改

臺北總統府。

資料引自：照片圖片來源

（2012）。國家文化資料庫。

1996年又改名為凱達格蘭大道，凱達格蘭是平埔族中的一族，比漢人還早定居臺北，基於溯源的理由，才將介壽路改名為凱達格蘭大道。臺北市中正區忠孝西路、延平南路、博愛路交叉路口，臺北府城北門始建於1897年，臺北市大安區羅斯福路上的臺灣大學原帝大校舍（日治時期為臺北帝國大學）創建1928年，臺北市大同區迪化街大稻埕霞海城隍廟奠基於1859年，臺北市中正區重慶南路臺灣銀行肇端於1938年，介壽路原為紀念蔣中正（字介石）壽誕，但於1996年3月21日改名凱達格蘭大道，但介壽路派出所仍存在。這些都是臺北主要特色道路，期望有朝一日臺北國際馬拉松賽能成為成功的城市馬拉松比賽，並取的國際路跑賽認證賽事（臺北市古蹟巡禮，2012）。

## 第五章 結論

都市馬拉松賽規劃將比賽場地搬至市區，來活絡整個都是比賽氣氛，主意雖好，執行起來相當不容易，主要顧慮到交通管制，本研究分析：馬拉松路線規劃類別、世界城市路線規劃、路跑標記制度、考量因素、交通問題、參賽人數、觀眾加油、城市歷史風貌特色等。研究主題以臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變(1985-2011)是一個歷史延續，並按照本研究目的：一、馬拉松賽路線起源與規定；二、臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷；三、臺北國際馬拉松路線考量因素。依據緒論所設定研究目的，並針對各章研究結果回應如下。

### 一、馬拉松賽路線規劃與起源

#### (一) 馬拉松路線起源

馬拉松賽是為紀念一位希臘戰士，攜帶著戰勝波斯國的消息奔向雅典傳達勝利戰報，這位戰士抵達雅典後卻累死於長跑的終點，因此馬拉松賽是為這位令人可歌可泣的英雄事跡而設立，並定名為馬拉松。當今馬拉松已是風靡世界的一種運動，藉由舉辦馬拉松賽事來打響該城市知名度，並促進經濟發展及象徵城市活力，例如歷史悠久的「波士頓馬拉松」、「倫敦馬拉松」、「紐約馬拉松」，近年來臺灣也受到國際風氣潮流的影響。

## （二）馬拉松賽路線規定

許多人看過或親自參與過馬拉松的路跑活動，但是大家很少注意到馬拉松路線測量的問題，是非常的辛苦，馬拉松比賽測量路線是很重要的工作。歷史上發生過選手破紀錄但路線測量不符規定，導致比賽紀錄無法承認的事件，主辦單位必須請持有國際證照丈量員來，丈量路線。路線規定若下降坡度太大（不合國際田總的馬拉松賽道每公里海拔高度不得降低超過 1 公尺規定），必須由國際田徑總會認可，成績將無法列入正式世界紀錄。每一場馬拉松比賽，都必須要進行區域性的選擇、路線規劃、交通的考量問題，還有賽道距離的測量。而馬拉松路線測量員的工作，就是負責在賽前測量賽道距離，以使比賽能夠公正準確。

## （三）路線的規劃類別

路線的規劃依國際田徑總會路線規定可分為單程、繞圈及來回路線等之規定安排。飲水站補給，田徑規則規定，競技型正式比賽中每 5 公里設置飲水站，共設 8 站，海綿站 7 站，主要是提供選手充份水分完成比賽創造佳績。

## （四）國際田徑總會（IAAF）路跑賽事標記制度

IAAF 金標籤、銀標籤、銅標籤分別有 6 個標準，一場比賽規劃須達到 5 個標準才可取得認證，臺北國際馬拉松賽至今 27 年這場賽事卻還未取得國際認證，高雄國際馬拉松 2010 年開始舉辦，到 2013 年舉辦第 4 屆，短短 4 年將獲得國際田徑總會路跑賽制銅標級國際認證。臺北國際馬拉松賽卻未正式提出申國際路跑申請認證。高雄市做到取得認證，相信臺北市也將朝認證目標前進。

