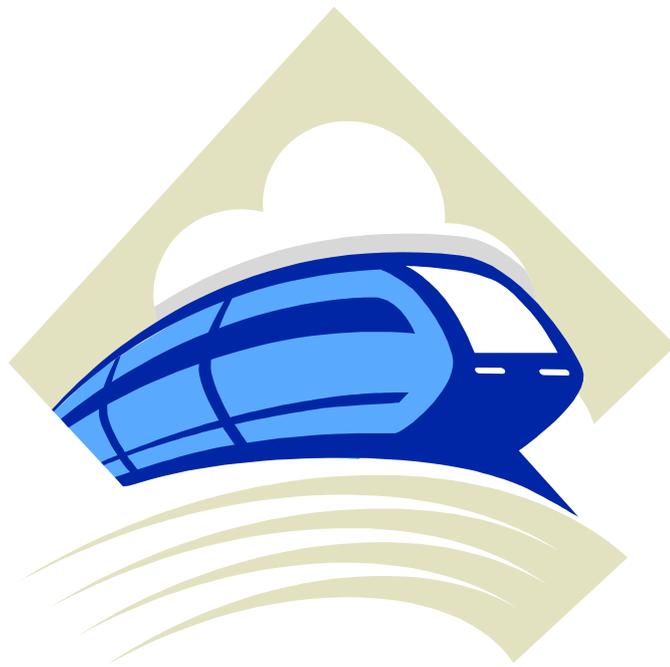


 臺中市中山地政事務所 99 年度研究報告

~縣市合併文化創意、經濟及觀光產業之發展議題~

以捷運線規劃論大臺中觀光文化之推展



研究單位：臺中市中山地政事務所

研究人員：第三課 課員 陳聖文

研究日期：99 年 4 月 1 日至 99 年 8 月 31 日

摘 要

臺中縣市將於 99 年合併升格為直轄市，未來發展是否符合潮流與民眾期待，是個值得研究的課題。

觀察臺北、高雄二直轄市，臺北市具有政治、經濟、交通於一身之優勢；高雄市則以其地理條件、優良港口、廣大腹地、還有加工出口區等基礎條件，加上位居東亞航線之重要轉運地位，造就成長利基。而未來的臺中直轄市呢？向來以文化城自居且以服務業居多的城市，若能以觀光文化為主軸提升競爭力，配合推廣文創產業的未來趨勢，相信合併後的資源必為大臺中帶來一番新氣象。

以中地理論觀點，一個地區的發展是由一個具吸引力的市場，經交通路線連結其他市場，在點與線的結構下形成面的服務範圍，持續吸引人口、產業移入，逐漸形成都市。大臺中地區如能將各個觀光文化景點，透過交通運輸系統的連結，勢能發揮吸引人潮、帶動錢潮，促進地方發展的效果。

研究發現大臺中具有觀光文化競爭優勢，文化資源豐富且發展已有時日、極具潛力，若能妥善規劃捷運路線與場站，配合高鐵、公車系統形成路網，可提升民眾參與觀光、文化活動的意願，並帶動地方發展。另建議：1.成立交通、觀光、文化跨單位組織。2.高鐵興建使「一日文化圈」成為可能，應與捷運、公車系統等交通運輸整體規劃。3.公車系統的強化。4.引導民眾改變使用交通工具的習慣，逐漸由汽機車轉為搭乘大眾運輸系統，如捷運、公車。5.考量於捷運場站周邊規劃商店街等設施，可以優惠政策吸引店家進駐。6.捷運沿線之人行步道應能考慮拓寬，便利人群快速移動。7.持續行銷。8.提高觀光資源預算。9.文化傳承與文創產業的扶植。10.相關單位的合作或異業結合等方案。期能以捷運系統帶動大臺中觀光文化之推展，並提高捷運搭乘量，維持長遠營運目標，更希望能促進地方發展，帶來繁榮，裨益全體市民。

目 錄

壹、緒論	1
一、研究緣起.....	1
二、研究目的.....	1
貳、文獻回顧	2
一、相關理論.....	2
二、臺中捷運路線規劃.....	4
三、觀光發展.....	8
四、大臺中觀光資源簡介.....	9
參、研究方法	13
一、文獻回顧法.....	13
二、歸納法.....	13
三、SWOT 分析.....	13
肆、由北、高二市經驗初探大臺中捷運規劃	15
一、臺北捷運沿線景點、美食及營運概況.....	15
二、高雄捷運規劃與發展經驗.....	19
三、大臺中捷運規畫與觀光發展.....	22
伍、結論與建議	29
一、結論.....	29
二、建議.....	29
參考文獻	

壹、緒 論

一、研究緣起：

臺中縣市將於 99 年底合併升格為直轄市，這意味著臺中縣市將有足夠的人口、廣大的腹地、充分的資源可以運用，對市民而言是個喜訊，但未來發展是否符合潮流與民眾期待，值得加以研究。

觀察臺北、高雄二直轄市各有其發展條件，臺北市集政治、經濟、交通於一身，使其成為全台第一大都市，居民擁有的資源、福利均名列前茅，更吸引人口移入，促進了地方發展與成長；高雄市則以其地理條件為發展基礎，優良的港口、廣大的腹地、還有加工出口區，加上位居東亞航線之重要轉運地位，造就成長的利基。而未來的臺中直轄市呢？向來以文化城自居且服務業居多的城市，若能以觀光文化為主軸提升競爭力，配合推廣文創產業的未來趨勢，相信合併後的資源必為大臺中帶來一番新氣象。

以中地理論觀點，一個地區的發展是由一個具吸引力的市場，經交通路線連結各個市場後，在點與線的結構下形成面的服務範圍，持續吸引人口、產業移入，逐漸形成都市，同時因金流、物流、資訊流的需求增加而活絡市場經濟。大臺中地區既有的觀光文化資源，涵蓋古蹟、歷史建築、港灣等硬體設施，如能將各個觀光文化景點，透過交通運輸系統的連結，勢能發揮吸引人潮、帶動錢潮，促進地方發展的效果，而臺中市目前規劃興建的大眾捷運系統即是很好的機會點，如何透過捷運線與場站擴大觀光文化區域的服務範圍，本研究將進一步探討。

二、研究目的：

本研究欲以中地理論為基礎，探討臺中捷運路線、場站規劃對觀光文化推展之影響，並藉北、高二市經驗，結合臺中文化城的優勢，歸納具體政策，以發揮地方特色，繁榮大臺中。研究目的有以下二點：

(一)探討交通系統(捷運等)對觀光發展之影響。

(二)對大臺中捷運規劃提出建議，期能促進文化觀光與產業發展。

貳、文獻回顧

一、相關理論：

(一)中地理論：

在屠能(J.H. Von Thünen)農業區位理論及韋伯(Alfred Weber)工業區位理論中，就試圖以交通成本、勞力成本，以及聚集經濟三方面來解釋農業及工業活動的區位。主要是要找出生產最小成本區位。談論的是個別廠商設置的區位關係。

至於都市零售層級的概念，就屬中地理論。透過消費者和營業者互動的消費行為，用來解釋中地規模、數量及空間分佈的概念。中地理論的發展及緣起如下述：

1.在克里斯徒勒(Walter Christaller)於1933年「南德的中地」一書開始的，主要包括：

(1)「中地」是為周圍居民提供商品及服務的地方。中地提供的商品，叫中心性商品。若是居民常常有需求，叫做「低級商品」，反之稱做「高級商品」。

(2)「互補區」，是接受中地服務的範圍，互補區有大小之分，大型的互補區是指商品單價高，需求頻率低，叫做高級中地；反之叫做低級中地。

(3)克氏對於中地理論提出一些假設，包括：

A.有一個無邊而且一致的大平原。

B.消費者都到距離本身最近的中地取得所需商品。

C.平原上人口均勻的分布。

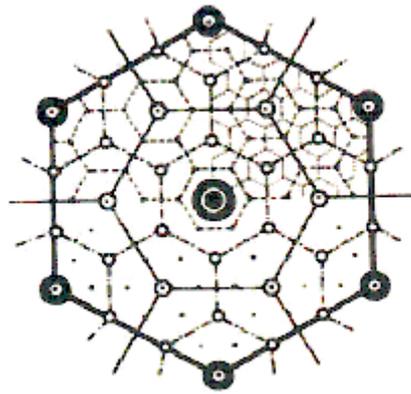
D.供給商品跟服務的商人都是追求最大利潤。

E.所有消費者收入相同，對產品和服務的需求程度也相同。

F.任何方向的運輸都一樣便利，運費隨距離遠近而比例增減。

在這些假設之後，克氏將各級中地，以及市場區，按照市場原則組織成在數量上具有階層性、規律性，形狀具有幾何性的中

地體系。(如圖一)



