

## 臺北國際馬拉松賽路線規劃及其變遷 (1985~2011)

許績勝 國立臺灣體育運動大學  
許光庶 國立臺灣體育運動大學  
呂佳莉 國立臺灣體育運動大學

### 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，探究臺北國際馬拉松賽路線規劃考量的問題。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。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、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，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、圓山飯店等是臺北市具有代表性的建築。

**關鍵詞：**馬拉松、臺北、交通管制、路線規劃

---

聯絡人：許光庶，E-mail: kuangpiaohsu38@yahoo.com.tw

## 壹、前言

馬拉松比賽過程中當中非常重要依個人身體狀況、環境、氣候、路面、交通、配速、管制、水站等因素所影響，還要有堅強意志力與良好的心理品質，才能在比賽中創造優良成績。現在人已將運動納為生活的一部分，對一般人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拉馬松賽。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賽事，諸如自由車公路賽、鐵人三項，尤其國外著名的自由車環法賽事，都需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，要如促使選手比賽創最佳成績是辦比賽最終的目的。

要辦一場成功馬拉松賽，應要考量到參與的人數，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，無論是跑在馬路或騎在路上，路線的規劃考量，交通管制的問題，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，將列入國際田徑總會之路跑總會年度行事曆，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，中華民國田徑協會（簡稱田徑協會）尚缺舉辦城市馬拉松賽的經驗，1985年多虧協辦的「日本民放株式會社專家」提供許多資料，再由田徑協會細密規劃，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，終於能使這項比賽步上軌道，務求精確。<sup>1</sup>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，象徵著充滿朝氣的城市和國家，對國家形象的宣傳有極大的助益，但是

---

<sup>1</sup> 曾清淡，〈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》，1985.10.04，7版。

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，詳細規劃一個好的馬拉松路線及做好交通管制是一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，過去 1981-1985 年只有一年一度的臺北迷你馬拉松，里程僅 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，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 5 小時的交通管制，是辦不到的事。<sup>2</sup>從 1986 年開始舉辦的臺北國際馬拉松為與國際接軌，於 2004 年更名為 ING 臺北國際馬拉松，並於 2009 年改名為富邦臺北馬拉松賽會，並已列名世界十大城市馬拉松之一，更是結合公益而跑的國際性大型賽事。然而高雄國際馬拉松從 2010 年開始舉辦，到 2013 年才第 4 屆就將獲得國際田徑總會銅標級國際認證。而臺北國際馬拉松，自 1986 年開始至 2011 年已邁入第二十五屆的賽事，卻未正式提出申請認證。高雄市能做到，相信臺北市也能朝國際田徑總會馬拉松賽認證制度目標前進。<sup>3</sup>

基於上述原由，本文研究方法與步驟在於透過論文、期刊、報章、路跑賽秩序冊、網路資訊及訪談等方式蒐集相關資料。訪談對象為國內長跑知名好手吳文騫、許玉芳及張嘉哲 3 位，曾參加 2004 年雅典及 2012 年倫敦奧運會馬拉松賽選手。訪談分別以電話及 E-mail 方式進行，選擇臺北國際馬拉松參賽路線過程之描述，將受訪者訪談內容整理後，陳述於本文選手參賽路線規劃所考量的觀點。本文鋪陳架構：首先追溯馬拉松路線起源，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。

---

<sup>2</sup> 呂美娟，〈田徑協會的做法將先求穩辦好明年春天臺北國際馬拉松賽〉，《民生報》，1985.10.11，2 版。

<sup>3</sup> 孔令琪，〈臺北馬拉松不敢申請國際認證〉，《聯合晚報》，2012.10.25，即時報導。

## 貳、馬拉松賽路線起源與規範

### 一、馬拉松路線起源

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。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。<sup>4</sup>

