

TTB107010（委託研究報告）

臺中及中臺灣觀光業如何從2.0 邁向4.0發展計畫研究案

受委託單位：臺灣文化創意產業學會

研究主持人：拾已寰

協同主持人：王志宏、黃玉琴

研究期程：中華民國107年3月至107年12月

研究經費：新臺幣123萬元

臺中市政府觀光旅遊局委託研究

中華民國107年12月

（本報告內容純係作者個人之觀點，不應引申為本機關之意見）

目次

目次.....	I
圖次.....	VI
摘要.....	VIII
第一章、 計畫執行項目及範疇	1
第一節、 計畫緣起	1
第二節、 計畫研究範圍	4
第二章、 計畫流程	5
第一節、 研究步驟	5
第二節、 研究方法	6
第三章、 計畫內容	9
第一節、 整體計畫願景目標	9
第二節、 基本資料調查與分析	9
第三節、 深度訪談	98
第四節、 旅運需求預測與分析	104
第五節、 SWOT 分析	123
第六節、 發展課題與對策	129
第七節、 整體觀光發展	133
第八節、 座談會辦理成果	150
第九節、 行動計畫	158
第十節、 預期績效及成果	166
第四章、 計畫管理	173
第一節、 工作進度與工作內容	173
第二節、 工作人力配置	175
第三節、 計畫組織架構	176

第四節、	工作會議辦理情形.....	178
第五章、	附件	181
第一節、	歷次審查會議意見處理情形對照表.....	181
第二節、	歷次會議記錄.....	190
第三節、	深度訪談內容.....	219
第四節、	中臺灣交通路線彙整.....	235
第五節、	參考文獻.....	261

表次

表 1 中臺灣各縣市人文遊憩資源	13
表 2 中臺灣各縣市自然生態景點	16
表 3 中臺灣各縣市產業觀光景點	20
表 4 中臺灣各縣市觀光遊樂業	23
表 5 中臺灣各縣市節慶活動	24
表 6 中臺灣各縣市旅宿業、旅遊服務中心及借問站數量	27
表 7 106 年觀光旅館、旅館、民宿住客類別人數統計	27
表 8 103 年及 106 年觀光旅館住客國籍人數統計	28
表 9 103 年及 106 年旅館業住客國籍人數統計	28
表 10 103 年及 106 年民宿住客國籍人數統計	29
表 11 歷年中臺灣縣市人口增加率	30
表 12 102 至 106 年臺中遷入人口區域	31
表 13 歷年中臺灣各縣市人口數	31
表 14 歷年就業者之教育程度結構	32
表 15 中臺灣各縣市人口老化指數	32
表 16 106 年中臺灣縣市各產業就業人口占比分析	33
表 17 歷年中臺灣縣市觀光周邊產業從業人數分析	35
表 18 104 年中部地區從事多元化經營之漁業家數	36
表 19 104 年中部地區從事多元化經營之農牧業家數	36
表 20 107 年 10 月 臺中國際機場定期航班資訊	38
表 21 臺中國際機場機場快線	39
表 22 高鐵假期套裝遊程	45
表 23 臺中港定期航線資訊	49
表 24 中部臺灣好行路線	52
表 25 中部臺灣觀巴路線	53
表 26 各縣市自行車道	56

表 27 臺中市捷運綠線.....	58
表 28 臺灣歷年觀光發展.....	64
表 29 I3 TRAVEL 愛上旅遊計畫之歷年工作成果.....	67
表 30 臺中歷年觀光發展.....	72
表 31 臺中及中臺灣觀光 1.0 至 4.0 發展階段	74
表 32 102 年至 106 年來臺旅客來臺目的分析.....	85
表 33 106 年來臺旅客地區別分析	86
表 34 106 年來臺旅客主要遊覽景點排名	88
表 35 106 年來臺旅客最喜歡景點排名	89
表 36 106 年來臺旅客遊覽景點所在縣市排名.....	90
表 37 106 年來臺旅客在臺期間參加活動排名.....	90
表 38 106 年國人至各旅遊地區之比率	91
表 39 國人旅遊時主要從事的遊憩活動	92
表 40 國人旅遊時最喜歡的遊憩活動	92
表 41 國人國內旅遊主要到訪旅遊地區	93
表 42 國內旅遊主要到訪據點.....	93
表 43 臺中市主要觀光遊憩區遊客人次年報表	97
表 44 深度訪談受訪者名單.....	98
表 45 深度訪談-觀光發展問題統計表	100
表 46 深度訪談-因應策略統計表	102
表 47 臺中市 23 處主要觀光遊憩據點之觀察值與推估值列表 ..	107
表 48 SWOT 分析表	123
表 49 座談會流程表	151
表 50 與貴賓建議	153
表 51 國道一號行經路段.....	235
表 52 國道三號行經路段.....	236
表 53 國道四號行經路段.....	237

表 54 中部地區省道快速道路.....	238
表 55 中部地區一般省道.....	238
表 56 中部地區一般省道支線.....	239
表 57 苗栗縣公路客運.....	240
表 58 臺中市公路客運.....	241
表 59 彰化縣公路客運.....	246
表 60 南投縣公路客運.....	248
表 61 雲林縣公路客運.....	251
表 62 嘉義縣公路客運.....	254
表 63 嘉義市公路客運.....	255
表 64 臺中市 IBIKE 場站一覽表.....	257
表 65 彰化縣 YOUBIKE 場站一覽表.....	259
表 66 南投縣自行車場站一覽表.....	260
表 67 嘉義市 E-BIKE 場站一覽表.....	260

圖次

圖 1 臺中市國際觀光發展藍圖	2
圖 2 中進中出國際入境旅遊模式圖	3
圖 3 中臺灣範圍圖	4
圖 4 本計畫流程圖	5
圖 5 96 年至 106 年中臺灣縣市一級產業就業人口占比分析	34
圖 6 96 年至 106 年中臺灣縣市二級產業就業人口占比分析	34
圖 7 96 年至 106 年中臺灣縣市三級產業就業人口占比分析	35
圖 8 擴建航廈示意圖	40
圖 9 新建停機坪滑行道及聯絡滑行道示意圖	41
圖 10 中長期發展計畫示意圖	41
圖 11 2015~2035 年臺中國際機場國際旅客運量預估	43
圖 12 高鐵分布圖	44
圖 13 中臺灣臺鐵路線圖	46
圖 14 臺中山手線計畫	47
圖 15 臺中區內重要交通動線圖	50
圖 16 智慧公路路網圖	51
圖 17 中臺灣臺鐵路線圖	55
圖 18 捷運藍綠線及山手線示意圖	57
圖 19 捷運藍線站點示意圖	60
圖 20 VZ TAIWAN 智慧觀光服務平臺	70
圖 21 大臺中 123 說明圖	80
圖 22 臺中市觀光施政願景	81
圖 23 大臺中 123 政策	82
圖 24 106 年亞洲地區來臺觀光旅客分布	86
圖 25 106 年美洲地區來臺觀光旅客分布	87
圖 26 106 年歐洲地區來臺觀光旅客分布	87
圖 27 歷年來臺旅客統計	96

圖 28 近 5 年國人國內旅遊總旅次變化	96
圖 29 中臺灣聯外交通動線	104
圖 30 東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道模型	112
圖 31 草悟道模型	112
圖 32 台中公園模型	113
圖 33 國立自然科學博物館模型	113
圖 34 大坑登山步道模型	114
圖 35 大甲鎮瀾宮模型	114
圖 36 谷關遊憩區模型	115
圖 37 臺灣美術館模型	115
圖 38 梧棲觀光漁港模型	116
圖 39 鐵砧山模型	116
圖 40 麗寶樂園模型	117
圖 41 后里馬場模型	117
圖 42 臺中都會公園模型	118
圖 43 梨山遊憩區模型	118
圖 44 武陵農場模型	119
圖 45 萬和宮模型	119
圖 46 東勢林場遊樂區模型	120
圖 47 福壽山模型	120
圖 48 大雪山國家森林遊樂區模型	121
圖 49 武陵遊客中心模型	121
圖 50 八仙山國家森林遊樂區模型	122
圖 51 臺中市 21 處主要觀光遊憩據點總計模型	122
圖 52 觀光 4.0 整體推動架構	135

摘要

臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案

內容摘要

- 一、 中文計畫名稱：
臺中與中臺灣觀光業如何從2.0邁向4.0發展計畫研究案
- 二、 英文計畫名稱：
A Research Project on How to Upgrade The Tourism of
Taichung and the Central area of Taiwan from 2.0 to
4.0
- 三、 計畫編號：TTB107010
- 四、 執行單位：臺灣文化創意產業學會
- 五、 計畫主持人（包括共同主持人）：拾已寰
- 六、 執行經費：1,234,862
- 七、 執行開始時間：107/03/27
- 八、 執行結束時間：107/12/10
- 九、 報告完成日期：107/12/10
- 十、 報告總頁數：267頁
- 十一、 使用語文：中文
- 十二、 報告電子檔名稱：TTB107010.pdf
- 十三、 報告電子檔格式：pdf
- 十四、 中文關鍵詞：regional tourism、Taichung and the
central area of Taiwan、Tourism Policy
- 十五、 英文關鍵詞：區域觀光、臺中與中臺灣、觀光政策

十六、中文摘要：

本計畫旨在剖析臺中市與中臺灣(苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市)觀光發展狀況，順應國內外重大觀光計畫與旅遊趨勢，研擬由觀光 2.0 邁向 4.0 的願景與目標，並提出未來發展策略。

文獻分析著重彙整研究範圍內觀光核心議題，包括：自然環境、觀光資源、社經發展、交通運輸、相關計畫、觀光趨勢、區域觀光、旅遊市場等，並深度訪談超過 19 位產官學代表。後續以 ARIMA(差分整合移動平均自迴歸)模型，進行旅運需求預測，並藉由 SWOT 分析，將文獻分析與深度訪談之內容，發展 TOWS 矩陣，找出臺中及中臺灣觀光發展關鍵課題，以研擬適切之推動策略，並召開座談會，審視發展可行性與預期效果。

觀光 2.0 邁向 4.0 的進程中，本計畫提出「臺中先行，中臺灣共榮」為施政願景，並擬訂三大推動目標：

- 一、「佈局國際、深化臺中味」，定義臺中觀光核心價值。兩項具體策略為「開拓國際行銷多元市場」及「營造地方創生臺中魅力」。
- 二、「全域觀光、整合旅遊資源」，作為整體發展觀光產業之戰略。兩項具體策略為「強化跨區域合作」及「拓展跨領域合作」。
- 三、「增值服務、革新旅遊環境」，提供無縫友善旅遊服務。兩項具體策略為「建置創新遊憩智助服務」、「建構美學環境友善通用」。

藉由本計畫觀光發展藍圖之建構，預期逐步達到「從公、私部門及民眾齊力支持觀光旅遊產業發展」、「順應資通訊發展趨勢，打造智慧旅遊城市」、「智慧科技多元行銷，觀光體驗創新魅力」、「慶典盛事傳播渲染力，中台灣品牌塑造」、「中臺灣無縫隙交通網，友善旅遊環境」、「中臺灣旅遊產業質量並進」等六大效益，期推動臺中成為中臺灣旅遊城市標竿，發揮區域門戶及領頭羊的角色，實踐臺中及中臺灣觀光整體發展。

十七、英文摘要：

This project aims to analyze the state of tourism development in Taichung and the central area of Taiwan (including Miaoli County, Changhua County, Nantou County, Yunlin County, Chiayi County, and Chiayi City) and drafts the vision and goals in tourism from version 2.0 to 4.0 and its future development strategies conforming to the important domestic and international tourism plans and travel trends.

Document analysis is used to collect and trim the core topics of tourism within the scope of research, including but not limited to natural environment, tourism resources, social and economic development, transportation, related plans, travel trends, regional tourism, tourism marketing. The reviews are made with in-depth interviews with over 19 representatives from the field of industry, official, and university. Furthermore, the ARIMA (Autoregressive Integrated Moving Average) model is utilized to forecast the travel and transportation demands. SWOT analysis is used to integrate the outcomes of document analysis and in-depth interviews to develop a TOWS Matrix and find the critical issues for the tourism development of Taichung City and the central part of Taiwan. Through these procedures, execute strategies can be proposed precisely. Additionally, a seminar is also held to review the feasibility and expected effects of the strategies proposed by this project.