圖一 中地體系

(資料來源：韓乾，2001, P.158)

2.在克氏中地模型內，各個階層包含固定的關聯性，意指高階中地除自身外，還可以服務之次級中地數目及商域範圍。

(二)Berry 現代化中地系統

Berry 等人在 1988 年發表「Market Centers and Retail Location: Theory and Applications」，將多年來許多學者之研究集大成，提出更真實、更現代化之中地理論，試圖建構一個更接近真實情況的零售區位理論。因貝氏充分考慮服務人口之密度分布及社經特性並納入其理論建構中，故其得以掌握到服務人口之社經特性變化與中地層級變化間之關係。

貝氏認為傳統中地模型之主要缺失乃其僅對靜態之空間組織加以考量，卻對於時間的問題予以忽略，而如地理學者之實證與發現，將時間或更多變化的因子導入傳統中地模型中是絕對可行的，因此，貝氏認為應將傳統中地模型調整為更加接近真實市場區域結構。包括加入消費者選擇行為，將導致原先固定的市場規模，因消費者多重目的購物型態而改變階層之服務與機能，而擴大市場區域。此外，Berry 更將中地系統因經濟或社會環境隨著時間所產生之變化區分為三大類型：

1.階層本身長期出現之動態變化：此改變乃源自於經濟與社會環境的大範圍改變，通常在相對較長的時間中發生。Huff 曾就不同中地階級人口長期變動的理論模型進行實證，其提出較高層級的中地會吸引低層級中地的遷徙者，而導致較高層級中地加速成長，但因流動移居者的減少，使較高層級中地不會無限制地成長，中地將趨於均衡，惟達到均衡後的中地大小已不再與傳統中地模型的人口分布相符，也就是即使為相同層級之中地，也不會有完全一致的人口數。Huff 的實證研究為階層本身受到經濟社會環境影響而出現動態變化的情形作了最佳註解。

2.階層間財貨與服務功能之變動：此變動類型乃出現於建構完成的中地系統中，當某中地所提供之財貨服務功能發生變化時，此中地系統便會隨之變動。

舉例而言，當第三層級之中地所提供之財貨面臨需求衰退時，此財貨可能轉為由較高層級(第二層級)之中地提供。此為中地財貨服務機能由下往上轉移之例子。同樣地，某一財貨供給數量的擴張（因需求增加）而向下移轉的情形也可能會發生。此即階層間因需求變化所形成之財貨與服務功能變動。

3.階層基本結構上之變化：在中地系統中，第三大類型之變動乃指階層基本結構上之變動。無論是就中地階層等級上，抑或是在單一等級中之中地數目上之變化，皆屬此類型之變化。Berry 將此類型之變化再加以細分為三種型態，包括有：(1)中地系統中新等級之形成、(2)在某一層級範圍中之變異，(3)中地系統中某一等級之消滅。階層基本結構上之變化與產業結構及人口密度等社經情況之變遷息息相關，主要乃繫於「需求」上之變化。基此，階層結構之變化過程應被視為在中地系統階層間(抑或是在同一階層中)，因需求變動所引發之財貨勞務機能分派之變化，而非中地區位（特別是空間中點的變化）的變動，此為須加以釐清的。(陳坤宏，1991, P.56)。

二、臺中捷運路線規劃：

交通部表示，規劃超過二十年的臺中捷運線，已經在 98 年動工，將投入三百九十億元，預計民國 102 年就會全線通車。

中台灣第一條捷運終於完成初步規劃，捷運路線將從北屯區的松竹路開始，沿著北屯路經由文心路，一路都採高架方式，中途在文心中港路會和未來的捷運藍線交叉，一直到高鐵烏日站，和臺鐵、高鐵結合成三鐵共構，捷運綠線貫穿臺中市最精華地段，目前停靠車站多達十八個，將帶動經濟起飛，至於列車車廂的型式，交通局表示不希望是混合系統，因此高雄捷運和臺北捷運的車廂會是重點參考。中台灣第一條捷運建設支票兌現，高鐵局長表示，優先線沿臺中市政中心、文心路商圈和七期重劃區興建，貫穿臺中最精華的地段，由於地理位置佳，臺中捷運已核定的十五個車站，幾乎每個車站都會做大樓聯合開發，開發密度比臺北捷運還高。除了綠、紅、藍三線臺中都會捷運工程計畫外，據了解，臺中縣政府也正在計畫行駛豐原、中科、清泉崗機場、梧棲等區間的「黃線」，以及行駛中科、臺中工業區、高鐵臺中站等區間的「橘線」，不過，目前僅在計畫階段。臺中捷運綠線目前正在進行管線、行道樹遷移作業，整個工程預計民國一百零三年完工。(資料來源：Jack 的保險世界網頁 <http://blog.xuite.net/potbab/jack/28281315>)

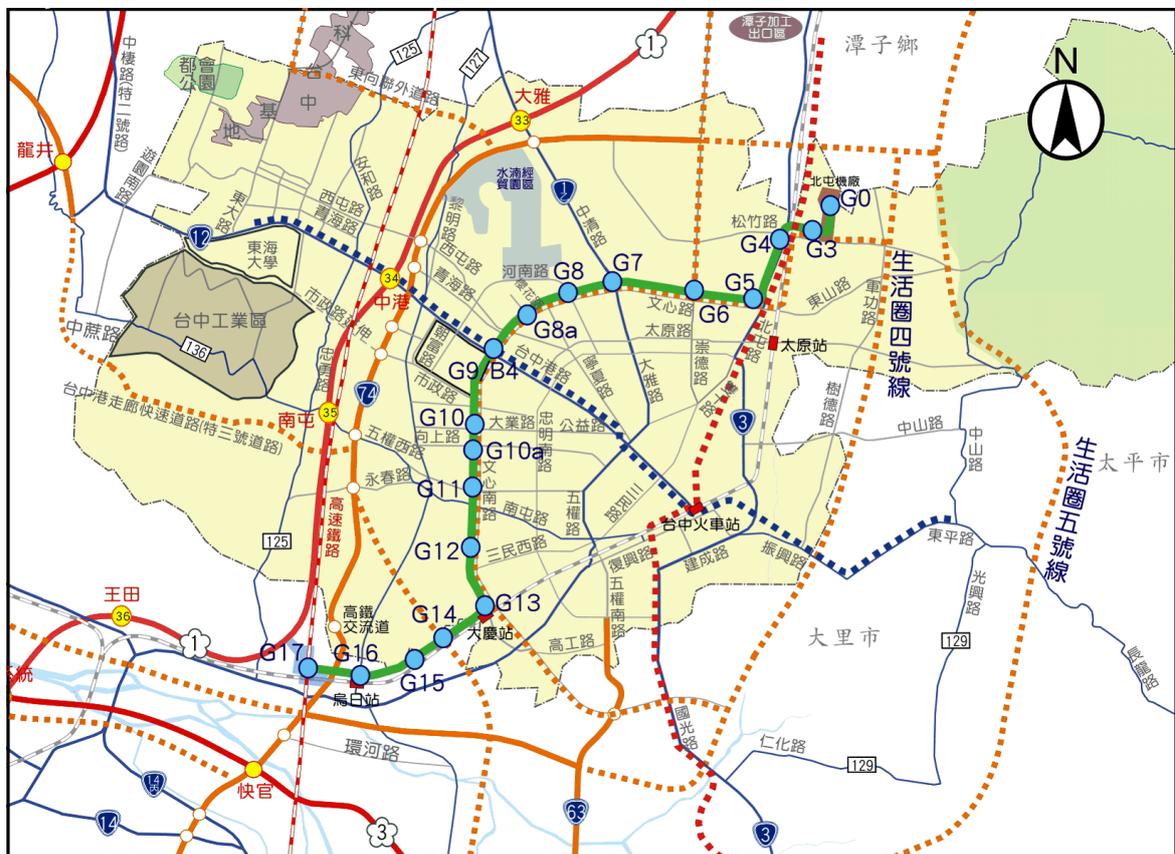
表一 臺中捷運場站及位置說明表

場站	場站位置
北屯機廠	松竹路與松竹二號橋交界附近(旱溪溪畔)
G0	北屯機廠內
G3	松竹路與舊社巷交叉路口附近(擬設站於松竹路及舊社巷周邊，鄰近大坑風景區，是臺中人重要的休閒去處之一。)
G4	北屯路上，鄰近舊社公園(擬設站於臺鐵松竹站周邊，將能有效地轉載臺鐵人潮進入市區。)
G5	文心路及興安路、天津路交叉路口附近(鄰近臺鐵太原站，附近學區又多，生活休閒機能很高。)