## 二、臺北國際馬拉松賽路線規劃源起與變遷

### (一) 臺北國際馬拉松路線起源

臺北國際馬拉松 1986 年 3 月 9 日與國際接軌，是中華田徑協會第一次舉辦國際性的都市馬拉松，為了踏出成功的第 1 步，總幹事紀政頻頻上電台廣為宣傳，希望能有更多民眾參與，支持臺北國際馬拉松，吉祥物「愛跑步的孫悟空」，將帶領選手跑出更健康與更快樂的明天，這項比賽將從總統府前的廣場出發，路線行經包括仁愛路、信義路、忠孝東路、和平東路等臺北市的主要街道。

### (二) 歷屆路線之改變

1986 年背負著讓臺北走出去的使命，臺北國際馬拉松誕生，世界著名的大城市如紐約、倫敦、柏林、東京一定都有屬於自己城市的馬拉松，臺北其中雖幾經波折，從 1986 年起臺北國際馬拉松賽至今路線一直改變，因為受到交通的衝擊，管制不易導致人車爭道，所以未提出路跑國際認證。

早期路線是行經臺北市市區景點，正逢臺北市捷運工程施工，交通管制不當而改變路線，來減少用路人與賽事衝擊，臺北國際馬拉松比賽停辦兩屆後，1992 年臺灣第一個在高速公路上競賽的臺北國際國道馬拉松，國道比賽讓參賽選手不用擔心以往交通的問題，可以盡情在國道上奔跑，但另一方面也因為受到交通管制的關係，民眾無法上國道替選手們鼓勵加油，參賽選手難免有些孤單的感受。

2005-2006 年路線相同，2007 年路線稍為改變，2008-2010 年相同路線，2011 年富邦臺北馬拉松比賽前 12 公里路線由市區跑至河濱公園自行車道上，雖然解決交通管制問題，卻跑進狹小的自行車道中進行比賽值得探討的地方

也目前路線規劃。

### 三、臺北國際馬拉松路線考量因素

#### (一) 交通問題規劃

選手與參賽的民眾都認為，臺國際馬拉松比賽要成功，必須先要從行車文化改進，一個國家的行車文化，可能會影響到國際形象，行車族應當以鼓勵替代喇叭聲，激勵參加比賽的所有選手，讓他們能安心與紮實地完成整個比賽。

世界三大馬拉松賽紐約、波士頓、倫敦，它們比賽路線都採單程市區路線，這 3 場參賽人數都超過 40,000 萬多人，比賽時間整個城市街道都是參加選手，所以採全面交通管制，做到最後一位選手通過交通管制才能解除。

主辦單位要如何規劃一條好的路線，必須協調警察單位做好交通管制圖與管制時間表，全面性的宣傳促使市民皆熟悉馬拉松比賽路線規劃，並樂意參與，透過專業媒體的報導讓用路人知道交通管制時間讓賽事達到完善，不致於被用路人臭罵亂按喇叭，警察管制明確，選手參與比賽才能跑的安心，創造佳績。

#### (二) 參賽人數及選手觀點

自 1986 年開始臺北國際馬拉松賽參賽人數逐年增加早期從 2,000 多人參賽，有 300 多名中外選手參加馬拉松賽，並邀請 7 個國家的選手來臺角逐，直到 2011 年參賽人數已經高達 41,805 多人參加競技組，每年不斷上升報名人數，由於企業贊助風氣盛行，賽事逐漸發展，提升路跑競技運動已成為全世界廣大群眾參與活動之一，運動賽會及參賽人數增多，邀請外國選手參賽是要不斷提升國內選手成績，競技運動逐漸走向專（職）業化等趨勢。

訪談國內長跑好手之後，認為交通管制問題須加強，有幾個路段急轉過彎折返影響選手成績，21公里和馬拉松路線有重疊的路段，會讓選手沒有足夠空間而影響成績，是美中不足的地方，大會將每年缺失不斷的改進與檢討，選手認為唯一可惜的地方，希望藉由此賽事之探討研究，吸引更多民眾、選手參與這項具有歷史又富意義的大型國際比賽，進而讓世界認識臺灣，並推展臺北市的城市特色，走出國際。

### （三）觀眾沿路加油的思量

觀眾的加油聲對選手是有相當大的助力，更會幫助選手創造更優異成績，國外的馬拉松，幾乎賽道全程都有觀眾在加油，還有樂隊、舞團、鼓隊甚至有騎自行車的帶著手提音響大放振奮的音樂，鹿特丹馬拉松賽的成績水準是世界前五名。它的特色是沿途近百萬的熱情加油觀眾，不斷的加油吶喊聲。