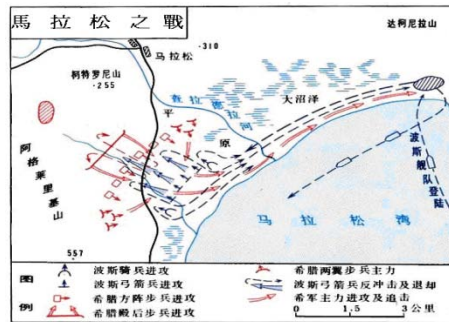


圖 1

古代希臘與波斯的馬拉松灣戰爭  
圖片來源：新華網／世界古代戰  
史：馬拉松之戰



圖 2

菲力彼得斯雅典跑到斯巴達  
圖片來源：超馬知識家／東吳國際  
超級馬拉松

後來為了紀念馬拉松戰役及菲力彼得斯的英雄事跡，於是在 1896 年第一屆的雅典奧林匹克運動會舉辦馬拉松長跑比賽，1908 年倫敦奧運會，主辦當局為了讓王室人員能看到馬拉松比賽，硬是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。<sup>5</sup>不過因

<sup>4</sup> 吳文忠，《體育史》（臺北：正中書局，1982），462-463。

<sup>5</sup> 何盡平，《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》（臺中：國立臺灣體育學院競技運動學系碩士論文，2010）。

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。<sup>6</sup>



圖 3

為 1908 年倫敦奧運會馬拉松賽



圖 4 斯皮里東·路易斯

史上第一位馬拉松金牌

圖片來源：互動百科／歷屆奧運英雄人物集

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。比賽時，沿途必須擺放標示已跑距離的公里牌，並要每隔 5 公里設一個飲水站提供飲料，兩個飲水站之間設一個海綿站，提供飲水或用水。賽前選手需身體健康檢查，合格者方可報名參加比賽。馬拉松跑現在已成為人們喜愛的運動項目之一，如每年的英國倫敦馬拉松賽吸引 2 萬多參加者，世界各大城市馬拉松賽已將列為年度重要賽事之一。<sup>7</sup>

## 二、馬拉松路線規劃類別

針對不同的比賽區域就可規劃下列不同的路線

### （一）國際總會田徑總會馬拉松規定

<sup>6</sup> 馬拉松由來，〈歷史介紹〉，<http://tw.knowledge.yahoo.com/question/question?qid=1005022301813>，2012 年 12 月 15 日檢索。

<sup>7</sup> 新華網，〈2011 年專題項目馬拉松〉，[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)，2012 年 11 月 16 日檢索。

國際田徑規則（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。<sup>8</sup>

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，只公布世界最好成績。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。目前在亞洲地區，被認證為「金標比賽」：中國的北京及廈門馬拉松，日本的東京、琵琶湖及福岡馬拉松，以及韓國的首爾馬拉松。「銀標比賽」：新加坡馬拉松。「銅標比賽」香港馬拉松賽。<sup>9</sup>

## （二）單程路線

單程路線起點和終點在不同的位置，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，希望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開放使用。

## （三）繞圈路線

### 1. 單圈的路線

起點和終點的位置相同，純粹是單圈的路線對交通的影響也比較小，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，起終點都是同一地點，或許其中有一小段路線重複，但基本上大部分的路線都是選手通過後即可以開放，如臺北國際馬拉松，但是參加的選手人數眾多，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。

<sup>8</sup> 邱榮基，〈馬拉松比賽路線規劃及交通管制之探討〉，《淡江體育》，7（臺北，2004.11）：41。

<sup>9</sup> 許守仁，〈馬拉松認證，高雄能，為何台北不能？〉，《臺北市政府體育局》，2012.10.25，臺北報導。

## 2.多圈的路線

起點和終點的位置相同，多圈的路線則對於交通的影響就非常的大，因為競賽路線的規劃可能在某些路段重複的來回，因此，交通管制的时间就可能必須長達 6 小時，除非全區域的交通管制，否則比賽的品質比較堪憂。

### （四）來回路線

起點和終點相同位置，來回路線是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，這種路線會需要斷斷續續的交通管制，如果交通管制不佳，則經常會發生選手和車輛碰撞的危險。<sup>10</sup>