G6	文心路及崇德路交叉路口附近(有國際標準棒球場，公共設施已有雛型。)
G7	文心路及大雅路交叉路口附近(鄰近水湳經貿區，附近商圈成熟，是金融商圈集中的地方。)
G8	文心路及河南路交叉路口附近(鄰近水湳經貿區，擬設站於文心路與櫻花路周邊，近逢甲商圈。)
G8a	文心路及櫻花路交叉路口附近(連結經貿區及臺中市中心的生活圈)
G9	文心路及臺中港路交叉路口附近(G9 站為雙向入口設計，一邊是「假日玉市」，一邊是遠百停車場。臺中七期要地，近科學博物館，周邊有臺中新市政、大都會歌劇院等坐落，未來發展就像臺北市的仁愛路及敦化南路區段，預計將吸引大型百貨業進駐及商辦商圈的形成圓型劇場開放的綠地空間帶來消費商機。)
G10	文心路及大業路交叉路口附近
G10a	文心路及向上路交叉路口附近(大新國小正對面圓滿劇場側邊)
G11	文心路及五權西路交叉路口附近
G12	文心南路及文心南五路交叉路口附近，臨近南苑公園
G13	建國北路與永順路路口附近，鄰臺鐵大慶站
G14	建國北路上，鄰近臺中生活圈二號道路

G15	建國北路上，興華街 64 巷附近(G14 站及 G15 站為臺中縣市的連結站，將運載烏日人潮進入臺中市區。)
G16	建國北路及光日路交叉路口附近
G17	臺中高鐵車站專用區內(G16 站及 G17 站的鎮南休閒商業專區，其中最受矚目的計劃是博奕專區，將打造國際賭場。)

(資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw/>，及自行整理)



圖二 臺中捷運路線示意圖

(資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw/>)

三、觀光發展：

(一)運輸與觀光：

一個成功的觀光目的地必須具備四個要素(四個A)(Cooper, 1998)：觀光吸引力(Attractions)、娛樂設施(Amenities)、可及性或可接近性(Accessibility)、輔助服務(Ancillary Services)，由此可知，觀光發展是一個跨部門、跨領域性產業，結合政府部門、民間企業、非營利組織及社區等多元化的活動，同時也是叢聚相關行業聯繫發展的綜合性產業。

發展觀光對於行銷都市、提高國民所得、創造就業機會、增加外匯收入、縮減旅遊外匯逆差、提升市民生活品質、提倡環境保育、發揚傳統文化及凝聚社區意識等貢獻極大。觀光景點的交通便利性是影響旅客遊憩意願及選擇決策的重要因素之一，高鐵及捷運系統通車將可顯著改善各景點的可及性。相對地，觀光事業的繁榮亦將有助於高鐵及捷運系統的運量與營收。故高鐵、捷運與觀光發展相輔相成，對於都市發展均極為重要，成為都市發展的重要課題之一。(高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.3)

(二)文化觀光：

文化(Culture)，源於拉丁文(Cultura)，十九世紀末由西方傳入，其原意是指「栽培」、「培養」之意。而所謂的「栽培」、「培養」是指藉著人為的力量使動植物超越自然的狀態。後來的「栽培」、「培養」又轉化成教育、訓練人類本身使之脫離自然本能的階段。李亦園教授(1996)提出另一層文化的意義是指人類共同活動所創造出來的產物，這些創造出來的產物，不但包括人們所用的工具、社會生活所賴以維持的典章制度、精神生活的種種藝術產品，同時也包括創造過程中諸多人類心智活動的歷程。(高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.23)

而文化觀光則是將「文化」視為一種具有當地特色之地方資源，並能加以開發利用之觀光產業。依據孫武彥教授(1994)在「推展文化觀光策略之研究」中指出，文化觀光之定義是「從事具有文化歷史、教育研究及觀賞、遊樂價值之觀光資源加以開發所形成之觀光產業」。

文化是觀光事業中極為重要的內涵(洪登欽，2003)，觀光不僅是針對自然景觀而已，它必須考察多元文化的各項特色，才能使觀光活動更有意義。前文建會主委陳其南(1996)主張，文化沒有結合觀光，普及率無法發揮；觀光沒有文化內涵為本，將顯得貧乏。其訴求重點在於，觀光事業除結合硬體設備的發展外，文化軟體其實扮演著畫龍點睛的效果，兩者缺一不可。若有觀光，沒有文化，使人感覺過於空泛；反之，若空有文化，沒有觀光，又容易讓人有曲高和寡的感受，而觀光產業的發展需要長期的努力，但若想在短期之內大幅提高觀光活動的人數，除了優美的自然景觀之外，人文活動所傳達的意義及其感性消費更能吸引觀光客。(劉大和，2001)

近年來由於交通運輸的發達，國際間文化交流快速，觀光事業的觸角已經深及世界各個角落，突顯文化觀光的重要性。觀光代表人類移動的綜合行動，也是現代最普遍的社會活動現象。而一個民族特色的文化，包括靜態的名勝古蹟、歷史文物，動態的文化性活動，乃至於含有獨特的文化特質的生活方式，最能滿足觀光客的願望。因此，放眼今日的觀光潮流已趨向於文化觀光一途，也唯有文化始能對各地觀光形成一強而有力的觀光吸引力(洪登欽，2003)。

四、大臺中觀光資源簡介：(資料來源：臺中市文化局網站 <http://www.tccgc.gov.tw/home.asp>；臺中縣文化局網站 <http://www.tccab.gov.tw/welcome/>)

大臺中地區觀光景點非常多，以下僅列舉幾個較為重要的地標作簡介，試圖從其分布配合目前捷運的開發作一初步的探討。

(一)臺中火車站-

臺中火車站建於大正六年(1917)，是日治時代一座仿西方文藝復興時代驛站風格建築，亦是日本政府明治維新運動下的產物。臺中火車站的建立是一個時代的象徵、一個城市的標的、它的建立代表了臺中市鎮的發展、臺灣鐵路史的演進。

(二)臺中公園湖心亭-

臺中公園日月湖原係自然水塘，經人工整修後，水池約有四千一百坪，湖心亭係明治41年(1908)年十月為慶祝縱貫鐵

路全線通車典禮所建，來臺主持的日本閑院宮載仁親王於此亭觀看表演。池亭為雙併式頂涼亭，內為同一平台構造水上建物，水面及以下主要以混凝土柱支撐，平台以上樑柱以木架為主結構。外圍護欄以鑄鐵式欄杆。主柱上亦設鑄鐵造燈架。屋頂尖端以四脊圓弧交叉為頂高設計之造型。

(三)臺中州廳-

日治時期，台灣總督府於大正九年（1920）重新劃分台灣地方行政轄區，在中部地區設置臺中州，管轄臺中市、大屯郡、豐原郡、東勢郡、大甲郡、彰化郡、員林郡、北斗郡、南投郡、能高郡、新高郡與竹山郡等，即今臺中縣、市，彰化縣與南投縣之範圍。臺中市由於係州治所在，機關林立，人口聚集，成為中部地區政治經濟文化的中心。

(四)臺灣府儒考棚-

臺灣府儒考棚，其現址在臺中市西區民生路三十九巷內，原為清光緒十七年(1891)新省會台灣府城小北門街內建築群的主體部份，俗稱考棚，為今日台灣僅存的考棚建物。日治初期曾作為臨時警察官署，大正七年(1918)年因臺中州廳廳舍(今日臺中市政府)的擴建工程而拆遷，移現址作為警察俱樂部而得以保留。