富邦臺北馬拉松近幾年不斷突破創新，不只是競賽的舞台，希望打造1年比1年更精采的城市馬拉松嘉年華，百年除了賽事沿線創意啦啦隊的熱情，也號召沿線民眾一起加入為選手加油的行列，臺北城市居民攜家帶眷大手拉小手在路旁，吶喊著加油聲或自己寫字報、海報給參與路跑的親人加油，拿著水，飲料與水果給素昧平生的跑者享用，這樣場景也代表了人與人之間熱情，這才是舉辦1場成功馬拉松城市的偉大之處。當日比賽過程的精彩度，甚至於所有的人、事、物一直延續到賽後都會讓人回味無窮。

### （四）城市歷史風貌及特色

臺北國際馬拉松賽幾經多次更改路線，沒有固定的路線是最大缺失，歷屆賽事無法全面封路讓選手全心與安心參與

比賽。辦理路跑最重要的就是維護跑者的人身安全，1 場比賽讓意外發生，就算路跑活動在成功，都將是最大的遺憾。因此，除了道路交通管制，確保交通上的安全外，顧及跑者的需求也是活動的成功重要關鍵之一。

早期臺北國際馬拉松賽充分展現城市特色，未來的賽事應朝向以臺北主要特色景點，尤其總統府、101 大樓、臺灣銀行、圓山飯店、東門、國立臺灣大學、國立臺灣師範大學為規劃必經路標，因此馬拉松主辦單位及政府單位都需要朝著此方向精心巧思規劃以展現臺北市的新風貌。

臺北國際馬拉松在臺北市政府及 ING 安泰人壽的努力推廣，以及富邦金控接手的大力宣傳及贊助下，希望成功舉辦出具有國際級水準的大型路跑賽會，同時申請並獲得國際田徑總會 IAAF 路跑標籤認證條件與資格，塑造臺北市政府、贊助企業、參賽選手、加油觀眾、市民及大會工作人員多贏之局面。

## 引用文獻

### 一、中文部分

- 王尚德 (2010)。希臘文明。臺北市：華茲文化出版。
- 王晴佳 (1998)。西方的歷史觀念-從古希臘到現在。臺北市：允晨出版。
- 吳文忠 (1982)。體育史。臺北市：正中書局。
- 邱榮基 (2004)。馬拉松路線規劃與測量之研究。臺北市：中華民國田徑協會。
- 邱榮基 (2004)。馬拉松比賽路線規劃及交通管制之探討。淡江體育，7，41-45。
- 邱榮基、畢璐鑾 (2005)。探討臺灣馬拉松運動之發展。大專體育，80，54-61。
- 何盡平 (2010)。馬拉松分段配速時間模式之分析-以 2008 年北京奧運會男、女馬拉松選手為例 (未出版之碩士論文)。國立臺灣體育學院，臺中市。
- 林政儒、蕭順福、李慧珊、林玉瓊 (2010)。臺灣馬拉松運動之發展概況-以臺北國際馬拉松為例 (2004~2009)。2012 年國際體育運動與健康休閒發展趨勢研討會專刊，556-563。
- 林義傑、曾文祺 (2008)。跑出生命的寬度。臺北市：卓越創意文化。
- 孫鍵政、楊武勳、呂美娟 (1979)。我們邁出了第一步-馬拉松專輯。臺北市：中華民國田徑協會。
- 許樹淵 (1992)。田徑論。臺北市：偉杉體育研究社。
- 許玉芳 (2006)。2004 雅典奧運馬拉松分段時間之分析 (未出