## 參、臺北國際馬拉松路線規劃源起與變遷

### 一、源起

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」，真可說是兢兢業業、步步為營，先求穩紮穩打。當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，都有人善意提醒田徑協會。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。<sup>11</sup>

臺北市區內的路跑活動，過去只有一年一度的「臺北迷你馬拉松」，里程僅 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，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。<sup>12</sup>我國田徑協會早有創辦都市馬拉松賽的構想，1981 年 10 月間曾在臺北市仁

<sup>10</sup> 邱榮基，〈馬拉松比賽路線規劃及交通管制之探討〉，《淡江體育》，7：42。

<sup>11</sup> 呂美娟，〈田徑協會的做法將先求穩辦好明年春天臺北國際馬拉松賽〉，《民生報》，1985.10.11，2 版。

<sup>12</sup> 呂美娟，〈田徑協會的做法將先求穩辦好明年春天臺北國際馬拉松賽〉，《民生報》，1985.10.11，2 版。

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，<sup>13</sup>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，交通管制的範圍勢必加大，田徑協會因此不敢奢想在臺北市舉辦馬拉松賽。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、東京的交通流量不遜於臺北，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，於是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。

曾擔任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。<sup>14</sup>

## 二、歷屆路線之改變

### （一）路線的奠定

於1985年12月22日，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

<sup>13</sup> 〈臺北迷你馬拉松賽周日舉行將掀高潮〉，《聯合報》，1981.10.01，2版。

<sup>14</sup> 曾清淡，〈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》，1985.10.04，7版。



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。<sup>15</sup>

## （二）路線誕生

我國田徑史上第一個臺北國際馬拉松於1986年誕生，也是田徑協會創辦歷來第一次在市區舉行的馬拉松賽，邀請7個國家的選手來臺角逐。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。<sup>16</sup>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1986年3月9日舉行的臺北國際馬拉松賽。為使我國第一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」中那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。這項比賽路線將從總統府前的廣場出發，路線已規劃完成，行經的路線包括北一女門前出發，行經介壽路、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。<sup>17</sup>前前後後歷經5個多小時，2千多位跑將，數萬名去動夾道為選手同奏鼓勵樂章的群眾，把我國運動史上第一次出現的「臺北國際馬拉松賽」，交織出成功，感人的畫面，是個深富歷史意義的馬拉松日。

## （三）市長鼎力支持

因捷運系統施工及交通管制等問題，而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

---

<sup>15</sup> 〈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》，1985.10.04，7版。

<sup>16</sup> 曾清淡，〈愛跑步的孫悟空！臺北國際馬拉松賽吉祥物帶領選手跑出健康的明天〉，《聯合報》，1986.02.04，3版。

<sup>17</sup> 〈馬拉松大賽明天舉行沿線將實施交通管制〉，《聯合報》，1987.02.21，6版。

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。<sup>18</sup>越辦越轟動的「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。這項比賽已創辦四屆，規模逐年擴大，當年曾吸引將近2萬人參加。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，隔年只得停辦。<sup>19</sup>

#### （四）停辦及規劃賽事

曾於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，失落感最重的是選手。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。即便是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。<sup>20</sup>

由於臺北市捷運系統施工問題，隔年仍無法舉辦臺北國際馬拉松賽，田徑協會另有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，

---

<sup>18</sup> 民生報，〈吳伯雄的第一步，夠大！臺北國際馬拉松賽按原線進行〉，《民生報》，1988.07.27，4版。

<sup>19</sup> 曾清淡，〈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》，1989.12.30，16版。

<sup>20</sup> 呂美娟，〈馬拉松馬年更需要上緊發條！〉，《聯合報》，1990.02.06，4版。

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。<sup>21</sup>

#### （五）首次國道路線

由於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「第一屆臺北國際國道馬拉松比賽」，是臺灣有史以來，第一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，也是至今唯一一次在北二高舉行的國道馬拉松。<sup>22</sup>