(五)臺中市役所-

臺中市役所興建於明治 44 年（1911），為仿歐式建築，是臺中地區鐵筋混凝土建築的嚆矢。日治時期原為臺中廳公共埤圳聯合會事務所，後來作為臺中市役所，為臺中市的行政官署。戰後曾為臺中市二二八事件處理委員會及中國國民黨臺中市黨部。臺中市政府收回後曾作為臺中市政資料館與新聞室、交通局辦公室等。民國九十一年 7 月登錄為本市歷史建築。

(六)臺中放送局-

臺中放送局於昭和十年（1935）便已開播啟用，位於臺中市新高町水源地（今電台街一號）主要是因日本政府為了發展

廣播事業，消除原本以無線轉播所帶來的技術問題，遂在「臺北放送局」及「臺南放送局」成立後，再增設「臺中放送局」，作為全台廣播中繼，健全有線廣播組織。戰後曾是中國廣播公司與市府工務局拆除隊的辦公室，民國九十一年登錄為臺中市歷史建築。921 地震後建築物受損，文建會補助臺中市政府進行歷史建築修復工程。民國九十二年工務局拆除隊遷出，民國九十三年由文化局完成修復工程。

(七)臺中市市長公館（宮原氏別墅）-

市長公館原是日籍眼科醫師宮原武熊所興建的別墅住宅，是一棟古典與現代風格融和的建築物。宮原醫師為留德眼科博士，曾任臺中州協議員，並與台籍精英共組東亞共榮協會，活躍於政界。戰後，日人遭遣返回國，而這棟別墅則由臺中市政府接收，做為市長公館使用。

(八)大肚山碉堡-

大肚山上有許多日據時代所留下來的碉堡，尤以三座大肚古堡最為有名，古堡錯落於翠綠的山中，添加了幾許神秘感和古意，古堡內有石床、石桌、石椅，交錯縱橫的地道將三座古堡相互連接。

(九)麻園頭溪溪濱公園-

麻園頭溪源自豐原市、潭子鄉交界處，流經臺中市北區、西屯區，而後在烏日鄉匯入大里溪，在縣府重塑整體城鄉風貌政策下，鄉長積極爭取經費並由縣府發包施工，於九十一年底完工。

園區內設置有歷史廣場、文學步道、拱型花廊、動物石雕、光纖吊橋及遍植花木植栽，全長約一公里之環型自行車道貫穿其間，是民眾晨昏散步運動的好地方，尤其入夜後庭園燈飾綻放，溪水燈火搖曳，別有浪漫意境，越夜越美麗，是休閒遊憩的好去處。

(十)梧棲觀光漁市-

政府為發展中部地區漁業，民國六十九年投資八億五千多萬元興建梧棲漁港，並在民國七十三年五月完成正式通航啟用。梧棲漁港是全省數一數二的大型漁港，水域面積二十七公頃，陸地面積有二點四

公頃，足以容納二百四十五艘五十噸級以下的漁船。隨著各項漁業公共設施的興建，省漁業局仍在八十一年八月二十八日將梧棲正式交由臺中港務局接管，將漁港朝生產、休閒、觀光方向發展。

(十一)臺中縣立港區藝術中心-

位於清水鎮，背山、面海、鄰河並坐擁一片平原，建於高低起伏的人工矮丘與平地之間，建築仿閩南風格設計，古樸典雅，具有本土傳統質素和開闊的視野。

具有地方文化特色及其開放性是藝術中心最大的特色，共有演藝廳、展覽廳、國際會議廳、行政區及雅書廊五個廳，每個廳都有不定期的表演活動，如古典之夜、竹雕陶刻展、童玩編織、劇團表演等等。假日時也會有來自各地的老人們聚集在中心迴廊即興式的演出南管、唱民謠、演歌仔戲，為藝術中心增添了熱鬧氣氛。

(十二)高美溼地-

位於清水大甲溪出海口南側，面積約 300 公頃的高美濕地，目前已逐漸取代大肚溪口，成為喜好賞鳥人士的新興賞線。目前，曾在高美濕地棲息的鳥類多達 117 餘種，而成為近年來重要之生態保育區。

(十三)火力發電廠-

每每遙望臺中港方向，總會看到那鮮明顏色的筆直煙囪，當你看到這四支醒目的目標後，不要懷疑你已經到臺中港了。發電廠位於大肚溪出海口北側，廠區面積有 281 公頃，能有這麼大的面積是因為它是抽取臺中港區航道內的泥砂，浚填而成的海埔新生地，且是經過環境影響評估通過才興建的，是一座公園化的電廠。

(十四)花樑鋼橋-

「后豐鐵馬道」以后里馬場為起點，貫穿原舊山線 9 號隧道，再經花樑鋼橋，全長共四點五公里，最後與東豐自行車綠廊相接，形成總長 18 公里、具獨特懷舊魅力的自行車專用道。

參、研究方法

本研究兼採文獻回顧法、歸納法，由文獻中發掘有關臺中捷運與文化觀光資訊，並配合 SWOT 法分析內外部優劣勢，更以北、高二市經驗歸納提供臺中捷運發展之建議。

一、文獻回顧法：

蒐集關於理論、觀光、文化、捷運規畫等相關文獻並整理後，萃取出本研究所需之二手資料，以相關立論基礎支持本研究之論點，並藉助前人之研究經驗，提出建議。

二、歸納法：

運用上述文獻回顧資料，歸納相關議題與重點，尋求多數意見與論述基礎，針對本研究之主題進行分析，統整獲得研究線索，鋪陳論述研究內涵。

三、SWOT(優勢 Strength、劣勢 Weakness、機會 Opportunity、威脅 Threat)

分析：(資料來源：平衡計分卡推廣協會網站
<http://www.bsca.org.tw/?action-viewnews-itemid-21>)

SWOT 分析法又稱為態勢分析法，它是由舊金山大學的管理學教授於 20 世紀 80 年代初提出來的，SWOT 四個英文字母分別代表：優勢(Strength)、劣勢(Weakness)、機會(Opportunity)、威脅(Threat)。所謂 SWOT 分析，即態勢分析，就是將與研究對象密切相關的各種主要內部優勢、劣勢、機會和威脅等，通過調查列舉出來，並依照矩陣形式排列，然後用系統分析的思想，把各種因素相互匹配起來加以分析，從中得出一系列相應的結論，而結論通常帶有一定的決策性。

運用這種方法，可以對研究對象所處的情境進行全面、系統、準確的研究，從而根據研究結果制定相應的發展戰略、計劃以及對策等。進行 SWOT 分析時，主要有以下幾點內容：

(一)分析環境因素：

運用各種調查研究方法，分析出所處的各种環境因素，即外部環境因素和內部能力因素，包括機會因素和威脅因素，屬於客觀因素；內部環境因素包括優勢因素和弱點因素，屬主動因素。

(二)構造 SWOT 矩陣：

將調查得出的各種因素根據輕重緩急或影響程度等排列順序，構造 SWOT 矩陣。

(三)制定行動計劃：

在完成環境因素分析和 SWOT 矩陣的構造後，便可以制定出相應的行動計劃。制定計劃的基本思路是：發揮優勢因素，克服弱點因素，利用機會因素，化解威脅因素。

表二 大臺中觀光 SWOT 分析矩陣

優勢(Strength)	劣勢(Weakness)
1.臺中人口仍不斷上升(目前已超過 1 百萬) 2.臺灣第三大都會區乘客潛力足(中彰投 4 縣市共約 4 百多萬人) 3.大型建設多(如中科水湳經貿園區) 4.主要道路寬(中港路、文心路) 5.臺北、高雄捷運興建經驗累積	1.政府財源不足 2.施工期間的交通維持問題 3.居民搭乘大眾運輸工具的意願(目前市公車每日搭乘人數 6~7 萬而已)
機會(Opportunity)	威脅(Threat)
1.臺中未來是北、中、南三地的熱門據點，流動人口多 2.臺北捷運經驗讓臺中人對捷運的期待可帶動地方繁榮 3.臺中市公車品質不如預期	1.其他交通建設競爭(如臺鐵捷運化的競爭) 2.民眾仍偏好自己開車或騎機車 3.臺中捷運有部分路段位於地震斷層，必須在工程技術上克服

資料來源：本研究自行整理

肆、由北、高二市經驗初探大臺中捷運規劃

一、臺北捷運沿線景點、美食及營運概況：

臺北市捷運的開發是全台最早也是最成熟的系統，其捷運線路網密集，且場站節點對於觀光目的地的連結與重要設施的到達，均有縝密的考量與配置，即使未直接到達某些景點，也可以很方便的運用公共汽車等大眾交通工具轉運、接駁。而這樣的便利性，對於促進大臺北地區文化、觀光活動極有幫助，並進一步昇華為產業開發和地方發展的資產，藉由文化活動與相關產品的銷售，不僅能保護文化財產，也能具體落實文化產業化。