- 版之碩士論文)。國立體育學院，桃園縣。
- 翁嘉銘(1987)。誰是馬拉松。臺北市：中華田徑。
- 夏偉恩、盧瑞山(1995)。馬拉松世界叢書-綜合篇。臺北市：中華民國路跑協會、希望基金會聯合發行。
- 夏偉恩、呂紅、楊浩編著(1998)。馬拉松運動。內蒙古：中國田徑協會。
- 游智名(2010)。2009年富邦臺北馬拉松選手參賽動機與環境屬性對參賽滿意度影響之研究(未出版之碩士論文)。國立臺灣師範大學，臺北市。
- 陳世昌(2005)。臺北馬拉松-政府部門體育活動運用整合行銷傳播之研究-以2004年ING臺北國際馬拉松世界盃五人制足球賽為例(未出版之碩士論文)。私立世新大學，臺北市。
- 陳建和(2003)。觀光研究法。臺北市：五南書局。
- 黃正全(1997)。運動智商。臺北市：聯廣。
- 黃蕙娟(2009)。運動賽事整合行銷傳播模式建構之研究-以2004年-2008年ING臺北馬拉松為例(未出版之博士學位論文)。國立臺灣師範大學，臺北市。
- 楊守博、簡榮章(1989)。田徑函授教材。北京市：北京體育學院出版社。
- 葉至誠(2000)。社會科學概論。臺北市：揚智文化。
- 湯銘新(2004)。奧運會發展史。臺北市：徐亨體育文化基金會。
- 湯銘新(1996)。奧運百週年發展史。臺北市：中華臺北奧林匹克委員會。
- 雷寅雄(1995)。馬拉松世界系列叢書-綜合篇。臺北市：中華

民國路跑協會、希望基金會聯合發行。

雷寅雄（2008）。**中華田徑史**。臺北市：中華民國田徑協會。

中華民國田徑協會（2002）。**中譯本國際田徑規則**。臺北市：中華民國田徑協會。

中華民國田徑協會（2005-2010）。**國際田徑規則**。臺北市：中華民國田徑協會。

中華民國路跑協會（2004-208）**ING 臺北國際馬拉松賽秩序冊**。臺北市：中華民國路跑協會。

中華民國路跑協會（2009-2011）。**富邦臺北國際馬拉松賽秩序冊**。臺北市：中華民國路跑協會。

## 二、報章部分

孔令琪（2012年10月25日）。高雄馬拉松終於體會到城市馬拉松。**聯合晚報**，即時報導。

王樹衡（2001年10月29日）。臺北國際馬拉松周日繞市區跑。**聯合晚報**，20版。

民生報（1988年7月27日）。吳伯雄的第一步，夠大！臺北國際馬拉松按原線前進。**民生報**，4版。

呂美娟（1985，10月11日）。田徑協會的做法將先求穩辦好明年春天台北國際馬拉松大賽。**民生報**，2版。

呂美娟（1990，2月6日）。馬拉松馬年更需要上緊發條。**民生報**，4版。

李一中（2004，12月13日）。你不能缺席的馬拉松 打造頂級馬拉松紐約能臺北也能。**聯合報**，D8版。

徐如宜（2012，12月20日）。馬拉松賽再試跑為國際賽暖身。**聯合報**，臺北報導。

許瑞瑜（1996年11月9日）。臺北國際國道慶豐馬拉松波

蘭女將愛莎將來臺衛冕。民生報，2版。

陳昱仁（1996年9月20日）。臺北國際馬拉松即將開跑定於11月24日舉行歡迎愛好路跑者參加。民生報，28版。

陳香蘭（1997年11月22日）。中山高汐止五股高架段明天路跑 國道封閉。聯合晚報，12版。

曾清淡（1985年10月4日）。在車水馬龍市區辦馬拉松賽紀政籌劃八年煞費苦心最佳國際宣傳遠景無限。聯合報，7版。

曾清淡（1986年2月4日）。愛跑步的孫悟空。聯合報，3版。

曾清淡（1986年2月23日）。1986台北國際馬拉松觀眾，你的名字是主角愛跑的孫悟空。聯合報，7版。

曾清淡（1989年12月30日）。臺北馬路正進行捷運系統施工-明年國際馬拉松賽叫停。聯合報，16版。

曾清淡（1992年9月6日）。國際馬拉松賽精準最重要，將請法定測量員丈量距離。聯合報，19版。

曾清淡（1992年10月6日）。馬英九向正規馬拉松挑戰。聯合報，19版。

楊育欣（2011年12月17日）。臺北馬拉松破紀錄獎200萬。聯合報，臺北報導。

臺北訊（1987年2月21日）。馬拉松大賽明天舉行沿線將實施交通管制。聯合報，6版。

臺北訊（1985年10月4日）。臺北國際馬拉松大賽明年三月九日舉行中外跑將雲集競技。聯合報，7版。

鄭清煌（2002年11月4日）。城市馬拉松人氣狂飆。民生報，B2版。

劉善群（1990年12月26日）。路跑活動明年13站捷運施工  
臺北馬拉松喊停。民生報，4版。

劉家瑜（1995年2月18日）。國道半程馬拉松賽通訊報名。  
聯合報，24版。

### 三、網路部分

ING臺北馬拉松官方網站（2012年11月25日）。ING贊助全  
球馬拉松。取自  
<http://www.ingtaipeiinternationalmarathon.com/2008/chinese/sponsor.htm>