In the progress of expanding the vision in tourism from version 2.0 toward version 4.0, the project promotes the concept of *“Putting Taichung as first priority, then co-prospering the central of Taiwan”* as our governing vision. In terms of that, we proposed three major goals:

First, *“deepening Taichung features while reaching out to the world”*. Define the core value of Taichung’s tourism. Two practical strategies are *“exploring diverse market with*

international marketing” and *“creating and promoting the glamorous of local creativities in Taichung”*.

Second, take *“holistic tourism and Integrated tourism resources”* as a general strategy to develop the tourism industry. Two specific strategies are *“strengthening cross-regional collaboration”* and *“expanding cross boundary collaboration”*.

Third, *“value-added service (VAS) and innovative tourism environment”*, provides seamless and friendly travel services. Two practical strategies are *“creating an innovative and smart travel service”* and *“building an aesthetical ,friendly, and universal design environment”*.

Through the tourism development blueprint constructing by this project, we expect to achieve some goals such as to “supporting the development of the tourism industry with cooperation among authorities, private sector, and the public,” “creating an intelligent tourism city by following the trend of develop technology,” “experiencing the charm and innovative services of tourism by using the smart technology through diverse marketing channels,” “forming the image with the central of Taiwan within the impact of media on events and festivals,” “building friendly tourism environment by seamless transportation network in the central of Taiwan,” and “developing tourism industry of the central of Taiwan both in quality and quantity simultaneously”, to further promote Taichung City as the traveling landmark of the central region of Taiwan and be the head and guide the surrounding regions together to achieve an overall development in tourism.

第一章、計畫執行項目及範疇

第一節、計畫緣起

觀光產業係為綜合多項服務功能之產業，產業鏈涵蓋：運輸、住宿、餐飲、遊憩與旅遊服務，為求推動觀光產業發展，必須整合各項產業功能，開發獨具當地特色之觀光資源，不斷創新與進步，透過觀光旅遊活動之串聯，才能開拓觀光發展新局。

交通部觀光局自 98 年起開始制定並執行觀光產業推動政策 10 年計畫，從觀光拔尖领航方案到觀光大國計畫，「築底方案(98-103 年)」邁向「優質觀光(104-107 年)」，希望由量變到質變，讓臺灣成為千萬觀光大國。

「觀光领航」之政策主軸希望透過觀光之「聚客」、「引客」效應，以使具有強大消費能力之國際觀光客造訪臺灣，由外而內創造臺灣內需之全新動能，同時亦盼擾動國民觀光旅遊需求，促進觀光產業發展量能。

在此發展趨勢之下，臺中市政府觀光旅遊局亦於 104 年依據大臺中 123 政策與區域聯合治理之理念，提出臺中市觀光發展策略，擬以「資源整合，觀光亮點」、「環境整備，優質服務」與「海空併進，國際行銷」三大目標布局觀光發展藍圖，如圖 1，並且依據前述三大目標研擬九項推動方案，涵蓋：「推動觀光盛會城市」、「發展中臺灣觀光特色遊程」、「推動中臺灣觀光推動委員會」、「完善旅遊環境及諮詢服務」、「提升旅宿業住宿服務品質」、「建構休閒自行車及百里登山路網系統」、「開拓亞洲城市定期航線航班」、「推展城市國際合作交流」與「拓展國際入境旅遊市場」。

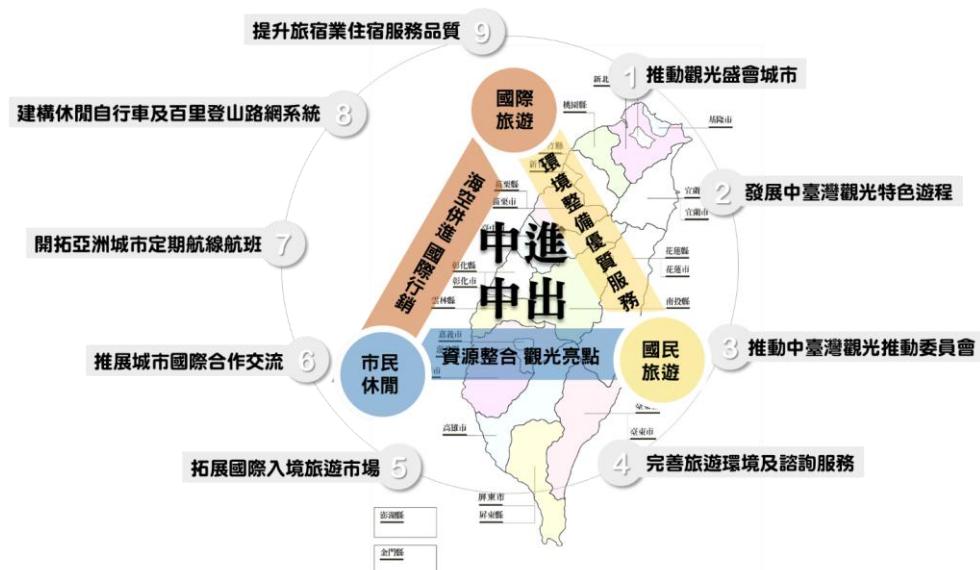


圖 1 臺中市國際觀光發展藍圖

本計畫繪製

在此同時，為使臺中與中臺灣接軌國際，改善過往中部地區國際入境客源不足之現象，臺中市政府觀光旅遊局於 104 年推動創立中臺灣觀光推動委員會，整合中部七縣市觀光資源，共同對外進行國際觀光旅遊推廣，並且啟動「中進中出」國際入境旅遊模式，藉由 3 至 5 小時之內航程之串接，打造亞洲 1 日觀光生活圈，導引國際入境旅客選擇臺中國際機場與臺中港入境臺中，並以臺中做為核心，一個小時之內分流至中臺灣 7 縣市，如圖 2。如此，不僅可讓中臺灣觀光接軌國際，國際旅客亦有更多時間深度體驗中臺灣觀光風情與魅力。推動「中進中出」國際入境旅遊模式之後，106 年臺中國際機場總旅次已達 239 萬 4,648 人次，相較 105 年與 104 年分別成長 0.61%與 2.19%，顯示「中進中出」業已發揮成效。

此外，因應臺中接續舉辦之國際會展盛事，諸如：「2018 臺中世界花卉博覽會」、「2020 世界蘭花展」，亦盼奠基前述觀光發展三大目標與「中進中出」國際入境旅遊模式，研擬觀光 4.0 發展戰略，全面帶動國際旅遊、國民旅遊與市民休閒，推動觀光產業均衡發展。

本研究除將依循交通部觀光局施政主軸之外，更會扣合臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市之觀光發展條件，據以研擬下個階段之觀光發展策略，以期有效整合觀光產業接軌國際，推動臺中成為觀光旅遊標竿城市，發揮區域門戶與領頭羊角色，推動臺中與中臺灣觀光旅遊整體發展。

中進中出國際入境旅遊模式



圖 2 中進中出國際入境旅遊模式圖

資料來源：臺中市政府觀光旅遊局

第二節、計畫研究範圍

為求促進跨域合作，臺中市、南投縣與彰化縣已於 97 年簽署「中臺灣縣市區域合作聯盟」，觀光產業發展模式逐漸由資源競爭轉變成為資源整合。此外，臺中市亦自 104 年 3 月 20 日開始籌備成立中彰投觀光推動委員會，104 年 11 月 13 日正式成立召開第一屆「中臺灣觀光推動委員會」，八個月內結盟苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣與嘉義市六個縣市，共同合作推動中進中出國際觀光行銷推廣工作，並將聯盟縣市之觀光交流合作拉升至國際格局。

隨著中臺灣觀光推動委員會成立與海空雙港政策擘劃完成，中進中出國際入境旅遊模式業已漸趨成型。本計畫範圍除臺中市之外，亦將涵蓋中臺灣其餘六縣市：苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣與嘉義市，如圖 3，期能連結周邊觀光資源，發展區域深度旅遊。

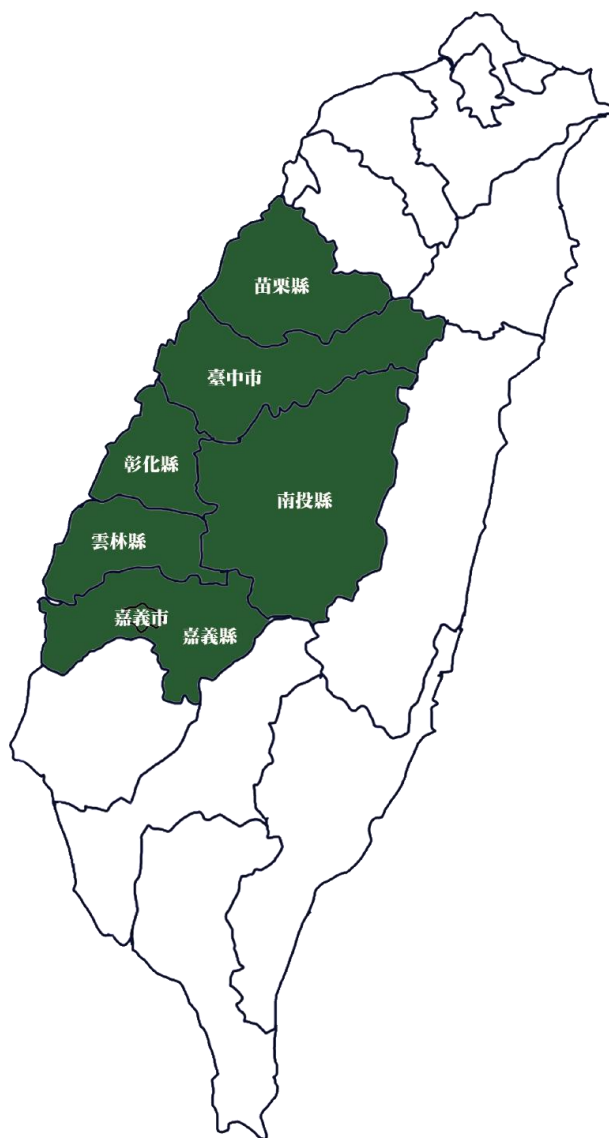


圖 3 中臺灣範圍圖
本計畫繪製

第二章、計畫流程

第一節、研究步驟

本計畫首先釐清計畫範圍及勾勒願景目標，其次調查計畫範圍內的基本資料，再者運用各式研究方法發展出臺中及中臺灣觀光發展課題與對策，最後再據以擬定整體觀光發展構想，完成計畫整合架構及推動策略，本案計畫流程如圖 4。