(一)大臺北地區捷運沿線觀光景點整理如下各表：(資料來源：捷運沿線吃 喝 玩 樂 大 蒐 集 網 頁
http://tw.wrs.yahoo.com/_ylt=A3TWBZKJYntMhHgAGeRr1gt.;_ylu=X3oDMTBybjNma2s2BHNIYwNzcgRwb3MDMQRjb2xvA3RwMgR2dGlkAw--/SIG=1355u3fs0/EXP=1283240969/**http%3a//www.tourism.tpc.gov.tw/web66/_file/1906/NEWSdownload/1210902238672file.doc)

表三 南勢角線觀光景點

站名	觀光景點	美食
南勢角站	興南觀光夜市、烘爐地、圓通寺	興南夜市麵線、鐵板燒等小吃
景安站	四面佛	
永安市場站	樂華夜市、仁愛公園	樂華夜市鹽酥雞、蝦仁羹、魯味等小吃
頂溪站	保福宮、楊三郎美術館、世界宗教博物館、福和公園、中興街(韓國街)、國父紀念館分館、永和豆漿街	韓國進口道地的雜貨(包含人蔘、泡菜、辣椒粉、香菇)；世界豆漿大王的豆花、餡肉餅、蘿蔔絲蛋餅、鍋貼以及牛肉餡餅等

表四 板南線觀光景點

站名	觀光景點	美食
府中站	林本源園邸、板橋後站商圈、南雅觀光夜市	南雅夜市奶瓶爆米花、麻油雞麵線、水煎包、煉乳銀絲卷、鮮蚵料理、螃蟹熱炒、臭豆腐火鍋、藥燉土虱
新埔站	板橋花市	油庫口麵線、鴉片粉圓
永寧站	承天禪寺、牛軋糖博物館	青青餐廳、古都餐廳、天籟園、鹿鶴園
土城站	天上山步道、桐花公園	北州手工拉麵、承香園漢堡素食店
海山站	公館溝觀光步道及自行車道	學府路小吃街、裕民路小吃
亞東醫院站	浮洲藝術河濱公園、元智紀念園、板南多元生活區	鹿港甘仔店懷舊餐廳

表五 淡水線觀光景點

站名	觀光景點	美食
關渡站	十三行博物館、關渡大橋、觀音山風景區	八里打鹿岸原住民人文主題餐廳
竹圍站	紅樹林自然保留區	
淡水站	紅毛城、滬尾砲台、福佑宮、漁人碼頭、沙崙海水	三協成餅舖、松品豐餅舖、合益魚酥、阿給、魚

	浴場、牛津學堂、淡水老街、鄞山寺、祖師廟、淡水禮拜堂	酥、鐵蛋、阿媽的酸梅湯等
--	----------------------------	--------------

表六 新店、小碧潭線觀光景點

站名	觀光景點	美食
新店站	烏來瀑布、碧潭、燕子湖	新店福臨門、一碗小羊肉、烏來小米麻薯、小米酒、櫻花大餐等
七張站	七張商圈	樺福丹青購物中心美食街
大坪林站	大坪林鬧區	元定食、蘇杭及新店民權路上餐廳
小碧潭站	小碧潭	新店中央路上餐廳

(二)臺北捷運之運量：(資料來源：臺北都會區捷運之現況與未來發展網頁

<http://www.ntpu.edu.tw/osa/osaaction/documents/a06.pdf>)

第一階段—已通車路段69.1公里，目前平常日每日運量約100萬人次。

第二階段—續建69.9公里已核定路線，預測101年底全部完工後平常日每日運量達230萬人次。

第三階段—繼續興建健全路網約250公里，預測目標年（110年）平常日每日運量約可達360萬人次。

(三) 捷運創造城市文化：(資料來源：【城市不一樣】台北 vs.莫斯科 捷運

創造城市文化網頁：

<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!6Y2KrqWBHxbMr97dBCbf/article?mid=1717>)

2008年時TVBS新聞【城市不一樣】系列報導也曾指出：臺北捷運每天有1百多萬人次運量，從85年營運以來，臺北捷運載運超

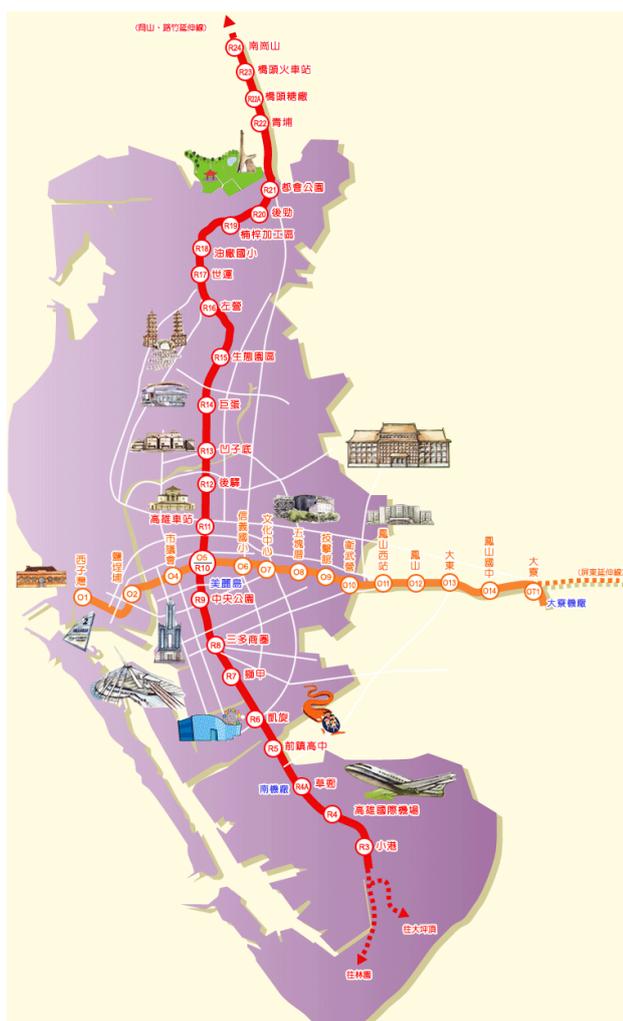
過 33 億多人次，而且連續 4 年，獲得系統可靠度第一名，在設備維護和客戶服務方面，也形成臺北特有的捷運文化。

當時臺北捷運公司總經理蔡輝昇說：「捷運在臺北已經造成一個新的捷運的文化，大家上車都有排隊，然後互相讓位等等，然後車站保持得很乾淨，這些都是國外的捷運系統看不到的。」國外大眾捷運系統看不到的，還有創新中國特色的劍潭捷運站建築，就像一抹往天空中上揚的微笑曲線，捷運劍潭站以纜索懸吊撐起的屋頂，因為截彎取直前的舊士林河道，每逢端午經常有龍舟划過河面，劍潭站就像一艘宛如路上行舟的高架龍船。

蔡輝昇：「因為劍潭站靠近士林夜市，也考慮到未來的國際觀光客會很多，所以當時在設計的時候，就是採用中國傳統的一個龍的形狀，一個龍舟的形狀，同時它是屬於高架路段，所以從外面看的時候，就很明顯可以看到這個站的特色。」

臺北捷運已經不只是每天載運 1 百多萬旅客的運輸工具，捷運裡安穩、有秩序，還有為這個城市，創造了美麗的地標。

二、高雄捷運規劃與發展經驗：



圖三 高雄捷運路線圖

(資料來源：高雄捷運網頁<http://www.krtco.com.tw/travel/travel-1.aspx>)

(一)高雄捷運營運策略及對區域發展之影響：

高雄都會區大眾捷運系統紅橘線貫穿高雄市南北及東西向主幹線，並經過高雄縣鳳山市、大寮鄉、橋頭鄉，後續路網更涵蓋屏東縣，其影響層面擴及整體都會區，捷運系統建設將對社會經濟動向產生全盤整體之影響，同時並將對於人口分佈及產業發展，促成空間結構的變遷；反之，捷運公司亦必須仰賴足夠的運量與營收，方能達成永續經營之企業目標，並持續提供良好的捷運服務（李葉田，2003）。交通建設的興闢，不僅具有改變區域結構的潛力，同時亦是引導區域發展的先驅，能有效縮短時空距離的阻抗，間接促使人力、資源的積極開發和利用，從而對都市、區域的發展型態產生直接的影響。因此，