互動百科（2012年11月23日）。歷屆奧運英雄人物集。  
取自 <http://www.baik.com/wiki>

中央社（2012年9月21日）場邊的啦啦隊裝扮也很精彩，  
一起為跑者加油打氣。取自 <http://www.ntdtv.com/>

田徑小站（2013年1月22日）。全球五大城市馬拉松。  
取自 <http://www.athletics.idv.tw/?p=2380>。

江志銘（2012年12月9日）。馬拉松賽國際認證，高雄能，  
為何臺北能？資料維護：臺北市政府體育局，取自  
<https://www.facebook.com/notes>

李一中（2012年10月25日）。你不能缺席的馬拉松打造頂  
級馬拉松紐約臺北也能。聯合報電子新聞網。取自  
[http://www.rocsf.org.tw/sports\\_new\\_page.asp?file=DC13040011.htm](http://www.rocsf.org.tw/sports_new_page.asp?file=DC13040011.htm)

汽車日報（2013年3月25日）。ING臺北國際馬拉松倒數七  
日志工啦啦隊率先熱身。取自  
[http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file\\_view.cgi?a7120318071211](http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file_view.cgi?a7120318071211)

邱文秀、林佩怡（2012年12月19日）。議員抨擊富邦掛名  
馬拉松搶盡鋒頭。中國時報：臺北報導。取自

<http://news.chinatimes.com/domestic/11050615/112012121900229.html>

法規（2012年11月20日）。道路交通管理處罰條例。第一章，第五條，取自

[http://content.edu.tw/2003/07/17primary/traffic/tn\\_dg/law02-1.htm](http://content.edu.tw/2003/07/17primary/traffic/tn_dg/law02-1.htm)

陽明電子報（2012年11月18日）。馬拉松的路線測量。

取自 [http://www.ym.edu.tw/ymnews/238/a1\\_5.html](http://www.ym.edu.tw/ymnews/238/a1_5.html)

馬拉松由來（2012年12月15日）。歷史介紹。取自

<http://tw.knowledge.yahoo.com/question/question?qid=1005022301813>

馬鈺龍（2011年04月20日）。波士頓馬拉松史上最古老。

聯合報取自

[http://mag.udn.com/mag/sports/printpage.jsp?f\\_ART\\_ID=313810](http://mag.udn.com/mag/sports/printpage.jsp?f_ART_ID=313810)

個人門戶（2013年01月20日）。古希臘的對外戰爭，兼談希臘羅馬的軍制和戰鬥力。取自

[http://kantzhebanba.blog.hexun.com.tw/8821502\\_d.html](http://kantzhebanba.blog.hexun.com.tw/8821502_d.html)

郭豐州（2012年12月2日）。馬拉松和超級馬拉松起源的初步探討。取自

[http://ultrarunning.scu.edu.tw/scu-ultra/history/ultrarunning/ultra\\_src/marathon\\_source.php](http://ultrarunning.scu.edu.tw/scu-ultra/history/ultrarunning/ultra_src/marathon_source.php)

國際田徑聯會(2013年1月2日)。體育運動。取自

<http://zh.m.wikipedia.org/zh-mo/%E5%9B%BD%E9%99%85%E7%94%B0%E5%BE%84%E8%81%94%E5%90%88%E4%BC%9A>

陳永仁(2012年12月20日)。臺北馬拉松的檢討與願景。聯合報，臺北市政府秘書長。取自

<http://udn.com/NEWS/OPINION/X1/7578786.shtml#ixzz2FatfukklPower> By udn.com

張麗卿(2012年12月20日)。馬拉松運動制度化過程。

取自 <http://www.google.com>。

超馬知識家(2012年10月20日)。東吳國際超級馬拉松。

取自 <http://scurun.blogspot.tw/2009/10/blog-post.html>

富邦理財電子報(2012年12月8日)。12萬人百年「跑最大」！男女全馬冠軍雙雙刷新大會紀錄。取自

[http://www.fubon.com/member/enews/enews\\_view\\_frame.jsp?sno=3040&type=vote](http://www.fubon.com/member/enews/enews_view_frame.jsp?sno=3040&type=vote)