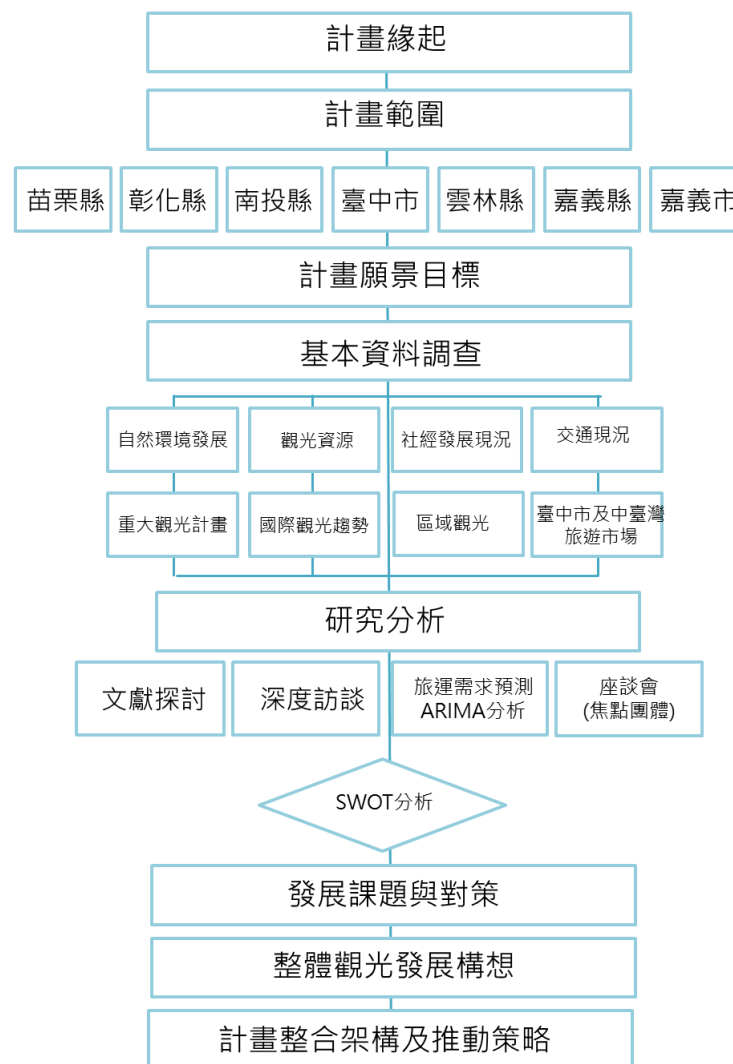


圖 4 本計畫流程圖

本計畫繪製

第二節、研究方法

本案擬將運用之研究方法涵蓋：文獻分析、深度訪談、ARIMA 模型、焦點團體與 SWOT 分析。首先，本案擬將運用文獻分析，回顧與彙整臺中市與周邊縣市之觀光資源與相關建設、相關部門之發展計畫，以及國際觀光與旅遊市場之發展趨勢，涵蓋：自然環境、觀光資源、社經發展、交通運輸、觀光相關計畫、國際觀光趨勢、區域觀光、旅遊市場，藉以呈現研究範圍之基礎資料，相關資料之彙整與研析將會呈現於後之「基本資料調查與分析」之章節，以資做為本案發展課題與策略研擬之基礎；其次，本案擬將運用深度訪談，收集與彙整各方專家學者針對臺中市與周邊縣市觀光發展之洞見，為求周延與多元，本案邀請觀光產業(產)、政府部門(官)與學術領域(學)之專家學者，齊力貢獻觀光發展之真知灼見，以資做為後續 SWOT 分析與觀光發展策略研擬之參考；此外，本案亦擬運用 ARIMA 模型(差分整合移動平均自迴歸模型)，推估未來臺中市與中臺灣觀光旅運之需求，藉此預測未來主要景點與計畫範圍可能到訪之遊客人次，以資做為相關基礎設施與服務系統規劃、導入與調整之參考。本案亦藉由焦點團體之實施，邀集觀光產業、政府部門與學術領域之專家學者，透過面對面之對話與討論，齊力針對發展課題與初擬策略，共同審視發展策略之可行性與預期效果，藉以做為發展策略調整與擬定之參考，具體實施方式將以座談會之舉辦行之。最後藉由 SWOT 分析，梳理文獻分析與深度訪談之內容，具體審視研究範圍之強弱危機，並且藉由 TOWS 矩陣，勾勒臺中市與周邊縣市觀光發展之關鍵課題，以及研擬適切之推動策略。細部研究方法之說明如下：

一、文獻分析法

本案藉系統化蒐集彙整與客觀性分析文獻，做為計畫基礎資訊與後續政策擬定之參考。本案主題係為「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫」，環扣「區域觀光」、「中進中出」、「跨域治理」與「觀光行銷」之概念，首先，蒐集相關理論文獻，涵蓋：研究報告、專論書籍、報章雜誌、研討會論文與官方網站資訊。再者，歸類連結產業發展趨勢 SO 與區域資源特性，篩選合宜之發展案例，建構適合中臺灣觀光產業發展之具體策略與行動方案。

二、深度訪談法

深度訪談係於自然情境之下，研究者與被研究者透過雙向溝通之互動過程，搜集有關口語與非口語之訊息，藉以深入全面理解研究現象。本案擬採「半結構化訪談」(Semi-Structured Interview)進行資料蒐集，並以立意抽樣(purposive sampling)邀請中央政府機關、地方政府機關與具代表性之專家學者進行深度訪談，藉以彙整各方卓見，以供後續政策規劃之參考。

三、ARIMA 模型 (Autoregressive Integrated Moving Average Model) (差分整合移動平均自迴歸模型)

差分整合移動平均自迴歸模型亦稱整合移動平均自迴歸模型，係為時間序列預測分析方法之一。差分整合移動平均自迴歸模型之基本概念係將預測標的隨著時間推移形成之資料序列視為一個隨機序列，並以數學模型試圖描述此一序列。一旦模型獲得識別即可藉由時間序列之過去數值與現在數值預測未來數值。本案擬以差分整合移動平均自迴歸模型進行臺中與中臺灣觀光旅運需求之預測，自景點旅客數等資料，推估未來主要景點與計畫範圍可能到訪之遊客人次。

四、焦點團體

焦點團體(focus group)係為研究者同時對於一群受訪對象進行訪談，於一個舒適、包容的、無威脅性的情境，由一個技巧優良的主持人帶領群體成員互動並對於研究問題進行探討。為求有效對話與彙整觀光產業、政府部門與學術領域各界之卓見，本案擬採座談會之形式，邀集專家學者進行焦點團體訪談，藉由舉辦座談會邀請觀光產業(產)、政府部門(官)與學術領域(學)之專家學者，提供提問單並針對計畫初擬策略進行檢視與討論，藉以確保所獲資訊與發展構想符合真實情境與確實可行。

五、SWOT 分析

強弱危機(SWOT)分析係為一種競爭態勢分析方法，係為市場行銷之基礎分析方法之一，透過評價評估標的之優勢(strengths)、劣勢(weaknesses)、競爭環境之機會(opportunities)與威脅(threats)，用以制定發展策略之前對於評估標的進行深入全面之分析與競爭優勢之定位。

第三章、計畫內容

第一節、整體計畫願景目標

本案預計達成下列目標：

- 一、剖析臺中與中臺灣觀光發展優劣勢，順應國內重大觀光計畫及國際旅遊趨勢研擬 2.0 邁向 4.0 新興發展策略。
- 二、萃取獨特觀光優勢與潛力，發掘在地觀光亮點，擘劃觀光遊憩發展藍圖。
- 三、開拓多元國際旅遊市場，建立新觀光國際品牌，朝亞洲旅遊重要目的地邁進，並運用地理優勢打造臺中成為臺灣國家門戶。
- 四、因應智慧旅遊興起，引領觀光相關業者走向數位科技發展，提供更友善及快速服務。並重新檢視旅遊環境，提出新觀光硬體建置方向。
- 五、盤點中臺灣區域之觀光遊憩資源，跨區域整合共同觀光資源。並重視跨領域間的連動關係，提出橫向合作模式，共榮觀光發展。

第二節、基本資料調查與分析

一、自然環境發展現況

針對臺中市及中臺灣（苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市）環境有關之地質、地形、水文及自然生態進行綜合分析。

（一）臺中市區位環境

臺中為臺灣中部第一大都市，地貌多樣，由山地、盆地、臺地、平原所組成；地勢東高西低，東半部為雪山山脈，中央是臺中盆地及大肚臺地，大肚臺地以西則為沿海平原；地質多屬卵礫石層，地質狀況穩固。全年平均氣溫為 23 度，氣候穩定，除了全年怡人的氣候，還擁有高美濕地、谷關溫泉、大坑步道等豐富的自然資源與山海風光，因此造就了「宜居城市」的美名(CNN，2016；交通部中央氣象局，2017)。

臺中雖為臺灣中部的重要先進城市，但仍蘊含了寶貴的原始山

林景致，因山地佔其多達 46% 的面積，多位於東邊的和平區內，境內蘊藏了豐厚的山林資源，包括雪霸及太魯閣 2 個國家公園，武陵、雪山及八仙山 3 個國家森林遊樂區，及參山國家風景區(梨山風景區)等著名自然風景名勝，實屬可貴。

此外，臺中市主要的河川自北而南為大安溪、大甲溪、烏溪三大水系，其中最大也是最重要的為大甲溪，長達 124 公里，是臺灣第五長河，其流域幾乎全在臺中境內。大甲溪發源於 3,800 公尺高山群，上至下游隨著高度的變化，發展出豐富多元的地景及生態，上游高山壯闊及林相完整，造就了武陵農場、谷關及梨山風景區，同時其主要支流七家灣溪正是臺灣一級保育類野生動物櫻花鉤吻鮭的唯一棲息地。而大甲溪下游則造就了知名景點「高美濕地」，其北鄰大甲溪出海口，面積約七百多公頃，以豐富的生態資源、種類繁多的候鳥及遼闊的海天一色景緻著稱其兼具泥質及沙質灘地，並與河口沼澤地帶鑲嵌在一起，包含潮溪、草澤、沙灘、泥地等棲地，且具全臺灣最大族群的雲林莞草區，因此孕育了繁複的濕地生態，為各種底棲生物、魚、貝及鳥類的棲息場所。

(二)中臺灣六縣市區位環境

苗栗縣位於臺灣中北部，山多是苗栗縣地形最大特色，因山多而平原少，故有「山城」之名，境內包含大霸尖山、鹿場大山、八卦力山、馬拉邦山、八角嶺山及關刀山等多座山脈。正因地勢崎嶇、多群山阻隔，造就了許多山中特色小鎮及自然景區，如知名的南庄、三義，及獅頭山風景區、泰安溫泉區等旅遊勝地(苗栗文化觀光旅遊網)。

南投縣位於臺灣中央，相較於苗栗縣，南投除了飽懷 41 座三千公尺以上的高山，及臺灣最高峰玉山外，更有著臺灣最長的河流濁水溪蜿蜒而過，及最美麗的湖泊日月潭，交織出一片山水奇景。故境內有著太魯閣及玉山 2 個國家公園，1 個日月潭國家風景區，奧萬大及合歡山 2 個森林遊樂區，及溪頭、杉林溪、清境農場等多處著名自然名勝(南投觀光旅遊網)。

彰化縣是臺灣面積最小的縣市，但富有「臺灣穀倉、農業大縣」的美譽，因彰化平原佔其面積高達 87%，且臺灣地質分佈西部主要為沖積土，造就了西部擁有眾多且重要的農業耕地。彰化縣境內土地肥沃、物產豐饒，不論是員林的楊桃、芬園的荔枝、大村及溪湖的葡萄等都是行銷全臺的優良農產，如今原有農園亦漸發展成

觀光果園，提供各式農事體驗與主題旅遊。除平原外，另一地形則為八卦臺地，八卦山風景區便位於其中，係登山健行、單車運動的知名旅遊場域(彰化市公所)。

雲林縣、嘉義縣市則均位於臺灣最大且同被譽為穀倉的嘉南平原上，平原地形佔雲林縣面積約 87%、嘉義市則為 89%、嘉義縣 41%。三地憑藉著地理優勢，擁有傲人的農業資源，如雲林的斗六文旦、大埤酸菜、西螺西瓜、林內木瓜，嘉義縣的民雄鳳梨、梅山梅子、鹿草西瓜，嘉義市的稻作。另因嘉義縣平原所佔面積相對較少，尚有山地及丘陵地形，故頗富盛名的阿里山正位於其間，不論是令人讚嘆的日出、雲海、高山森林鐵路均是深受觀光客喜愛的景色，此外嘉義縣更是全臺唯一擁有阿里山、雲嘉南及西拉雅 3 個國家風景區之地，坐擁山色、平原等不同奇麗景觀(雲林縣文化旅遊網；嘉義市觀光旅遊網；嘉義縣文化觀光網)。