#### （六）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。

#### （七）中山高速公路高架半程馬拉松路線

北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定再度舉辦，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，這次至少將邀請十個國家及地區的選手來臺參加。<sup>23</sup>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。<sup>24</sup>

<sup>21</sup> 劉善群，〈路跑活動明年 13 站捷運施工臺北馬拉松賽喊停〉，《民生報》，1990.12.26，4 版。

<sup>22</sup> 維基百科，〈臺北國際國道馬拉松比賽〉，<http://zh.wikipedia.org/wiki/台北國際國道馬拉松比賽>，2012 年 12 月 4 日檢索。

<sup>23</sup> 曾清淡，〈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》，1992.09.06，19 版。

<sup>24</sup> 劉家瑜，〈國道半程馬拉松賽通訊報名〉，《聯合報》，1995.02.18，24 版。

#### （八）中山高速公路高架全程路線

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，計有來自全球十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。<sup>25</sup>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，並請路協再規畫一條可穿越敦化、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。<sup>26</sup>

#### （九）冠名為臺北慶豐國際國道馬拉松

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，所以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。<sup>27</sup>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。

#### （十）市區繞圈路線

臺北國際馬拉松，於2001年再度回到市區舉行，當年重新以信義路、仁愛路、中山南路、光復南路繞行、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

---

<sup>25</sup> 陳昱仁，〈臺北國際馬拉松即將開跑定於11月24日舉行歡迎愛好者參加〉，《民生報》，1996.09.20，28版。

<sup>26</sup> 許瑞瑜，〈臺北國際國道慶豐馬拉松波蘭女將愛莎將來衛冕〉，《民生報》，1996.11.09，2版。

<sup>27</sup> 陳香蘭，〈中山高汐止五股高架段明天路跑國道封閉〉，《聯合晚報》，1997.11.22，12版。

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。<sup>28</sup>

#### （十一）展現臺北市都市建築特色路線

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。<sup>29</sup>

#### （十二）ING 臺北國際馬拉松市區路線

曾於2004年ING安泰人壽以「阿嬌沒空」電視廣告邀請民眾報名參賽，打響名號促使國內馬拉松賽會參加人數增多，而ING安泰人壽自2004年冠名贊助的臺北國際馬拉松，功不可沒。當年一支當紅的電視廣告播放的是阿嬌沒空廣告，加上分區暖身賽、培養種子選手、賽會周邊商品、免費贈送給跑者，吸引許多原本不參加路跑者來參賽，從9公里跑起，慢慢進階到半馬，最後跑全馬。2004年由臺北市政府廣場出發，沿途林陰大道、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廣邀各路慢跑好手。2004年，獎金第一、人數第一、公益第一、新聞、焦點第一的ING臺北國際馬拉松賽，吸引了9萬

<sup>28</sup> 王樹衡，〈臺北國際馬拉松賽周日繞市區跑〉，《聯合晚報》，2001.10.29，20版。

<sup>29</sup> 奇奇，〈城市馬拉松〉，<http://www.taipeimarathon.org.tw/心情故事/台北馬拉松.htm>，2012年12月8日檢索。

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。<sup>30</sup>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。

2004-2008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、至善路一段、自強隧道、北安路、內湖路一段、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、仁愛路、臺北市政府前廣場終點。ING安泰人壽從2004-2008年只為期4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。<sup>31</sup>

#### （十三）富邦臺北馬拉松市區路線

富邦臺北馬拉松賽「跑很大」於2009年誕生，而該年大賽在臺北市政府廣場正式開跑，2009年創下臺灣國際馬拉松，近12萬1千人參加賽事，其中2,7000名的競賽選手，全程馬拉松共2,286人，2010年富邦臺北馬拉松賽「跑更大」，都超過10萬人參與賽事，是全臺灣唯一具有國際級高水準的城市馬拉松賽事，獎金高達新臺幣4百80萬元為獎勵破大會紀錄可獲得133萬元，2008-2010年路線相同由臺北市市民廣場、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。<sup>32</sup>