景點趴趴走(2012年9月21日)。歷史建築。取自

<http://www.taipeitravel.net/frontsite/tw>

新華新聞世界古代戰史(2012年9月23日)。馬拉松之戰。取自

[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/mil/2011-11/25/c\\_122331182.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/mil/2011-11/25/c_122331182.htm)

新華網(2012年11月16日)。專題項目馬拉松。取自

[http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.nmg.xinhuanet.com/zt/2011-05/19/content\\_22811199.htm](http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.nmg.xinhuanet.com/zt/2011-05/19/content_22811199.htm)

運動筆記(2012年11月22日)。馬拉松巡禮。取自

[http://www.sportsnote.com.tw/running/view\\_article.aspx?id=7045e919-0b88-45db-a744-7ac82fc2e032](http://www.sportsnote.com.tw/running/view_article.aspx?id=7045e919-0b88-45db-a744-7ac82fc2e032)

臺北市古蹟 (2012 年 11 月 20 日)。臺北市一級古蹟照片。  
取自

[http://w4.ctps.tp.edu.tw/country/history/hist\\_c/hist\\_c.htm](http://w4.ctps.tp.edu.tw/country/history/hist_c/hist_c.htm)

臺北市政府體育局 (2012 年 12 月 8 日)。臺北市政府體育局  
澄清新聞稿。取自

<http://udn.com/NEWS/OPINION/X1/7578786.shtml#ixzz2FatfukklPower> By udn.com

臺北旅遊網 (2012 年 11 月 20 日)。景點趴趴走圖片。取自  
<http://www.taipeitravel.net/frontsite/cdiy/sceneryAction>.

臺灣民間文學 (2012 年 11 月 22 日)。文學與文化研究。  
取自 <http://140.131.110.231/tmhui/subpage>

聯合新聞網 (2012 年 9 月 22 日)。運動大聯盟。取自  
<http://mag.udncom/mag/sports/storypage>.

顏真真 (2010 年 10 月 15 日)。併入富邦金 ING 安泰人壽:保  
戶權益不受影響。今日新聞網, 取自  
<http://www.nownews.com/2008/10/21/320-2352982.htm>

## 附錄一訪談同意書

-----選手：

您好！我是國立臺灣體育運動大學體育研究所研究生，在許光庶教授指導下進行「臺北國際馬拉松賽路線規劃及演變」。研究的目的是在一、探討路線的交通管制、二、路線的規劃路線適合競賽選手、三、路線設置之補給、四、觀眾加油聲的配制對選手鼓舞是否具有影響力。

本研究將透過訪談的方式進行，瞭解您對臺北國際馬拉松賽歷屆路線規劃及交通問題的考量，針對您參與所有賽事產生的影響及困境，對於路跑賽參與的過程有所建議及感想。訪談次數為 1 至 2 次，每次為 1 小時，訪談過程中將全程錄音，錄音內容僅提供研究者做為資料整理和分析之用。

基於您是國內知名長跑選手，希望您能同意將您的姓名及優秀成績，訪談內容公佈在我的研究論文中，請求當事人同意；訪談其間，您有權力拒絕回答或不想回應之問題，亦隨時有權利要求終止錄音及訪談。研究者訪談所獲取的資料將於整理後寄予您進行確認。

在此竭誠邀請您參與本研究，若您同意以上內容，請您於此份訪談同意書上簽名，感謝您的協助和參與！

研究生 呂佳莉 敬上

受訪者簽名：-----

研究者簽名：-----

日期：-----年-----月-----日-----

## 附錄二訪談大綱

選手針對臺北國際馬拉松賽、臺北國道馬拉松賽、或 ING 臺北國際馬拉松賽、臺北富邦國際馬拉松賽，所跑過的路線提供意見：

一、探討路線的交通管制

二、路線的規劃路線適合競賽選手

三、路線設置之補給

四、觀眾加油聲點配制對選手鼓舞是否具有影響力