任何一個已開發或開發中國家無不以龐大而鉅額的交通投資建設來作為持續發展之重要手段，回顧法國、英國、日本之高速鐵路，乃至人口密集之大都市的捷運系統和快速道路、區域間重要交流道之高速公路等等交通設施，無一不是肩負都市、區域之持續發展，促使土地資源合理利用，並使人口、產業能均衡地分佈在空間結構上(張浩峰，2004)。如何吸引旅客以提昇高捷運量的可行策略如下(李葉田，2003)：

- 1.培養自用車族群搭乘捷運習慣。
- 2.提供優惠票價：參考臺北捷運系統、公車客運、鐵路運輸票價及計程車費用等，並依照「大眾捷運系統運價費率計算公式」規定，訂定出合理而且為大眾所能接受的捷運票價，另針對持用儲值票的長期旅客，給予相當幅度的折扣，以期在眾多交通工具中擁有更強的競爭力。
- 3.加強轉乘設施，擴大服務區域：高雄捷運營運初期因僅有紅橘兩路線，並未構成完整路網，仍無法滿足大部分旅客直達目的地需求，為拓展捷運系統的潛在乘客，必須加強現有捷運與其他運輸工具如高雄市公共車船、高雄客運、中南客運、計程車、遊覽車，甚或自用交通工具等的轉乘功能，才能擴大捷運服務區域。
- 4.公車客運業者聯運整合：捷運公司將配合積極推動地方交通聯運業務的開展，希望結合現有高雄市公共車船及其他客運業，經由交通主管機關之核定，共同規劃轉乘路線，以聯運「一卡通」方式服務旅客。
- 5.捷運車站配合當地社經文化特色設計：高雄捷運車站景觀設計，應考量當地社經、文化或生態特徵來規畫公共藝術，並利用捷運車站及周圍活動空間舉辦相關活動，帶動捷運沿線商機及觀光資源。
- 6.規劃市郊工業區或社區巴士：高雄捷運公司為充分發揮捷運轉乘功能，針對大眾運輸系統最主要的乘客，即高中、職以上學生及朝九晚五的上班族人士等，將與區內各高中、職以上學校、大型企業、大型辦公大樓及工業區合作，在上下班(學)時段，辦理捷運接駁交通車服務，以確實掌握這批忠實的旅客；另視各

車站實際需要，協調公車業者行駛特定社區，以社區巴士服務郊區接駁運輸。

表七 交通建設對區域發展影響之相關文獻

作者	交通建設	對區域發展的影響
蔡岳霖	臺北捷運系統	1.車站週邊提供便民的民生商業 2.接駁公車與捷運系統相輔相成
胡怡鶯	臺北捷運系統	1.居住機能減弱、休閒機能增加 2.提昇商業活動吸引力、吸引商家進駐 3.可及性增加、空間移動便利
林志重	高雄捷運系統	1.緩和尖峰時間都會區擁擠問題 2.減少能源浪費、降低空氣污染 3.提高易行性指標，貨物流通方便 4.引進適當的經濟活動
李葉田	高雄捷運系統	1.增加就業機會 2.促進經濟發展 3.帶動景氣繁榮 4.提昇藝文水準 5.改善環境品質 6.擴大生活與就業範圍 7.擴大高雄都會活動範圍 8.中山路(R8-R11)人行空間的改善 9.中央公園改建

資料來源：高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.95

(二)高雄捷運與觀光：

未來高雄捷運延伸到路竹及屏東，將可擴大其服務範圍，配合接駁公車路網的行駛將可使觀光服務擴及大高雄地區，讓捷運與觀光相乘效果更加顯著。此外，在高雄市區的大眾運輸路網構建部份，雖然紅橘線將構成運輸主軸，且未來亦將行駛捷運接駁公車構成路網，但

若干重要的運輸路廊仍應採較公車更直捷、便利的運輸系統來服務，以兼顧都市發展與交通建設的成本與效益，此問題的解決途徑之一是發展輕軌系統，連結各觀光景點，促使觀光產業蓬勃發展。

高雄捷運車站景觀設計，應考量當地社經、文化或生態特徵來規畫公共藝術，例如技擊館站將以體育活動為主題；文化中心站將充滿藝術的氣息；中山圓環站位於高雄的中心，將規劃為現代感的商業中心等，利用捷運車站及周圍活動空間舉辦相關活動，帶動捷運沿線商機及觀光資源。此「捷運觀光化」的觀念應持續推廣下去，且建議捷運公司應於營運階段持續建設車站風貌，並配合良好宣導計畫，俾推動捷運相關觀光活動，吸引旅遊人潮，並且落實市民心中有觀光，建構友善及交通便利的城市。觀光產業的競爭，是「國家與國家」競爭，是「區域與區域」競爭。要吸引遊客，單打獨鬥不能成事，一定要整合區域觀光資源、聯合行銷，才能達到集客目標。面對其他地區的競爭，「唯有整合才有競爭力」。(高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.95-96)

三、大臺中捷運規劃與觀光發展：

(一)捷運規劃考量因素：

從中地理論的觀點，可以將捷運場站視為一個個的中地，而大小不同的車站就像是高低不同階層的中地一樣有其大小不同的服務範圍，重要的捷運車站，例如在重要地標、交通要道，或是人潮聚集之處，因乘客搭乘捷運的需求量大，轉運需求相對增加，需要配置較多的班次甚至軌道來調撥捷運車輛，以因應大量的搭乘需求，而人潮的流動聚集或停等，間接帶動食衣住行的需求，進而吸引店家百業進駐捷運車站或週邊，形成聚集效益。商店的聚集，會吸引更多的人潮，人潮的流動，將會吸引更多的商店聚集，形成一種循環，而這模式最後將產生如中地理論般的階層關係：大型中地，也就是商店等服務設施較多的地區，因為能提供多樣化的服務，有需求的消費者也願意移動較遠的距離前來消費，因此擴大了中地的服務範圍，成為高階層中地；而較小的捷運車站，例如大站與大站之間的中繼點，乘客搭乘的需求少，或是只有轉車的需要而停駐該站，人潮流動較低，相對的消費需求也會減少，商家無利可圖的情形下，聚集效應較不明顯。以中

地理論的概念，因為商店等設施少，相對能提供的服務也少，消費者願意移動至該地消費的需求降低，因此中地的服務範圍縮小，形成較低階層的中地。由於捷運路線是帶狀發展，雖然無法如同中地理論一般形成蜂巢狀的服務圈遍佈整個區域，但如果捷運路線夠密集的佈滿該區，其能形成的服務範圍概念則類似中地理論的論點，可以吸引相對的人潮與商家聚集。

這樣的觀點放在大臺中捷運的規劃上，首先應該檢視捷運站設置的地點，所謂「Location、Location、Location」，不僅僅是不動產的投資需要看重區位，車站的位置當然也必須注重區位，如何切合民眾搭乘的需求極為重要，因為沒有乘客，捷運就無法經營下去，沒有了人潮，商家等服務設施也無法有效聚集，那麼藉由人潮及商家聚集帶動地方發展的效果勢必大打折扣，而要以此推動觀光發展的美意也將不復存在。

以目前臺中捷運的規劃，是沿著臺中港路與文心路二條主要幹道行進，列舉幾個較為重要的車站如下：

表八 與觀光景點有關之臺中捷運場站位置說明表

場站	場站位置
G3	松竹路與舊社巷交叉路口附近(擬設站於松竹路及舊社巷周邊，鄰近大坑風景區，是臺中人重要的休閒去處之一。)
G4	北屯路上，鄰近舊社公園(擬設站於臺鐵松竹站周邊，將能有效地轉載臺鐵人潮進入市區。)
G5	文心路及興安路、天津路交叉路口附近(鄰近臺鐵太原站，附近學區又多，生活休閒機能很高。)
G6	文心路及崇德路交叉路口附近(有國際標準棒球場，公共設施已有雛型。)
G7	文心路及大雅路交叉路口附近(鄰近水湳經貿區，附近商圈