#### （十四）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

---

<sup>30</sup> ING，〈官方網站〉，<http://www.ingtaipeiinternationalmarathon.com>，2012年1月12日檢索。

<sup>31</sup> ING臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉（臺北：中華民國路跑協會，2004-2008）。

<sup>32</sup> 富邦臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉（臺北：中華民國路跑協會，2009-2010）。

松賽事舉辦。臺北馬拉松舉辦至2012年，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。同時賽事除了全程直播，也在亞洲各國電視台播放，強化城市與賽事行銷效益。

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。<sup>33</sup>但是這樣的路線缺失很大，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。

#### 肆、臺北國際國道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、選手人數及參賽人數多寡、觀眾加油路線及展現城市風貌及特點為重點，分別敘述如下：

##### 一、交通問題衡量

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中華民國路跑協會共同主辦的，自1986年開始，到今年有超過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，一場賽道與城市隔離，看不到市民活力的馬拉松，如何成

---

<sup>33</sup> 富邦臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉（臺北：中華民國路跑協會，2011）。

為國際級的城市馬拉松呢？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。

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。<sup>34</sup>

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年已邁入第二十七屆，卻連申請認證都未提出。高雄市能，為何臺北市不能？<sup>35</sup>反觀，富邦臺北馬拉松賽，除了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

---

<sup>34</sup> 邱榮基，〈馬拉松比賽路線規劃及交通管制之探討〉，《淡江體育》，7：45。

<sup>35</sup> 孔令琪，〈臺北馬拉松不敢申請國際認證〉，《聯合晚報》，2012.10.25，即時報導。



飆速快跑，但這場競賽人擠人的特殊狀況還是很另類。<sup>36</sup>

## 二、參賽人數及選手觀點

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，除了競賽人數超過4萬3千人創新高，「外籍軍團」挾九座冠軍氣勢，挑戰史上最高額男、女破紀錄總獎金高達台幣4百萬元（男、女各2百萬元）。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，包括蔣介文、何盡平、何志宏、許玉芳等好手參賽，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（大會全馬男子組第八名），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一名（大會全馬女子組第三名）。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秒名列第一名，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。臺北市府表示，這次活動，馬拉松組有57國、5811名選手報名參加。競賽組也已有超過4萬3千人報名，人數超過去年4成。現場也有8萬人報名3公里休閒組，因此參加人數超過12萬人。<sup>37</sup>

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。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坦承指出，跑過五股汐止的國道馬拉松，其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

<sup>36</sup> 徐如宜，〈高雄國際馬拉松 路跑族先試跑〉，《聯合報》，2012.10.29，高雄報導。

<sup>37</sup> 富邦理財電子報，〈12萬人百年「跑最大」！男女全馬冠軍雙雙刷新大會紀錄〉，[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)，2012年12月8日檢索

之後折返處太多，而且都是 360 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，就比需放慢速度和民眾搶水，不然就是放棄飲水繼續前進不過近幾次這問題已改善。（吳文騫 20121130）

國際路跑賽經驗豐富，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，天氣好時悶熱但通常 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。（張嘉哲 20121122）

我國男子馬拉松紀錄保持人，本文作者許績勝擔任 2011 年電視轉播講評時亦表示，本次賽事路線變更，是減少高架橋，改跑河濱水岸路段，對選手來講又是另一種挑戰，並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。

### 三、觀眾沿路加油的思量

2006 年 ING 臺北國際馬拉松賽，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，年紀最大者為 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 位同學不同造型的 4 支隊伍，以不同道具如鍋鏟、鑼鼓等在沿途發聲，更添賽事熱鬧氣氛。2009 年大會宣稱最有氣勢的加油啦啦隊伍誕生了，當時加油主題「大聲就對了」沿路共設置 60 幾個加油點，一路歡呼聲不斷，打造一個最歡樂的盛會啦啦隊，並秀出最酷最強眼的造型，在陽光、掌聲、熱情啦啦隊行列歡呼聲，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。<sup>38</sup>