綜觀臺中及中臺灣各縣市之自然環境，從壯麗的群山、溪川、湖泊，到廣闊的平原及沿海濕地，皆各蘊其趣，飽富生態多樣性，讓旅客得以盡情縱覽山海間，探索大自然風光。

二、觀光資源分析

為探究臺中及中臺灣觀光資源特性及組成樣貌，本案參酌臺灣地區觀光遊憩系統開發計畫之資源分類，將計畫範圍內主要遊憩資源區分為人文、自然、產業（夜市、名產及休閒農業區）、遊樂園及活動、旅遊服務（旅宿、旅遊服務中心及借問站）五大面向，進行觀光資源整體盤點及剖析。

(一)人文遊憩資源

臺中歷史發展悠久，於清領時期便被規劃為臺灣建省後的省會所在地；到了日治時期，統治者以京都城市規劃為藍本，將臺中火車站前的舊城區，打造為棋盤式的街廓，並建造了許多辦公廳舍，讓臺中成為全臺首座依照都市計畫打造的城市，也開啟了現代化都市發展，更承載著在地多元文化的共同記憶。臺中市政府也循著過往的輝煌，積極於舊城區推動「城中城再生計畫」，藉由各項軟硬體注入新創意，復興再造往日榮景，正如柳川及綠川在近年整治下煥然一新，呈現出迷人的新舊混搭風采。也正因臺中悠遠的歷史脈絡，區內古蹟及歷史建築物總數量截至 107 年 8 月達 170 處，其中不乏深受旅客喜愛的霧峰林家花園、東海大學路思義教堂、臺中舊火車站、臺中市役所、刑務所及放送局等地(臺中觀光旅遊網)。

此外，臺中亦有著具現代美學及新興科學的臺中國家歌劇院、

亞洲現代美術館及國立自然科學博物館等多處觀光據點，更有著藉青創新意將老建物活化的審計新村及光復新村等，展現出新舊融合的活力能量，讓臺中不但具有現代國際都市的樣貌，同時也保有別具古味的人文風情。

中臺灣六縣市之人文遊憩資源略述如下，彰化縣鹿港古有「一府二鹿三艋舺」之稱譽，是為清領時期的中部第一大港，其航運發達及對外貿易的興盛也造就了許多知名的鹿港人文古蹟；另嘉義縣市則古稱諸羅縣，是臺灣第一個建城的所在，故除以彰化及嘉義縣市開拓較具規模外，其餘縣市因開墾規模不大或開發時間較晚，致區內文化資源較不充沛。經本計畫整理，臺中市較具知名度的人文遊憩資源約為 30 處、彰化縣約為 19 處、嘉義縣為 18 處、嘉義市為 9 處、雲林縣為 12 處、苗栗縣為 11 處、南投縣為 8 處，詳如表 1。

宗教同為觀光重要一環，且中臺灣有許多國際知名的宗教活動，如：大甲、白沙屯媽祖遶境、北港迎媽祖、雲嘉南鯤鯓王平安鹽祭等。其中媽祖遶境活動可說是臺灣民俗文化中較為重要且參與人數眾多的活動之一。每年依照傳統舉行獻敬禮儀，分別有祈安、上轎、起駕、駐駕、祈福、祝壽、回駕、安座等八個主要的典禮；由此將宗教朝拜文化、藝術展演、戲曲文化等結合觀光旅遊，藉此帶動地方特色並將此宗教文化活動推向國際。

表 1 中臺灣各縣市人文遊憩資源

	苗栗縣（11 處）	臺中市（30 處）	彰化縣（19 處）	南投縣（8 處）	雲林縣（12 處）	嘉義縣（18 處）	嘉義市（9 處）
人文歷史觀光景點	文昌祠 月眉吊橋 汶水老街 南庄老街 清安豆腐街(清水老街) 勝興火車站 雲洞宮 獅頭山勸化堂 閩南書院 蔡家古厝 龍騰斷橋	大甲鎮瀾宮 大安溪鐵橋(花樑鋼橋) 臺灣太陽餅博物館 白冷圳紀念公園 石岡穀倉 東海大學路義思教堂 林氏貞孝坊 社口林宅(大夫第) 孫立人將軍故居 宮原眼科 綠川 柳川 國定古蹟霧峰林家 國立自然科學博物館 臺中國家歌劇院 亞洲現代美術館 草悟道 第四信用合作社 圓滿教堂 萬春宮 道禾六藝文化館（臺中刑務所演武場） 摘星山莊 臺中文學館	九曲巷 八卦山大佛風景區 不老泉 孔子廟 北斗老街 永靖公學校宿舍 永靖餘三館 芬園寶藏寺 花壇虎山巖 鹿港丁家大宅 鹿港十宜樓 鹿港公會堂 鹿港天后宮 鹿港文武廟 鹿港日茂行 鹿港老街 鹿港龍山寺 意樓 彰化市武德殿 福興穀倉	八通關古道 中臺禪寺 文武廟 明新書院 登瀛書院 紫南宮 藍田書院 水里蛇窯	布袋戲館 日興被帳行 北港「甕牆」 北港工藝坊 西螺戲院 李萬居故居 延平老街 虎尾合同廳舍 虎尾糖廠 長生堂中藥房 持法媽祖宮 張廖宗祠 捷發乾記茶莊 北港朝天宮	大興宮 中央廣播電臺民雄分臺日式招待所 六興宮 水仙宮 竹崎車站 奉天宮 阿里山貴賓館 後寮羅氏宗祠 配天宮 紫雲寺 溪口老街 義竹翁清江宅 蒜頭糖廠五分車站 奮起湖老街 奮起湖車庫 故宮南院 阿里山林業文化園區	21 號蒸汽火車頭 紅毛井 國定古蹟嘉義城隍廟 陳澄波畫架 嘉義仁武宮 嘉義神社手水舍 蘇周連宗祠 嘉義市史蹟資料館

	苗栗縣（11 處）	臺中市（30 處）	彰化縣（19 處）	南投縣（8 處）	雲林縣（12 處）	嘉義縣（18 處）	嘉義市（9 處）
		臺中火車站(舊站) 臺中市役所 臺中州廳 臺中放送局 劉秀才古厝 審計新村 樂成宮 礮溪書院					

資料來源：交通部觀光局、臺中觀光旅遊網、苗栗縣文化觀光旅遊網、南投觀光旅遊網、彰化縣旅遊網、雲林縣文化旅遊網、嘉義觀光旅遊網、嘉義市觀光旅遊網

(二)自然遊憩資源

承前「自然環境發展現況」分析，中臺灣飽富巍峨的群山、廣闊的湖泊及沿海濕地，經盤點臺中市較具知名度的自然生態資源約為 41 處、苗栗縣 18 處、南投縣 23 處、嘉義縣 13 處、雲林縣 8 處、彰化縣 7 處、嘉義市 4 處。至於，在溫泉資源方面，由於臺灣位處環太平洋地震帶，地熱遍佈全島，故中臺灣也多有溫泉資源，多集中於南投縣，其次為臺中市、苗栗縣、彰化縣及嘉義縣，且多數為碳酸泉，功能療效各有些許不同。另外，臺中市擁有國家級自然資源最多，其次為嘉義縣、第三為南投縣，另臺中市、彰化縣、雲林縣及嘉義縣均具有濕地景緻，至於高山景緻除嘉義市外，餘六縣市均具各式知名山林景點，詳如表 2。

表 2 中臺灣各縣市自然生態景點

	苗栗縣（18 處）	臺中市（41 處）	彰化縣（7 處）	南投縣 （23 處）	雲林縣（8 處）	嘉義縣（13 處）	嘉義市（4 處）
縣市 級自 然生 態景 點	火炎山 半天寮好望角 四方牧場 四月雪小徑 向天湖 明德水庫風景區 飛牛牧場 泰安溫泉 崎頂海水浴場 通霄濱海遊憩區 鹿場 港仔埔紅樹林生態 保護區 蓬萊溪自然生態園 區 鯉魚潭水庫	梧棲港觀光漁市 高美濕地高美野生動物保 護區 武陵農場 八仙山國家森林遊樂區 大雪山國家森林遊樂區 鰲峰山運動公園 大甲鐵砧山風景特定區 望高寮 自然科學博物館之植物園 德基水庫 梨山風景區 武陵國家森林遊樂區 大坑風景區 咬人狗坑生態景觀步道 大安休閒農場 旱溪自行車道 磨仔墩故事島 優恩蜜溫室蔬果觀光農園 軟埤坑休閒農業區 大甲文昌祠 萬里長城登山步道 紅樹林生態區 新都生態公園	伸港海灘 福寶濕地 王功漁港 肉粽角海岸 田尾鄉公路花園	忘憂森林 杉林溪森林生態 度假村 大崙山茶園銀杏 森林 武嶺 溪頭自然教育園 區 八通關古道 九九峰自然保留 區 惠蓀林場 東埔冷泉 霧社	臺西漁港 成龍濕地 湖口濕地 草嶺 荷苞山 塭底賞鳥區 綠色隧道景觀公 園	鰲鼓濕地 布袋鹽場 洲南鹽場 奮起湖風景區 瑞里風景區 曾文水庫 頂石棹步道群	嘉義公園 埤子頭植物園 嘉義樹木園 蘭潭風景區

苗栗縣（18 處）		臺中市（41 處）	彰化縣（7 處）	南投縣 （23 處）	雲林縣（8 處）	嘉義縣（13 處）	嘉義市（4 處）
		東勢林業文化園區 芬園花卉生產休憩園區 大安水蓑衣生態教育園區 坪林森林公園 梨之鄉休閒農業區 水流東休閒農業區 馬鞍壩生態園區 麗水漁港 抽藤坑休閒農業區 青桐林生態園區 思源埡口 霧峰落羽杉 柳川水岸步道 興大康橋 高美濕地景觀橋 太平蝙蝠洞及百蝙蝠吊橋 東勢林場 南勢溪湧泉					
國家公園	雪霸國家公園	雪霸國家公園 太魯閣國家公園	無	玉山國家公園 太魯閣國家公園	無	玉山國家公園	無
國家風景區	參山國家風景區- 獅頭山	參山國家風景區-梨山	參山國家風景區- 八卦山	日月潭國家風景區 參山國家風景區- 八卦山	雲嘉南濱海國家風景區	阿里山國家風景區 雲嘉南濱海國家風景區 西拉雅國家風景區	無

	苗栗縣（18 處）	臺中市（41 處）	彰化縣（7 處）	南投縣（23 處）	雲林縣（8 處）	嘉義縣（13 處）	嘉義市（4 處）
國家森林遊樂區	觀霧國家森林遊樂區	大雪山國家森林遊樂區 八仙山國家森林遊樂區 武陵國家森林遊樂區	無	合歡山森林遊樂區 奧萬大森林遊樂區	無	阿里山國家森林遊樂區	無
溫泉	泰安溫泉	谷關溫泉 大坑溫泉	清水岩溫泉	東埔溫泉 紅香溫泉 奧萬大溫泉 丹大溫泉 樂樂谷溫泉 埔里溫泉 北港溪溫泉	無	中崙溫泉	無

(三)產業遊憩資源

以下將各縣市知名的夜市、特色伴手禮、休閒農業區和觀光工廠統整為產業類型資源。首先，中臺灣縣市夜市多發展於舊商圈或學校附近，而臺中夜市相較其他縣市不同的是，夜市結合了周邊的購物商圈成為了人潮聚集的著名觀光景點，如逢甲夜市與一中街夜市便是旅客來臺中必到訪的地點。至於，在地名產方面，中臺灣除嘉義市外均產有知名茶葉，而傳統糕餅類以臺中最为知名且種類最多，因臺中的豐原區為臺灣的糕餅發祥地，距今已一百多年的歷史，發展出各式糕餅及知名店家，此外揚名國際的珍珠奶茶的發源地亦在臺中的舊城區。此外，承前「自然環境發展現況」分析中得見中臺灣擁有傲人的農業資源，故加以盤點休閒農業區，以了解休閒農業發展概況。最後，由於產業結構的快速改變，中臺灣許多工廠為突破營運瓶頸開始走向轉型，經由經濟部輔導與評鑑後轉為保有生產製造且開放廠區參觀的觀光工廠，詳如表 3。