	成熟，是金融商圈集中的地方。)
G8	文心路及河南路交叉路口附近(鄰近水湳經貿區，擬設站於文心路與櫻花路周邊，近逢甲商圈。)
G9	文心路及臺中港路交叉路口附近(G9 站為雙向入口設計，一邊是「假日玉市」，一邊是遠百停車場。臺中七期要地，近科學博物館，周邊有臺中新市政、大都會歌劇院等坐落，未來發展就像臺北市的仁愛路及敦化南路區段，預計將吸引大型百貨業進駐及商辦商圈的形成圓型劇場開放的綠地空間帶來消費商機。)
G10a	文心路及向上路交叉路口附近(大新國小正對面圓滿劇場側邊)
G12	文心南路及文心南五路交叉路口附近，臨近南苑公園
G13	建國北路與永順路路口附近，鄰臺鐵大慶站
G14	建國北路上，鄰近臺中生活圈二號道路
G16	建國北路及光日路交叉路口附近
G17	臺中高鐵車站專用區內(G16站及G17站的鎮南休閒商業專區，其中最受矚目的計劃是博奕專區，將打造國際賭場。)

(資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw/>，及自行整理)

可以看得出來除了 G3 站鄰近大坑風景區；G6 站有國際標準棒球場；G9 站一邊是「假日玉市」，一邊是遠百停車場；G10a 站在圓滿劇場側邊；G16 站及 G17 站有鎮南休閒商業專區等，與文化觀光設施較為接近外，其餘多是以上下班通勤或是場站需求而設，對於利用捷運提高文化觀光的力量稍顯薄弱。

觀察臺北捷運的規劃，前已述及並整理了目前捷運沿線相關的文

化觀光景點，相當的多元且涵蓋面甚廣，值得借鏡，當然最主要的原因是其捷運點、線、面廣且路線延伸距離遠，而且捷運車站的設置考量除了通勤之外，在各個風景、觀光、消費點均有所考慮，因此對於捷運可以一次到位，方便快捷到達目的地的效益促使乘客或需求者更願意搭乘，因此臺北捷運的運量方能逐年攀升，顧客滿意度也是居高不下，人潮便能帶動錢潮，商家願意聚集在車站附近，提供更多的服務予消費者，相對地提升地方發展頗有助益，這點可以從臺北捷運沿線的發展看出一般，即使都市邊緣的捷運線末端也能有所發展，其效益不容小覷。而臺北捷運的路線與車站設置，不僅連接相當多的觀光景點，如士林夜市、北投溫泉、淡水等等；文化展演地點也相對接近捷運線及車站，讓文化的可及性大大的與民眾拉近距離，可以說非常容易就能獲得文化觀光資源，人民也會更加願意去參與文化活動，因此對於文化推展大有幫助，其對相關消費所帶來的影響也會提高，更能支撐文化產業的延續與發展。

另從高雄捷運的建置經驗觀察，以目前高雄捷運完成的路線來看，捷運站除停靠機場、火車站等地方，還有在橋頭糖廠、巨蛋、中央公園、西子灣、三多商圈等地方均有場站設置，這些地點與人潮、文化觀光有關，可藉捷運線連結，讓民眾能有便捷的交通工具可搭乘，而對人潮湧入、商家聚集，帶動地方觀光與發展，實有助益。另外，為讓民眾可以到達更多景點與目的地，前已提及下列二點建議，可提高運載量：

1. 加強轉乘設施，擴大服務區域。
2. 公車客運業者聯運整合。

而高雄捷運網的建構雖然以紅橘線為運輸主軸，未來將行駛捷運接駁公車構成路網，部分路網將發展輕軌系統，連結各觀光景點，促使觀光產業蓬勃發展，以兼顧都市發展與交通建設的成本與效益。而在高雄市政府研究發展考核委員會針對高雄捷運的研究報告中，有關專家學者訪談的結果匯整如下各點，可提供大臺中捷運規劃之參考：(高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.98-100)

1. 規劃各運輸工具間的接駁系統：

高雄市的觀光發展，交通建設是一個很重要的因素，未來紅線和橘線經過的一些地區，從高鐵下來可以搭捷運往橋頭糖廠、半屏山、蓮池潭、六和夜市、中央公園、三多商圈的百貨及布魯樂谷等等，除了紅、橘兩線之外，還有規劃一些長期的路網路線，包括從橘線鳳山站延伸到屏東去，對屏東的觀光也很有幫助，還有計畫延伸到岡山、路竹去。

高雄市交通上補強的部分，除了主軸的高鐵及捷運的交通建設之外，規劃相關接駁系統是首要之務，首先要強化公車營運服務系統，並且推動高雄市公車準時抵達以及公車抵達提醒乘客服務，讓搭乘公車的民眾及遊客更有意願搭乘大眾運輸工具，其次努力推動公車候車環境及場站轉運系統，再強化高鐵到高雄市區的接駁系統，健全高雄市的交通網，最重要的是交通局、捷運局要共同來參與規劃及建設，讓高雄市的交通系統越來越便利。

2. 高高屏觀光資源與交通連結：

(1) 在高雄市交通的部分：

在遊河觀光船泊運輸方面，開啟一些真愛碼頭、新光碼頭到旗津碼頭的觀光遊河航線，還有愛河到建國橋及美術館的碼頭那部分的行程。積極推動偏重在健全大眾運輸系統方面，首先要強化公車營運服務系統，甚至用大筆經費購買新型公車來投入，公車的候車環境及場站的轉運系統來講，都積極努力推動當中。再強化接駁高鐵到達高雄市區以後，甚至轉乘捷運到主要的交通接駁轉運。不管是旅遊或住宿，臺北捷運也有一日遊的活動。高雄遊愛河或捷運也好，可以開發一日遊的行程，各式各樣的交通工具隨你坐。這或許也可以當成是對遊客的誘因。

(2) 在高高屏交通的部份：

捷運除了紅橘線規劃之外，也有規劃一些未來的路網，例如從鳳山那邊一直延伸到屏東，就是說從中山大學哈瑪星站那邊坐車可以到屏東市去，另外還有規劃從小港機場可以坐到岡山路竹科學園區，另外還推動輕軌走大順路凱旋路成功路，成

功路就靠近金典這邊，重要的店都有經過規劃，所以捷運除了紅橘線之外，還有規劃一些路線，未來正式營運之後就會透過觀光景點小冊子的發送，讓市民或外來民眾可以了解下車之後可以到附近做遊覽。

(3)大眾運輸整合都市交通：

高雄市為台灣南部最大城市，並與位於高雄縣內的週邊衛星城市形成大型都會區，因此市區的交通流量十分龐大。每逢尖峰時段或假日，經常會有大量人潮、車潮於市區內或縣、市之間流動，導致市區內許多重要幹道經常出現交通阻塞的情形。大眾運輸部分，目前營運中的高雄市公車路線共有 68 條。由於過去長期忽視對於大眾運輸的相關規劃，因此大眾運輸使用率目前仍舊偏低，目前高雄市居民的交通工具大多以汽、機車為主。故若能落實大眾捷運系統轉乘讓旅客到達想去的目的地，則高雄市的大眾運輸系統便能連結整合都市交通。

(二)大臺中捷運對觀光的影響：

從以上臺北及高雄的經驗得知，大臺中捷運的規劃應重視以下各點，方能促進文化觀光的效益：

- 1.自從高速鐵路開通以來，臺北到高雄345公里的距離只要90分鐘就能抵達，台灣一日生活圈的目標似已達成，這樣的改變對於整個觀光市場有很大的衝擊。大臺中是否能跟上觀光潮流，交通建設及觀光點的軟硬體設施便是其中相當重要的一環，本研究提出的捷運線規劃，是否能夠延伸至各重大觀光景點並配合其他大眾運輸工具便利遊客或搭乘者，應當審慎考量。
- 2.捷運經過的景點多寡，將對大臺中的城市發展有正面的幫助。
- 3.可以考量把「一日生活圈」變成「一日文化圈」，高鐵的效益將此構想變為可能，因為便捷的交通運輸，有可能吸引南、北部民眾前往大臺中觀賞文化活動或參與觀光行程。
- 4.目前的交通接駁系統良窳，如高鐵對外的交通轉乘及捷運路線的拓展、場站節點的設置、公車系統等配合，應通盤考量。