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。2011 年獨一無二「百年潮代」啦啦隊，加油聲響徹臺北富邦金控副董事長表示，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，每一年富邦工作小組不斷努力，希望打造一年比一年更精采的城市馬拉松嘉年華，2011 年除了賽事沿線一百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！當時以百年潮代為主題，招募超過 100 隊創意啦啦隊，展現最夯年代、最俏代表的造型，包括時代卡通人物篇、傳奇人物篇、懷舊制服篇，還有經典戲劇篇、臺灣小吃篇，或是時代辣妹篇、四海一家族群篇等十大主題，打造臺北城獨一無二的百年潮代啦啦隊，為選手喝采。<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> 汽車日報，〈ING 臺北國際馬拉松倒數七日志工啦啦隊率先熱身〉，[http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file\\_view.cgi?a7120318071211](http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file_view.cgi?a7120318071211)，2013 年 3 月 25 日檢索。

<sup>39</sup> 富邦理財電子報，〈12 萬人百年「跑最大」！男女全馬冠軍雙雙刷新大會紀錄〉，[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)，2012 年 12 月 8 日檢索。

#### 四、城市特色展現

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。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。

2011年跑高雄馬拉松，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，三重馬拉松賽曾全程在河濱跑，也有跑者遭單車撞及的情況發生，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，東門—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。國民政府遷臺後，總督府改為總統府，東門街也改為介壽路。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。<sup>40</sup>這些都是臺北主要道路，期望有朝一日能成為成功的城市馬拉松比賽。



圖 5 東門—又稱為景福門



圖 6 景福門牌樓字體

圖片來源：臺北旅遊網／景點趴趴走



圖 7

2011 年富邦臺北國際馬拉松盛況

圖片來源：聯合新聞網



圖 8

2011 年富邦臺北國際馬拉松路線

圖片來源：聯合新聞網／  
運動大聯盟

<sup>40</sup> 成德國小，〈臺北市的古蹟〉，[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)，2012 年 11 月 20 日檢索。

## 伍、結論

「馬拉松」其實是一個平原的名字。馬拉松賽是為紀念一位希臘戰士，在西元前490年時，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，臺灣舉辦馬拉松賽場次及參賽人數不斷的刷新紀錄，但從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，在早期路線是經過臺北市市區景點，也因交通管制不當而改變路線，減少用路人與賽事衝擊，也因捷運工程將比賽路線規劃在高架上或國道上，2011年富邦臺北馬拉松比賽前8公里路線，由市區跑至河濱公園自行車道上。

臺灣到目前為止，每舉辦一場馬拉松路跑賽，交通問題是最大衝擊，每辦一場賽事即遭受嚴厲的批評而砲轟連連，臺北國際馬拉松賽幾經多次更改路線，未能展現城市特色或固定的路線是最大遺憾，歷屆賽事無法全面封路讓選手全心與安心參與比賽，又如2011年比賽拉至河濱公園自行車道與人行步道，但卻阻隔了市民的共同參與。早期臺北國際馬拉松賽充分展現城市特色。未來的賽事若無法繞著臺北主要特色景點，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，因此馬拉松主辦單位及政府單位都需要朝著臺北市地標，精心巧思規劃展現臺北市的新風貌。

最後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並樂意參與，透過專業媒體的報導行銷臺北國際馬拉松成為全球知名賽事，要求政府的大力支持與企業的贊助，共同促進全民運

動風氣提升。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國際認證條件與資格，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