表 3 中臺灣各縣市產業觀光景點

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
夜市	英才夜市	一中街夜市 逢甲夜市 中華夜市 忠孝夜市 東海夜市 廟東夜市	精誠夜市	草鞋墩人文夜市	斗六人文夜市	大林夜市	文化路夜市
名產	肚臍餅 柿餅 擂茶 桂花釀 東方美人茶 烏龍茶 木雕	珍珠奶茶 太陽餅 鳳梨酥 奶油酥餅 鹹蛋糕 芋頭酥 雪花糕 綠豆椪 蜜麻花 雞爪凍 漆器 梨山茶 福壽山長青茶	肉圓 龍眼蜜 鳳眼糕 綠豆糕 桂圓蛋糕 古早味蛋糕 茉莉花茶	竹筍 鹿谷凍頂烏龍茶 松柏長青茶 臺灣高山茶 日月潭紅茶 青心烏龍 臺茶 12 號	文旦 醬油 咖啡 林內坪頂茶	新港飴 手工蛋捲 金桔 梅子 阿里山茶	火雞肉飯 方塊酥
休閒 農業 區	三灣梨鄉休閒農業區 南江休閒農業區 馬那邦休閒農業區 湖東休閒農業區	大雪山休閒農業區 水流東休閒農業區 抽藤坑休閒農業區	斗苑休閒農業區 鼻仔頭休閒農業區	大林休閒農業區 大雁休閒農業區 小半天休閒農業區 日月潭頭社活盆地 休閒農業區	金湖休閒農業區 華山休閒農業區	南笨港休閒農業區 茶山休閒農業區 瑞峰太和休閒農業區	無

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
	黃金小鎮休閒農業區 福興南和休閒農業區 薑麻園休閒農業區 舊山線休閒農業區 雙潭休閒農業區 壠西坪休閒農業區	食水料休閒農業區 馬力埔休閒農業區 梨之鄉休閒農業區 軟埤坑休閒農業區 臺中市大甲匠師的故鄉休閒農業區 德芙蘭休閒農業區 貓仔坑休閒農業區 頭汴坑休閒農業區		自強愛國休閒農業區 車埕休閒農業區 桃米休閒農業區 富州休閒農業區 集集休閒農業區 集集休閒農業區 龍眼林休閒農業區 龍眼林休閒農業區 霖休閒農業區			
觀光工廠	立康健康養生觀光工廠 雅聞七里香玫瑰森林 四方鮮乳酪故事館 竹南啤酒觀光工廠 冠軍綠概念館	張連昌薩克斯風博物館 臺灣氣球博物館 臺灣印刷探索館 烏日啤酒觀光工廠 臺灣菸酒(股)公司 臺中觀光酒廠	臺灣玻璃館 愛玩色創意館 緞帶王觀光工廠 臺塑生醫健康悠活館 白蘭氏健康博物館 臺灣優格餅乾學院	水里蛇窯陶藝文化園區 光遠燈籠觀光工廠 廣興紙寮 造紙龍手創館 果寶歡醇觀光工廠 GuoBAO	良作工場農業文創館 福祿壽觀光酒廠 臺灣鯛生態創意園區 朝露魚舖觀光工廠 興隆毛巾觀光工廠	卡羅爾銅管樂器觀光工廠 卡普秀醫美研發中心 民雄金桔觀光工廠 余順豐花生觀光工廠 廠 廠	月桃故事館

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
	臺鹽通霄觀光園區	阿聰師芋頭文化館 鞋寶觀光工廠 寶熊漁樂館 臺灣味噌釀造文化館	興麥蛋捲烘焙王國 樂活觀光襪廠 襪仔王觀光工廠 水鉅利廚衛生活村 華新 MASK 創意生活館 臺灣穀堡 卷木森活館	香里活力豬品牌文化館 Jijibanana 集元果觀光工廠 臺灣菸酒(股)公司埔里觀光酒廠 臺灣菸酒(股)公司南投觀光酒廠 臺灣麻糬主題館 采棉居寢飾文化館 旺根城-藏傘閣 觀光工廠 遊山茶訪	源順芝麻觀光油廠 大同醬油黑金釀造館 丸莊醬油觀光工廠	梅問屋梅子元氣館 臺灣菸酒(股)公司嘉義觀光酒	

資料來源：交通部觀光局、臺中觀光旅遊網、苗栗縣文化觀光旅遊網、南投觀光旅遊網、彰化縣旅遊網、雲林縣文化旅遊網、嘉義觀光旅遊網、嘉義市觀光旅遊網

(四)觀光遊樂業及活動

經盤點各縣市觀光遊樂業，中臺灣之苗栗縣、臺中市、南投縣與雲林縣皆具觀光遊樂業，詳如表 4。就觀光遊樂業類型而言，香格里拉樂園適合親子度假；九族文化村及泰雅度假村適合喜愛原住民文化體驗旅客；東勢林場遊樂區及杉林溪森林生態度假園區則適合探索生態；劍湖山世界、麗寶樂園及九族文化村也符合喜愛挑戰刺激遊樂設施旅客的胃口；火炎山溫泉度假村及西湖度假村便相當合適到此享受度假。

此外，臺中市近年也積極於重要交通節點周邊建置複合型的大型商場，打造為全方位的購物遊憩空間，如 2018 年底於臺中港開幕的三井 outlet，為臺灣首座海港型購物商城，區內不僅有巨大摩天輪，更引進戲雪主題樂園「SNOW TOWN」與日本室內遊樂園「ASOBI SQUARE」，讓旅客可享受海港的新樂趣，未來可望將鏈結周邊觀光景點如梧棲漁港、高美溼地、大甲鎮瀾宮等，成為中臺灣新的消費熱點，為臺中港周邊帶來觀光熱潮。另外，ATT 集團也將於烏日打造購物中心「ATT 4 FUN」，規劃打造烏彰地區首座擁有百貨零售、休閒娛樂、餐飲美食的大型購物商場，其中將包含飛行劇場、兒童遊戲設施、卡丁車、熱氣球、摩天輪等多項遊樂設施。且該建置地點緊鄰烏日高鐵站，交通十分便捷，可望吸引南來北往的旅客，帶進人潮及錢潮。

表 4 中臺灣各縣市觀光遊樂業

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
遊樂設施	火炎山溫泉度假村 香格里拉樂園 西湖渡假村	麗寶樂園 東勢林場遊樂區	無	九族文化村 泰雅度假村 杉林溪森林生態度假園區	劍湖山世界	無	無

資訊來源：全臺主題樂園網

中臺灣各縣市皆舉辦眾多大型活動，擅長運用國際或在地活動，以提高觀光產業收益、行銷城市特色及增進能見度。在各縣市大型節慶活動中。苗栗縣、嘉義縣及嘉義市多以地方特色與自然環境相關的節慶活動為主；臺中市則以文化特色濃厚及國際型的活動居多；彰化縣和雲林縣則多為歷史文化等節慶；南投縣為自然生態環境活動為主，詳如表 5。經前述文獻分析中，中臺灣其實不論在自然或產業資源均有著共通性，惟目前均較欠缺以共同特色合作發展主題活動，據以提升整體觀光效益。

表 5 中臺灣各縣市節慶活動

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
春(3-5月)	柚花季(3~4月) 桐花季(4~5月) 桃李節(5~6月) 白沙屯媽祖遶境(5~6月)	太平枇杷節(3~4月) 臺中兒童藝術節(4~6月) 客家桐花季(5月)	彰化市寺廟文化之旅(3~5月) 大甲媽祖繞境(3~4月) 八卦山脈桐花(4~5月) 賴和音樂節系列活動(5月)	客家桐花祭(4月)	北港媽祖觀光文化節(4月) 拱範宮媽祖出巡(4月) 古坑客家桐花祭(4月) 成龍濕地國際環境藝術節(5月)	民俗新塢嘉應廟「衝水路、迎客王」(3月) 阿里山花季(3月) 大甲媽祖繞境(3月) 瑞里紫藤花季(3月)	嘉義花季觀光系列活動(3月) 嘉義藝術節(4月)
夏(6-8月)	三義國際木雕藝術節(6~8月) 海洋觀光季(7~8月)	大安沙雕音樂季(6月) 南屯端午木屐節(6月) 臺中好湯溫泉季(7~11月) 臺中國際動漫博覽會(7月)	茉莉花季(7月) 王功漁火節(7月)		臺西海口庄藝術季(7月) 口湖牽水藏文化祭(7月) 虎尾中元節文化季(8月) 雲林國際偶戲藝術節(布袋戲)(8~11月)	阿里山賞螢季(4~6月) 東石端午龍舟賽(5月)	夏至藝術節(7月)
秋(9-11月)	泰安溫泉季(11月)	臺中爵士音樂節(10月) 臺中花都藝術季(11月) 臺中國際踩舞祭(11月)	彰化古蹟月(9月) 彰化媽祖繞境文化季(10月) 溪州文化季(10月~11月) 跑水節(11月) 鹿港冬遊季(11月) 海鳥賞鳥季(11~4月)	日月潭萬人泳渡嘉年華(9月) 南投世界茶業博覽會(10月) 南投溫泉季活動(11月)	詔安客家文化節(9~10月) 太平媽祖文化祭(9~10月) 臺灣咖啡文化節(11月) 臺灣烏克蘭麗麗嘉年華(11月)	過溝建德宮火燈夜巡(7~8月) 鄒族小米收穫祭(7月) 民雄大士爺祭典(8~9月) 布袋謝鹽祭(9月)	客家采風巡禮(10月) 黑金段藝術節(11月)

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
			潮間帶旅遊(11~4 月)	日月潭花火音樂嘉年華(10~11 月)			
冬(12-2 月)	大湖草莓季(12 月) 鬧元宵、火旁龍、炸 邯鄲(2 月)	臺中耶誕嘉年華(12 月) 臺中市跨年晚會(12 月) 臺中媽祖國際觀光文化節(2~6 月) 中臺灣元宵燈會(2~3 月) 后里泰安櫻花季(2~3 月)	花卉博覽會-「花在彰化」(2~3 月)	南投花卉嘉年華(12~2 月)	西螺大橋觀光文化節(9~12 月)(每年時間不同) 北港元宵花燈(2 月)	阿里山日出印象音樂會(12 月) 新港奉天宮天上聖母元宵遶境(1 月) 配天宮賞燈花(2 月) 鄒族戰祭 Mayasvi(2 月)	「全嘉藝起來」跨年晚會(12 月) 嘉義市國際管樂節(12~1 月)

資料來源：交通部觀光局、臺中觀光旅遊網、苗栗縣文化觀光旅遊網、南投觀光旅遊網、彰化縣旅遊網、雲林縣文化旅遊網、嘉義觀光旅遊網、嘉義市觀光旅遊網

(五)旅遊服務

旅遊服務資源以盤點旅宿業、旅遊服務中心及借問站為主，旅遊服務中心數量以南投縣最多、其次為彰化縣及苗栗縣、第三為臺中市及嘉義縣；借問站的數量以雲林縣最多、其次為苗栗縣、臺中市及南投縣、第三為嘉義市。就數據顯示中臺灣各縣市的旅遊服務據點尚屬充足。

據中臺灣各縣市旅館與民宿數量統計，得見旅館大部分集中於臺中市，而民宿則多位於苗栗縣、南投縣及嘉義縣，如表 6。臺中市係為中部地區的都會大城且交通便利，具眾多觀光客、商務型旅客及背包客，故旅館數量相比其他縣市較多，且近年臺中市因極力推動舊城再生，吸引眾多青年及背包客前往旅遊，中西區旅宿業便鎖定青年旅客及背包客市場，新開了許多平價及膠囊旅館，另因臺中市政府文化局近年積極推動「臺中市藝術亮點計畫」，促使設計旅館應運而生，如知名的 1969 藍天飯店、新盛橋行旅及紅點文旅，便成功結合旅遊生活與文化藝術，讓旅客在住宿期間亦能體驗在地藝術。