- 5.強化及運用大臺中的觀光優勢，如氣候、山河海港、人文友善等。
- 6.公車系統的強化：可以結合民間資源，配合政府交通部門的路線規劃，或進行委外策略，來整合大眾運輸建設。高鐵、捷運、公車系統等，甚至配合臺鐵，形成嚴密的路網，對於大臺中的觀光，能便利的運用這些交通工具抵達景點，為地方發展帶來新風貌。
- 7.可以考慮在捷運站或適當地點設立旅遊服務中心提供地圖及相關資訊，讓外來旅客方便取得旅遊訊息，這些資訊可以包含捷運、高鐵、公車系統等可以到達的旅遊景點和轉乘的方式。
- 8.捷運的沿線應考量設置寬敞且優質的人行步道，以高雄市為例，該市有美麗島大道、博愛大道等，因為有好的步道系統出外旅遊的意願也會提高，那些步道都有進行很好的規劃，如美麗島大道就從本來人行道的五米變成十一米。(高雄市政府研究發展考核委員會，2007, P.103)
- 9.以中地理論觀點，將各個捷運站比喻為一個個的中地，除了本身可以吸引人潮商家外，政策上也可考慮在捷運站周邊規畫商店街，以提供更多的服務予來往的乘客或居民，例如設置一些具吸引力的購物商場、遊戲場、特色商店、展覽館或地標景點等，讓旅客願意花時間留下來消費，促進觀光效益。
- 10.目前臺中烏日高鐵站與臺鐵、捷運站未來將形成三鐵共構車站，轉乘效果應能有很好的發揮，更有機會帶動當地商機的興起，甚至形成商圈，並發展獨特的場站意象文化。這是大臺中連結南北甚至東部觀光很好的機會，應該審慎的規劃捷運系統，未來路線的延伸及場站設置除了照顧通勤者的需求外，應將捷運轉乘接駁之專車或公車系統一併納入規劃與佈網，逐漸以大眾運輸取代機車等一般交通工具的使用，不僅能節能減碳，還可以提高使用率，維持捷運的營運，進而促進地方觀光及產業發展。

伍、結論與建議

一、結論：

研究發現臺中縣市合併後不僅現有臺中市的文化景點外，更納入臺中港等臺中縣之觀光資源，未來大臺中直轄市將有豐厚的文化觀光潛力可與北、高二市齊驅，成為中臺灣不可或缺的文化發展基地。若能妥善規劃，整合捷運路線與場站，必能帶來更好的觀光環境與文化發展，開創文創產業投資環境，帶動大臺中經濟成長。

而要發展觀光，帶動地方與產業，最重要的是交通建設的完善程度，臺中地區目前已有高鐵站、臺鐵站及公車系統，未來將完成的捷運將具有關鍵性地位。由北高二市之經驗來看，捷運能快速的帶動人潮與商業聚集，但光靠捷運場站與路線仍不敷需求，必須倚賴公車系統接駁、轉運，形成嚴密的路網，方能提供便利的運輸條件，符合通勤與觀光目的，如此才有機會帶動產業及觀光發展。

為能讓捷運路線符合上述需求，政府交通、文化、觀光等部門應有跨單位之特別組織，同心協力規劃出適宜的捷運路線與場站位置，結合現有之交通工具整體規劃，讓臺中捷運發揮應有效益，達成文化與觀光發展目標，進而促進地方發展。

二、建議：

- (一)成立交通、觀光、文化跨單位組織，從上而下，整合規劃未來捷運路線、場站連結各觀光文化點。
- (二)因高鐵興建使「一日文化圈」成為可能，若要吸引南、北部民眾前往大臺中觀賞文化活動或參與觀光行程，捷運經過的景點愈多，將有正面效果。而目前的交通接駁系統，如高鐵對外的交通轉乘及捷運路線的拓展、場站節點設置、公車系統等配合，應通盤考量。
- (三)公車系統的強化：可以結合民間資源，配合政府交通部門的路線規劃，或進行委外策略，來整合大眾運輸建設。高鐵、捷運、公車系統等，甚至配合臺鐵，形成嚴密的路網，對於大臺中的觀光，能便利的運用這些交通工具抵達景點，為地方發展帶來新風貌。
- (四)引導民眾改變使用交通工具的習慣，逐漸由汽機車轉為搭乘大眾

運輸系統，如捷運、公車。

(五)考量於捷運場站周邊規劃商店街等設施，可以優惠政策吸引店家進駐。

(六)捷運沿線之人行步道應能考慮拓寬，便利人群快速移動。

(七)持續行銷：除捷運等交通工具的配合外，大臺中有諸多優良的觀光文化資源，但真正知道的民眾或非多數，甚至當地居民也可能一知半解，如能有效行銷，讓更多民眾知道臺中之美，在民意的支持下，政策推行更有助益。

(八)提高觀光資源預算：遊客對觀光文化地點的硬體設施感受最為直接強烈，如能定期維護更新為其注入新意，民眾與遊客再次旅遊的意願將相對提高，更益其發展。

(九)文化傳承與文創產業的扶植：觀光資源之所以有價值是因為有其歷史背景或優美景觀撼動人心，其中文化的塑造是人們長久的記憶，如何歷久彌新有賴持續的傳承與保存。除硬體建設外，軟體更是文化長遠發展的關鍵因素，文創產業因結合創意商品，可帶來收入與參與意願，發揚地方特色。

(十)相關單位的合作或異業結合：目前文建會文化資產總管理處籌備處設於臺中市，其對文化資產的推廣與保存有相當的著力，臺中縣市合併後可與其合作共同為大臺中盡一份心力。另外，異業結合也可以進一步研究，觀光文化的創新有賴集思廣益，不同行業參與者的腦力激盪多能開創新意，在求新求變的大環境中，創意讓人有持續成長的動力，也是未來發展的基石，應值得重視。

參考文獻

[文獻資料]

- 1.李亦園，1996，文化與修養，幼獅文化事業公司
- 2.李葉田，2003，捷運系統與都市觀光發展之研究－以高雄市為例，長榮大學經營管理研究所碩士論文
- 3.洪登欽，2003，傳統文化觀光與文化產業發展之探討－以高雄市愛河流域下游為例，樹德科技大學建築與古蹟維護研究所碩士論文
- 4.孫武彥，1994，文化觀光－文化與觀光之研究，三民書局
- 5.高雄市政府研究發展考核委員會，2007，後高鐵、捷運時代，高雄市觀光發展與區域觀光資源整合策略之研究，高雄市政府研究發展考核委員會委託研究
- 6.陳坤宏，1991，空間結構－理論與方法論，臺北：明文
- 7.陳其南，1996，地方文化與區域發展，地方文化與區域發展研討會論文集，行政院文化建設委員會
- 8.張浩峰，2004，高鐵特定區開發對區域發展影響之研究，逢甲大學交通工程與管理學系碩士論文
- 9.劉大和，2001，觀光與文化慶典－當前台灣觀光發展重點，觀光文化節慶，台北：台灣經濟研究院
- 10.韓乾，2001，土地資源經濟學，滄海

[網路資料]

- 1.平衡計分卡推廣協會網站
<http://www.bsca.org.tw/?action-viewnews-itemid-21>
- 2.交通部高速鐵路工程局網站
<http://www.hsr.gov.tw/>

3. 【城市不一樣】台北 vs. 莫斯科 捷運創造城市文化網頁

<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!6Y2KrqWBHxbMr97dBCbf/article?mid=1717>

4. 高雄捷運網站

<http://www.krtco.com.tw/travel/travel-1.aspx>

5. 臺中市文化局網站

<http://www.tccgc.gov.tw/home.asp>

6. 臺中縣文化局網站

<http://www.tccab.gov.tw/welcome/>

7. 臺北都會區捷運之現況與未來發展網頁

<http://www.ntpu.edu.tw/osa/osaaction/documents/a06.pdf>

8. 捷運沿線吃喝玩樂大蒐集網頁

http://tw.wrs.yahoo.com/_ylt=A3TWBZKJYntMhHgAGeRr1gt.;_ylu=X3oDMTBBybjNma2s2BHNIYwNzcgRwb3MDMQRjb2xvA3RwMgR2dGlkAw--/SIG=1355u3fs0/EXP=1283240969/**http%3a//www.tourism.tpc.gov.tw/web66/_file/1906/NEWSdownload/1210902238672file.doc

9. Jack 的保險世界網頁

<http://blog.xuite.net/potbab/jack/28281315>