- 〈馬拉松大賽明天舉行沿線將實施交通管制〉，《聯合報》，1987.02.21，6版。
- 〈臺北迷你馬拉松賽周日舉行將掀高潮〉，《聯合報》，1981.10.01，2版。
- 〈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》，1985.10.04，7版。
- ING，〈官方網站〉，<http://www.ingtaipeiinternationalmarathon.com>，2012年1月1日檢索。
- ING 臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉，臺北：中華民國路跑協會，2004-2008。
- 孔令琪，〈臺北馬拉松不敢申請國際認證〉，《聯合晚報》，2012.10.25，即時報導。
- 王樹衡，〈臺北國際馬拉松賽周日繞市區跑〉，《聯合晚報》，2001.10.29，20版。
- 民生報，〈吳伯雄的第一步，夠大！臺北國際馬拉松賽按原線進行〉，《民生報》，1988.07.27，4版。
- 成德國小，〈臺北市的古蹟〉，[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)，2012年11月20日檢索。
- 何盡平，〈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〉，臺中：國立臺灣體育學院競技運動學系研究所碩士論文，2010。
- 吳文忠，《體育史》，臺北：正中書局，1982。
- 呂美娟，〈田徑協會的做法將先求穩辦好明年春天臺北國際馬拉松賽〉，《民生報》，1985.10.11，2版。
- 呂美娟，〈馬拉松馬年更需要上緊發條！〉，《聯合報》，1990.02.06，4版。
- 汽車日報，〈ING 臺北國際馬拉松倒數七日志工啦啦隊率先熱身〉，[http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file\\_view.cgi?a71203180712](http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file_view.cgi?a71203180712)，2013年3月25日檢索



- 奇奇，〈城市馬拉松〉，<http://www.taipeimarathon.org.tw/心情故事/台北馬拉松.htm>，2012年12月8日檢索。
- 邱榮基，〈馬拉松比賽路線規劃及交通管制之探討〉，《淡江體育》，7（臺北，2004.11）：41-46。
- 徐如宜，〈高雄國際馬拉松 路跑族先試跑〉，《聯合報》，2012.10.29，高雄報導。
- 馬拉松由來，〈歷史介紹〉，<http://tw.knowledge.yahoo.com/question/question?qid=1005022301813>，2012年12月15日檢索。
- 許守仁，〈馬拉松認證，高雄能，為何臺北不能？〉，《臺北市政府體育局》，2012.10.25，臺北報導。
- 許瑞瑜，〈臺北國際國道慶豐馬拉松波蘭女將愛莎將來衛冕〉，《民生報》，1996.11.09，2版。
- 陳昱仁，〈臺北國際馬拉松即將開跑定於11月24日舉行歡迎愛好者參加〉，《民生報》，1996.09.20，28版。
- 陳香蘭，〈中山高汐止五股高架段明天路跑國道封閉〉，《聯合晚報》，1997.11.22，12版。
- 富邦理財電子報，〈12萬人百年「跑最大」！男女全馬冠軍雙雙刷新大會紀錄〉，[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)，2012年12月8日檢索
- 富邦臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉，臺北：中華民國路跑協會，2001。
- 富邦臺北國際馬拉松賽，〈秩序冊〉，臺北：中華民國路跑協會，2009-2010。
- 曾清淡，〈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》，1985.10.04，7版。
- 曾清淡，〈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》，1992.09.06，19版。
- 曾清淡，〈愛跑步的孫悟空！臺北國際馬拉松賽吉祥物帶領選手跑出健康的明天〉，《聯合報》，1986.02.04，3版。
- 曾清淡，〈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》，1989.12.30，16版。

新華網，〈2011年專題項目馬拉松〉，[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)，2012年11月16日檢索。

維基百科，〈臺北國際國道馬拉松比賽〉，<http://zh.wikipedia.org/wiki/台北國際國道馬拉松比賽>，2012年12月4日檢索。

劉家瑜，〈國道半程馬拉松賽通訊報名〉，《聯合報》，1995.02.18，24版。

劉善群，〈路跑活動明年13站捷運施工臺北馬拉松賽喊停〉，《民生報》，1990.12.26，4版。

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

Gi-Sheng Hsu / National Taiwan University of Physical Education and Sport

Kuang-Piao Hsu / National Taiwan University of Physical Education and Sport

Chia-Li Lu / 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 includes 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 based on documentary analysis and the data are collected from papers, journals, newspapers, magazines, program books, and the Internet. 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 were governed by the IAAF, the marathon courses included 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.

Keywords: marathon, Taipei, traffic control, route planning