另一方面，近年戶外露營活動盛行，許多旅客選擇露營為住宿方式，而不少休閒農場及民宿受露營風氣影響，也陸續增闢露營區吸引露營客入住，中臺灣以臺中市及南投縣開設較多露營區。然而目前許多業者違規使用農牧用地、違法占用國有地及林業用地，將其開發為露營場所；此外，一些露營區設置於山坡地的農牧用地上，不僅有農地流失問題，更涉及地質安全風險及水土保持等疑慮。而開發露營區將涉及許多法令，如土地容許使用、建築執照申請、水土保持計畫申請、用電安全等，由於法令多樣且各主管機關標準不一，因此仍有許多露營區處於灰色地帶或違法經營的狀態。故中央政府應配合趨勢，討論現行農牧用地是否能有條件修正，容許設置露營區，並就農牧用地等非都市土地使用管制規則，容許使用的項目再予檢討。

表 6 中臺灣各縣市旅宿業、旅遊服務中心及借問站數量 2018 年 11 月

	苗栗縣	臺中市	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
一般觀光旅館	1	3	0	0	0	3	1
國際觀光旅館	0	5	0	3	0	0	1
一般旅館	64	376	71	121	69	64	75
民宿	284	90	51	641	66	188	0
露營區	6	12	1	16	5	9	1
旅遊服務中心	10	9	10	19	4	9	1
借問站	20	20	11	20	21	10	15

資訊來源：臺灣旅宿網、交通部觀光局行政資訊系統

現今旅宿業選擇多元，臺灣整體旅宿業數量已達到供過於求的狀態，以交通部觀光局「2017 年觀光旅館業月報營運摘要」為例，106 年全臺觀光旅館住客人數突破 1,200 萬人，較 105 年成長 1.43%，但平均住用率下滑 1.55%。報告指出因全臺旅館業及民宿業新增超過千家，房間數暴增逾萬間，整體旅宿業供給量增加，致影響觀光旅館業之平均住用率及營業收入。此外，106 年中臺灣旅宿業住客類別皆以散客為主，但在嘉義縣市則以團客方式入住居多，如表 7；在住客國籍方面，觀光旅館、一般旅館多以中國旅客佔較多人次，歐美旅客多選擇入住觀光旅館及一般旅館，港澳及其他亞洲國家的旅客則多數選擇一般旅館，如表 8、表 9。而入住民宿的旅客多為本國籍，其次為中國與港澳旅客，如表 10。因此，如今旅宿業者應尋求不同的經營方式，強化自身特色，將在地特色內化為旅店故事，並傳遞地方感動讓旅客留下難以忘懷的住宿體驗，做出差異化才可吸引旅客到訪。

表 7 106 年觀光旅館、旅館、民宿住客類別人數統計

單位:人

		臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市	總計
觀光旅館	散客	377,906	56,178	-	141,147	-	52,616	47,708	675,555
	團客	235,000	38,673	-	100,755	-	30,935	83,560	488,923
旅館業	散客	4,946,761	442,132	549,911	917,013	408,275	338,114	700,807	8,303,013
	團客	1,526,662	172,873	34,253	906,686	223,859	458,835	639,895	3,963,063
民宿	散客	27,692	138,347	18,925	486,950	30,698	86,232	-	788,844
	團客	2,900	8,679	1,868	79,200	1,665	4,987	-	99,299
總計	散客	5,352,359	636,657	568,836	1,545,110	438,973	476,962	748,515	9,767,412
	團客	1,764,562	220,225	36,121	1,086,641	225,524	494,757	723,455	4,551,285

資訊來源：臺灣旅宿網

表 8 103 年及 106 年觀光旅館住客國籍人數統計

資訊來源：臺灣旅宿網

單位:人

	年度	本國	大陸	日本	韓國	港澳	新加坡	馬來西亞	其他亞洲地區	北美	歐洲	紐澳	其他地區	華僑	縣市總計
臺中市	103	294,961	126,202	73,014	2,302	2,688	4,067	2,165	39,349	24,624	25,298	3,605	5,804	29,309	633,388
	106	368,276	66,449	77,085	9,692	8,940	6,342	5,175	15,081	24,275	23,937	3,043	4,565	46	612,906
苗栗縣	103	34,252	23,819	2,040	155	72	97	41	1,347	575	1,311	106	58	0	63,873
	106	76,047	8,955	1,738	4,412	647	491	136	923	503	888	18	93	0	94,851
彰化縣	103	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	106	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
南投縣	103	181,253	17,244	7,412	43	3,815	1,186	84	8,199	6,644	1,521	331	3,415	0	231,147
	106	195,642	6,481	7,872	429	12,121	2,428	410	3,177	7,875	1,684	549	3,234	0	241,902
雲林縣	103	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	106	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
嘉義縣	103	54,032	43,826	1,600	0	0	0	0	2,627	771	834	138	31	0	103,859
	106	60,026	9,243	1,636	218	642	482	132	2,185	632	358	165	7,832	0	83,551
國籍總計	103	564,498	211,091	84,066	2,500	6,575	5,350	2,290	51,522	32,614	28,964	4,180	9,308	29,309	1,032,267
	106	699,991	91,128	88,331	14,751	22,350	9,743	5,853	21,366	33,285	26,867	3,775	15,724	46	1,033,210

表 9 103 年及 106 年旅館業住客國籍人數統計

資訊來源:臺灣旅宿網

單位:人

	年度	本國	大陸	日本	韓國	港澳	新加坡	馬來西亞	其他亞洲地區	北美	歐洲	紐澳	其他地區	華僑	縣市總計
臺中市	103	3,547,235	1,145,269	190,450	8,737	79,463	34,883	24,712	188,463	51,747	35,901	9,285	54,445	62,897	5,433,487
	106	4,714,219	609,584	233,861	37,066	265,798	104,718	97,386	226,633	76,821	47,688	12,482	45,160	2,007	6,473,423
苗栗縣	103	573,866	86,567	1,246	167	3,471	3,643	3,834	12,212	227	245	43	425	3,118	689,064
	106	583,866	10,222	1,423	495	3,775	5,587	2,808	4,659	399	472	22	931	346	615,005
彰化縣	103	484,964	86,424	2,610	3	14	4	0	7,673	2,000	1,127	162	5,966	93	591,040
	106	546,878	13,556	4,238	849	1,697	364	520	7,079	1,650	2,544	287	4,226	276	584,164
南投縣	103	1,553,955	325,091	6,928	212	4,680	4,814	4,673	10,373	2,831	1,383	761	3,442	13,525	1,932,668
	106	1,559,311	172,581	6,459	3,668	16,556	10,818	13,945	16,614	3,363	3,271	1,055	14,674	1,384	1,823,699
雲林縣	103	429,213	173,872	16,070	46	117	122	167	4,182	376	544	41	2,099	6	626,855
	106	551,003	53,320	13,412	843	1,136	623	645	8,242	387	990	161	1,062	310	632,134
嘉義縣	103	276,232	451,860	5,077	595	4,542	3,001	3,491	19,134	868	516	149	3,606	3,372	772,443
	106	477,323	249,010	4,977	7,941	9,776	3,273	3,922	23,525	933	886	578	12,531	2,274	796,949
嘉義市	103	353,358	809,553	2,968	317	819	249	250	6,035	1,708	821	640	1,356	948	1,179,022
	106	875,506	404,028	10,118	1,849	12,842	3,864	3,216	12,521	3,732	2,184	939	8,547	1,356	1,340,702
國籍總計	103	7,218,823	3,078,636	225,349	10,077	93,106	46,716	37,127	248,072	59,757	40,537	11,081	71,339	83,959	11,224,579
	106	9,308,106	1,512,301	274,488	52,711	311,580	129,247	122,442	299,273	87,285	58,035	15,524	87,131	7,953	12,266,076

表 10 103 年及 106 年民宿住客國籍人數統計

單位:人

	年度	本國	大陸	日本	韓國	港澳	新加坡	馬來西亞	其他亞洲地區	北美	歐洲	紐澳	其他地區	華僑	縣市總計
臺中市	103	26,896	73	16	4	117	107	53	354	6	4	-	5	39	27,674
	106	27,863	375	122	95	971	352	273	260	120	56	13	90	2	30,592
苗栗縣	103	133,186	465	67	18	587	535	241	761	27	29	11	17	225	136,169
	106	144,147	310	74	16	884	978	341	58	50	28	25	76	39	147,026
彰化縣	103	12,571	67	6	-	2	4	3	51	6	-	-	16	127	12,853
	106	19,309	501	116	23	257	120	82	65	82	147	16	75	-	20,793
南投縣	103	287,692	24,630	351	59	6,310	3,206	2,972	5,998	186	332	132	1,779	1,603	335,250
	106	497,906	28,302	655	433	12,934	10,930	8,508	3,886	507	617	223	887	362	566,150
雲林縣	103	32,003	60	7	-	12	10	15	93	4	-	1	4	11	32,220
	106	32,059	174	7	1	59	16	27	12	2	3	3	-	-	32,363
嘉義縣	103	69,046	7,807	163	5	408	437	278	1,427	156	165	62	70	610	80,634
	106	84,248	1,856	143	116	1,677	1,303	993	395	103	203	53	14	115	91,219
國籍總計	103	561,394	33,102	610	86	7,436	4,299	3,562	8,684	385	530	206	1,891	2,615	624,800
	106	805,532	31,518	1,117	684	16,782	13,699	10,224	4,676	864	1,054	333	1,142	518	888,143

資訊來源：臺灣旅宿網

三、社經發展現況

都市社會經濟發展可自人口及產業發展現況窺知一二，城市經濟會因人口及產業組成改變而產生變化，亦會影響整體觀光產業發展，故以下針對臺中及中臺灣之人口及產業發展現況等資料進行綜整與分析，藉以作為後續觀光規劃之參酌。

(一)人口發展現況（人口年增率／大專以上人口比率）

依內政部統計處「歷年縣市指標排名」報表顯示，106 年臺中及中臺灣各縣市人口年總增加率以臺中成長 7.17 % 最多，且近五年間均逐年成長，其餘中部城市多為負成長。臺中市於近五年間社會增加比率逐漸提升，就直轄市而言多從新北市縣市移入，直轄市之外的其他縣市遷入數也較高，如表 11-12，成為民眾移居的新天地。且臺中市人口數也為中臺灣最高的縣市，如表 13。

表 11 歷年中臺灣縣市人口增加率

(單位：‰)

		臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
自然增加率	102 年	3.5	1.46	1.77	-2.19	-2.4	-3.76	0.48
	103 年	3.77	2.09	1.75	-2.3	-2.51	-4.98	0.78
	104 年	3.75	1.78	2.54	-2.36	-2.68	-4.54	0.74
	105 年	3.17	-0.59	2.66	-2.6	-3.53	-5.43	0.54
	106 年	2.68	-2.03	2.03	-3.09	-4.03	-5.33	-0.25
社會增加率	102 年	2.73	1.34	-4.74	-3.54	-2.11	-4.7	-1.76
	103 年	2.93	0.69	-5.26	-3.33	-0.93	-3.45	-0.74
	104 年	5.26	-7.48	-4.4	-7.06	-5.47	-4.93	-2.65
	105 年	5.1	-7.82	-4.15	-5.93	-3.3	-3.3	-2.36
	106 年	4.46	-7.65	-5.68	-5.08	-2.47	-2.73	-1.52
人口增加率	102 年	6.25	2.8	-2.97	-5.72	-4.5	-8.42	-1.28
	103 年	6.73	2.79	-3.5	-5.62	-3.44	-8.4	0.04
	104 年	9.05	-5.68	-1.86	-9.38	-8.11	-9.42	-1.91
	105 年	8.31	-8.38	-1.49	-8.49	-6.8	-8.69	-1.82
	106 年	7.17	-9.62	-3.64	-8.14	-6.48	-8.03	-1.76

資訊來源：中華民國統計資訊網

表 12 102 至 106 年臺中遷入人口區域

區域	102 年	103 年	104 年	105 年	106 年
自外國	3,487	3,314	3,406	3,422	3,270
新北市	5,144	5,113	5,479	5,290	4,825
臺北市	3,672	3,827	4,705	4,528	4,101
桃園市	0	0	2,425	2,394	2,392
臺南市	2,501	2,564	2,718	2,480	2,247
高雄市	3,279	3,554	3,493	3,159	3,130
其他縣市	29,603	30,725	31,196	29,050	28,632
自本縣(市)他鄉(鎮市區)	86,394	85,706	77,830	75,905	74,948
初設戶籍	2,194	1,830	1,736	1,913	1,769
其他	16	60	19	14	17
合計	136,290	136,693	133,007	128,155	125,331

資訊來源：臺中市政府民政局

表 13 歷年中臺灣各縣市人口數

縣市	102 年	103 年	104 年	105 年	106 年(10 月)
臺中市	2,701,661	2,719,835	2,744,445	2,767,239	2,799,254
彰化縣	1,296,013	1,291,474	1,289,072	1,287,146	1,278,437
雲林縣	707,792	705,356	699,633	694,873	687,195
苗栗縣	565,554	567,132	563,912	559,189	549,795
南投縣	517,222	514,315	509,490	505,163	497,876
嘉義縣	529,229	524,783	519,839	515,320	507,780
嘉義市	270,872	270,883	270,366	269,874	268,741

資訊來源：中華民國內政部戶政司全球資訊網

此外，以 106 年就業者之高等教育程度比率而言以嘉義市 64.06 最高，其次為臺中市，且臺中市大專院校數量乃中臺灣之冠（17 所大學），顯示臺中市高等教育程度比例相對較高。如表 14-15。另一方面，從近五年的就業者之教育程度結構可發現，中臺灣各縣市的

就業人口教育程度皆有逐漸提升的趨勢。綜合以上得見臺中市人力及高等教育人才充沛，可支持觀光產業持續性的發展。

表 14 歷年就業者之教育程度結構

(單位：%)

		臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
大專及以上	102 年	46.35	33.81	34.66	32.88	30.19	27.04	60.73
	103 年	48.05	35.12	35.01	35.26	31.03	28.36	61.95
	104 年	49.17	36.55	35.18	35.57	31.72	28.94	62.76
	105 年	49.94	38.16	35.77	37.07	32.35	28.67	63.35
	106 年	50.65	38.71	36.55	37.98	33.27	29.41	64.06
高中(職)	102 年	35.85	40.62	34.29	32.85	30.7	31.14	28.6
	103 年	35.58	40.91	34.81	32.65	30.24	30.25	28.65
	104 年	35.48	40.92	34.45	31.75	29.96	29.59	28.35
	105 年	35.5	39.99	34.51	32.61	29.91	30.21	28.01
	106 年	35.8	39.28	34.74	32.69	30.13	30.4	27.76
國中及以下	102 年	17.8	25.57	31.05	34.26	39.11	41.81	10.67
	103 年	16.38	23.97	30.18	32.09	38.73	41.4	9.4
	104 年	15.35	22.53	30.37	32.68	38.32	41.46	8.89
	105 年	14.56	21.84	29.72	30.32	37.74	41.12	8.64
	106 年	13.55	22.01	28.71	29.33	36.6	40.2	8.18

資訊來源：中華民國統計資訊網

表 15 中臺灣各縣市人口老化指數

	臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
104 年	68.99%	105.73%	100.21%	132.96%	136.17%	169.77%	89.23%
105 年	73.41%	104.33%	102.30%	131.44%	135.14%	165.48%	91.57%
106 年	78.68%	118.23%	111.18%	148.53%	148.67%	188.11%	101.43%

資訊來源：中華民國統計資訊網

(二)產業發展現況

根據內政部統計處 106 年「各行業就業人口」資料進行產業統計，臺中及中臺灣各縣市均以三級產業人口佔多數，然而，若依比例而言，除了嘉義市之外(72.76%)，其餘縣市均略低於全國之平均值，如表 16。從 96 年、101 年及 106 年的統計資料顯示，嘉義市從事三級產業人數為中臺灣比率最高的地區，其次為臺中市、南投縣等，且從事三級產業人數比率除苗栗縣及彰化縣外均漸有成長，如圖 5-7。三級產業中包含許多觀光周邊產業，依內政部統計處「95 年、100 年及 105 年工業及服務業普查」資料所示，臺中在「住宿及餐飲業」、「藝術、娛樂及休閒服務業」之從業人數均為中臺灣縣市最高，多數縣市有逐漸成長的趨勢，臺中市則為中臺灣各縣市年成長率最高的地區，如表 17。

表 16 106 年中臺灣縣市各產業就業人口占比分析

106 年	全國	臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
一級產業 (農林漁牧)	4.9%	2.94%	6.04%	9.47%	17.57%	19.70%	21.96%	1.90%
二級產業 (製造)	35.8%	38.91%	47.96%	46.60%	29.31%	31.62%	32.36%	25.34%
三級產業 (服務)	59.3%	58.15%	46.00%	43.93%	53.13%	48.68%	45.68%	72.76%

資訊來源：中華民國內政部統計處「各行業就業人口」報表暨本計畫彙整

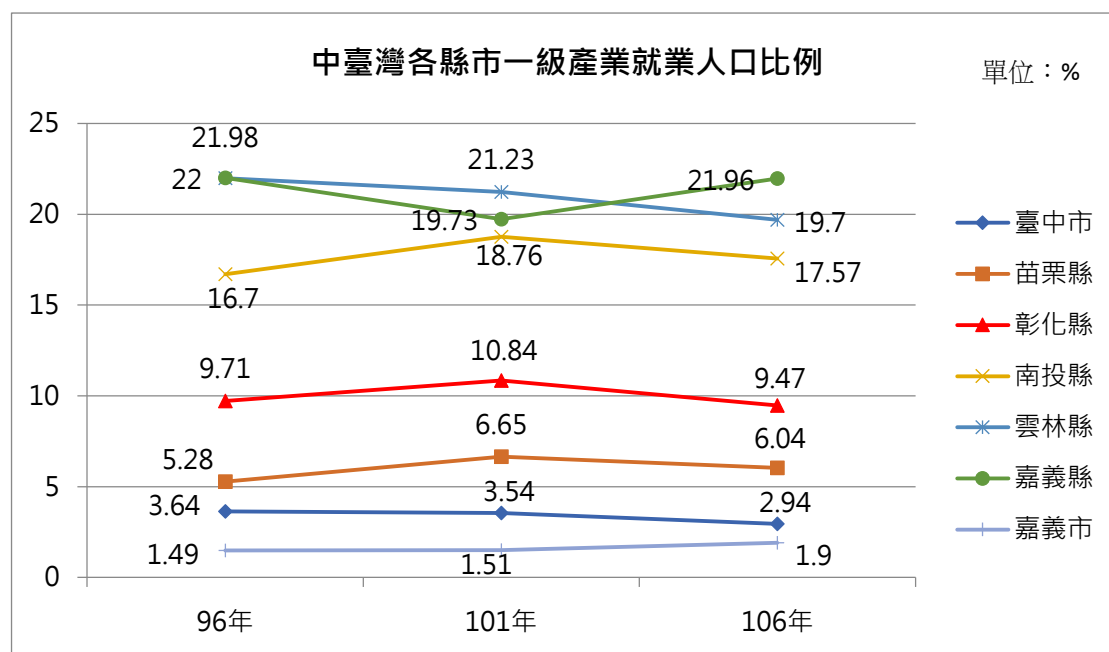


圖 5 96 年至 106 年中臺灣縣市一級產業就業人口占比分析

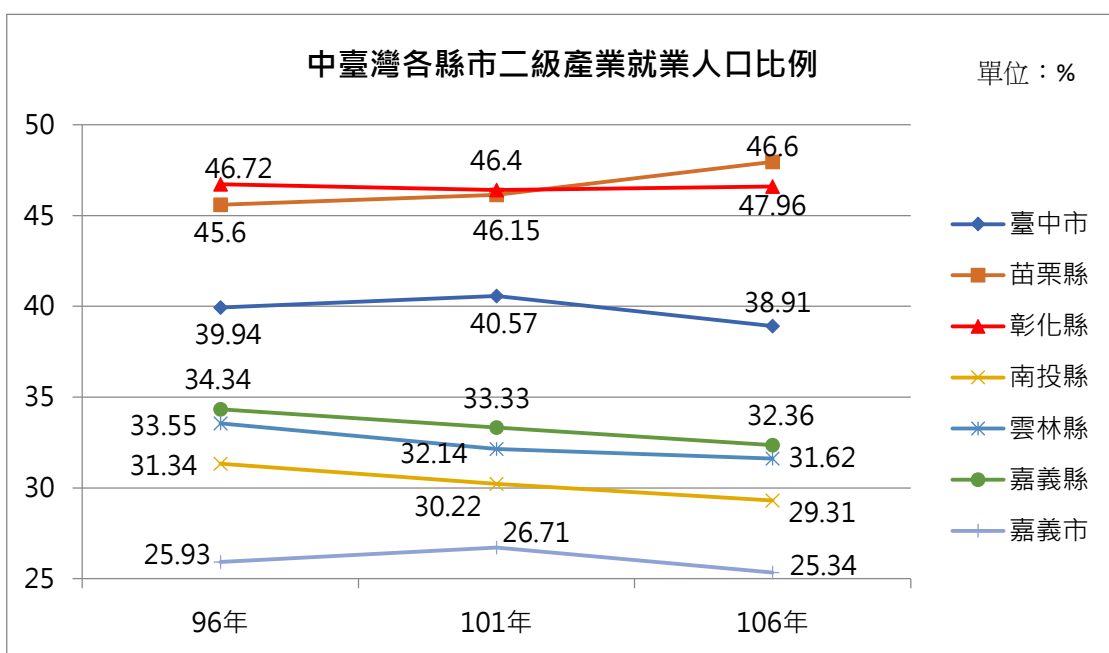


圖 6 96 年至 106 年中臺灣縣市二級產業就業人口占比分析

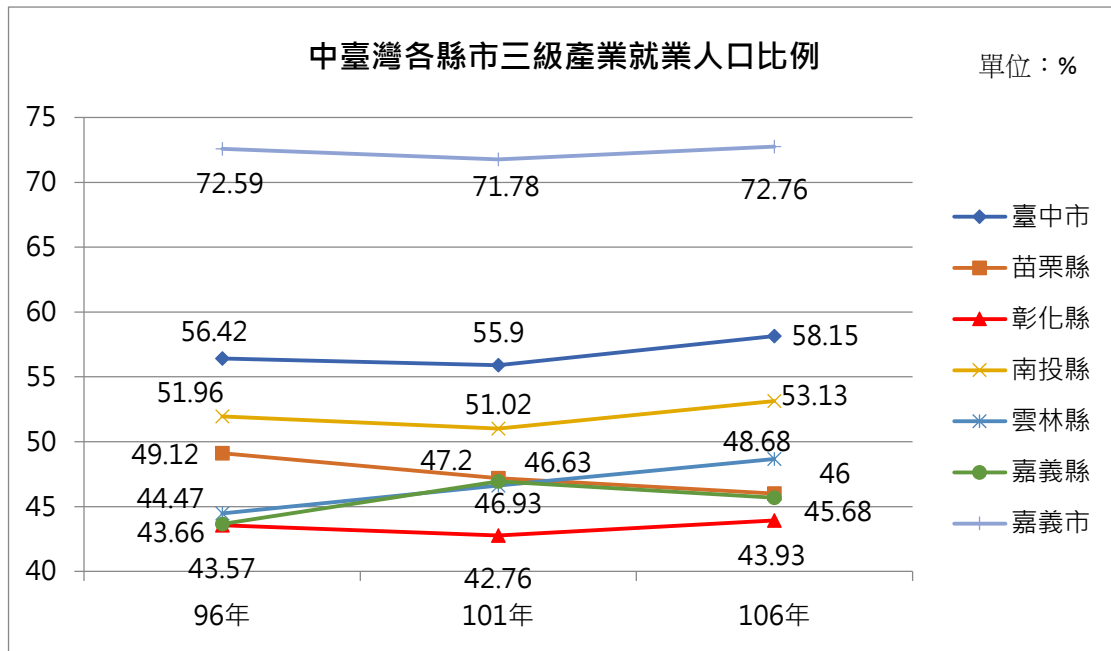


圖 7 96 年至 106 年中臺灣縣市三級產業就業人口占比分析

資訊來源：中華民國統計資訊網

表 17 歷年中臺灣縣市觀光周邊產業從業人數分析

住宿及餐飲業		臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義縣	嘉義市
	95 年	41,465	4,833	8,205	6,533	4,251	3,067	5,271
	100 年	50,814	6,826	10,631	8,352	5,816	4,721	6,609
	成長率	0.23	0.41	0.30	0.28	0.37	0.54	0.25
	年化成長率	0.04	0.07	0.05	0.05	0.06	0.09	0.05
	105 年	81,452	8,864	15,442	12,269	9,065	7,333	8,915
	成長率	0.60	0.30	0.45	0.47	0.56	0.55	0.35
	年化成長率	0.10	0.05	0.08	0.08	0.09	0.09	0.06
藝術、娛樂及休閒服務業	95 年	7,919	1,675	1,830	1,738	2,074	599	984
	100 年	8,423	1,568	1,802	1,386	1,760	747	1,011
	成長率	0.06	-0.06	-0.02	-0.20	-0.15	0.25	0.03
	年化成長率	0.01	-0.01	0	-0.04	-0.03	0.05	0.01
	105 年	9,660	1,611	1,994	1,623	1,560	755	998
	成長率	0.15	0.03	0.11	0.17	-0.11	0.01	-0.01
	年化成長率	0.03	0.01	0.02	0.03	-0.02	0.00	0

資訊來源：中華民國內政部統計處「工業及服務業普查」報表暨本計畫彙整

根據中華民國統計資訊網 104 年「從事漁業家數按經營加工、休閒分」資料進行產業統計，與休閒產業相關之家數在中臺灣以彰化縣佔多數(16 家)，中臺灣家數佔全臺灣各縣市比(21.67%)；另依「從事農牧業之農牧場家數按經營加工、休閒分」資料所示，與休閒產業相關之家數同樣以彰化縣佔多數(28 家)，中臺灣佔全臺灣各縣市比(40.50%)。在中臺灣，彰化縣是相較而言較為適合體驗農、牧、漁相關休閒活動之縣市，如表 18、19。

表 18 104 年中部地區從事多元化經營之漁業家數

地區	臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義市	嘉義縣	中部地區合計
僅兼休閒	4	10	7	5	3	-	2	31
兼加工及休閒	-	-	-	-	-	-	-	-
轉型休閒	7	4	9	2	6	-	11	39
多元化經營之休閒農業合計	11	14	16	7	9	-	13	70

資訊來源：中華民國統計資訊網

表 19 104 年中部地區從事多元化經營之農牧業家數

地區	臺中市	苗栗縣	彰化縣	南投縣	雲林縣	嘉義市	嘉義縣	中部地區合計
僅兼休閒	16	18	11	9	5	1	5	65
兼加工及休閒	9	5	3	6	1	-	3	27
轉型休閒	1	5	-	-	-	-	-	6
多元化經營之休閒農業合計	26	28	14	15	6	1	8	98

資訊來源：中華民國統計資訊網

四、交通現況分析

臺中市政府為帶動臺中整體區域發展，自 104 年積極推動「大臺中 123」奠基計畫，打造 1 條山手線、2 個國際港、3 個副都心，透過良好的交通規劃建設，及導入「大眾運輸導向發展」(Transit-Oriented Development, TOD)理念，帶動區域均衡發展解決邊緣化問題，促使臺中成為臺灣的「生活首都」。其中一條山手線是透過山海線鐵路串連成環狀的「臺中山手線」鐵路系統；兩個國際港是將臺中港及臺中國際機場兩大口岸打造成為國際級海空港，實現「貨由雙港出、客由雙港入」的目標。透過「大臺中 123」政策影響，國境、城際乃至於區域內的觀光活動，將得到實質上的條件改善，更能有效率的整合周邊觀光資源。

除「大臺中 123」外，臺中市交通政策亦以「MR. B&B」為主軸，「Metro」捷運加上「Rail」鐵道，普及的「Bus」公車路網，搭配「Bike」公共自行車，落實複合式的大眾運輸網，建構人本、安全與綠色的運輸系統。

「大臺中 123」及「MR. B&B」為臺中近年相當重要的交通規劃，為剖析臺中及中臺灣區域交通動線系統，作為後續串接中部七縣市觀光資源之依據，本章節將依循「大臺中 123」及「MR. B&B」探討臺中市交通現況及未來，並輔以研析中臺灣交通狀況，以下就聯外交通系統、區內交通動線兩大面向進行綜整與分析。

(一)聯外交通系統

1. 航空系統

臺中國際機場目前為軍民合用機場，民航機起降每日自 7 時至 23 時，扮演中部地區區域性國際機場，並肩負中部地區之國內幹線機場的角色，服務中臺灣七縣市近 700 萬人口。

為因應中部區域民眾日益增加的航空需求，於「大臺中 123」之兩大國際港策略中積極擘劃將臺中國際機場打造成為國際級門戶，並藉由推動「中進中出」國際入境旅遊模式，開拓亞洲 3 至 5 小時之國際航網，加速與亞洲國際城市接軌。目前機場定期航線共包含 4 個國內航點、9 個兩岸航點、7 個國際航點，其中包括直飛越南河內、南韓首爾、泰國曼谷、柬埔寨金邊及東京 5 座亞洲首都城市，如表 20。透過 3 至 5 小時內的國際航程串接，可以發展出亞洲一日生活圈之國際入境觀光模式，旅客自機場入境後，於 1 至 2 小時內便可快速至中臺灣七縣市各地觀光，國際入境旅客當日即可從容體驗中臺灣的風情與魅力。

另臺中國際機場也因屬性與地理區位，具有相當潛力發展成為桃園國際機場之二線廉價航空營運中心，如今已有德威航空、越捷、臺灣虎航、香港快運共 4 家廉航進駐營運，吸引旅客直接深入中部區域旅遊。

而目前在機場聯外交通方面，臺中機場設有租車服務處，旅客可行駛中山高速公路(國道 1 號)或福爾摩沙高速公路(國道 3 號)前往臺中市區或其他縣市景點；此外旅客也可透過高鐵、客運公車、計程車等服務至各大觀光景點。

承上，目前行經臺中國際機場已有 18 條公車路線，每日服務班次數近 500 班，班次頻繁；另臺中市政府交通局亦推出 3 條「機場快線」，A1 線「臺中國際機場-臺中公園」已於 107 年 1 月上路，另 A2 線「臺中國際機場-臺中火車站」及 A3 線「臺中國際機場-逢甲夜市」路線亦於同年 5 月通車，停靠臺中各大旅館、飯店及人氣夜市，讓國內外旅客可快速前往市區景點，如表 21。但目前機場快線須於搭乘日期前 3 日上網或以 APP 預約，較為不便。

表 20 107 年 10 月 臺中國際機場定期航班資訊

國內航線			
飛往	航空公司	時間(星期)	班次(每日)
花蓮	華信	日、三、五	1
金門	立榮	一 ~ 日	6
	華信	一 ~ 日	4
	遠東	一 ~ 日	3
南竿	立榮	一 ~ 日	2
澎湖	立榮	一 ~ 日	4~5
	華信	一 ~ 日	5
	遠東	一 ~ 日	4
國際航線			
飛往	航空公司	時間(星期)	班次(每日)
仁川	長榮	日、四	1
	德威航空	日、一、三、五	1
光州	德威航空		
河內	華信	日、一、二、四、五	1
	越捷	日、一、三、五、六	1
胡志明	華信	一 ~ 日	1
	越捷	一 ~ 日	1

國際航線			
飛往	航空公司	時間(星期)	班次(每日)
成田	華信	一 ~ 日	1
曼谷	泰越捷	日、一、三、五、六	1
金邊	柬埔寨航空	日、三	1
琉球	華信	日、二、三、四、六	1
兩岸航線			
三亞	四川	日、三	1
杭州	華信	日、三	1
南京	東航	六	1
香港	港龍	一 ~ 日	2
	華信	一 ~ 日	4
	國泰	一 ~ 日	2
	香港快運	一 ~ 日	1~2
梅縣	華信	一、四	1
深圳	立榮	三、六	1
無錫	立榮	一、五	1
	華信	一、五	1
寧波	華信	二、五	1
廣州	立榮	二、六	1
澳門	長榮	一 ~ 日	1
	臺灣虎航	一 ~ 日	1

資訊來源：臺中國際機場官網航班資訊

表 21 臺中國際機場機場快線

客運公司	路線號碼	行經重要站點
捷順交通	A1 臺中國際機場-臺中公園	臺中國際機場-新烏日火車站-美術館-大墩文化中心-成旅晶贊飯店-臺中公園
國光客運	A2 臺中國際機場-臺中火車站	臺中國際機場-東海別墅-澄清醫院-福華/裕元酒店-臺中/鼎隆商旅-新光/遠百-市政府-臺中州廳-長榮桂冠/永豐棧酒店-全國/金典酒店-臺中火車站
	A3 臺中國際機場-逢甲夜市	臺中國際機場-中南海/兆品酒店-逢甲夜市

資料來源：臺中國際機場官網公車路線

交通部民用航空局目前因應中部旅客日漸增長的搭機需求，擘劃了「臺中國際機場 2035 年整體發展計畫」，該計畫已於 107 年 6 月通過國發會審查，未來將以現有之航站區相關設施為基礎，因應當前環境及條件變化，將現有航站區進行擴充，根據交通部民用航空局「臺中國際機場 2035 年整體發展計畫」（中部國際機場整體規劃及第一期發展計畫修訂計畫）指出，目前短期發展計畫(2018-2022)，具體行動方案臚列於下：

- (1) 擴建航廈(如圖 8)：年容量由 290 萬人次提升至約 400 萬人次。
- (2) 增設停機坪滑行道(如圖 9)：改善尖峰時段航機進出停機坪可能產生之延滯。
- (3) 新建聯絡滑行道 1(如圖 9)：提升空側運作效率，降低業者營運成本。

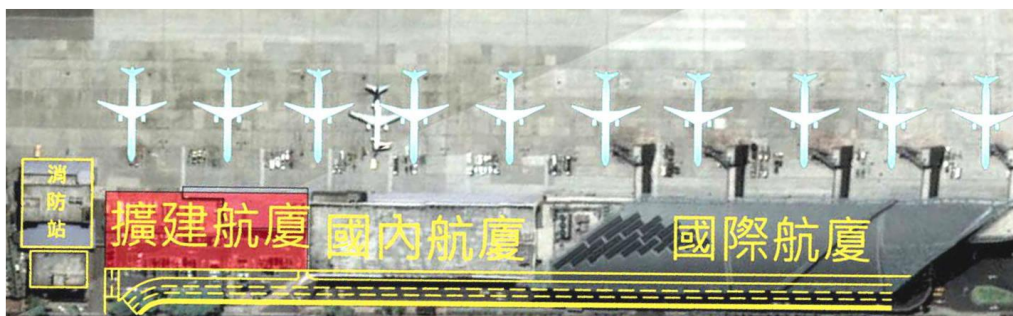


圖 8 擴建航廈示意圖

資料來源：臺中機場 2035 年整體規劃報告



圖 9 新建停機坪滑行道及聯絡滑行道示意圖

資料來源：臺中機場 2035 年整體規劃報告

中長期發展計畫則配合臺中市政府機場門戶計畫，規劃航專區作為自助登機、保險銷售、市區免稅商店或銀行換匯等服務；以年客運量 1,000 萬人次規模，規劃於陽西區預留用地發展，新建年容量 480 萬人次國際航廈與營運機坪等相關支援輔助設施與聯外道路等。如圖 10



圖 10 中長期發展計畫示意圖

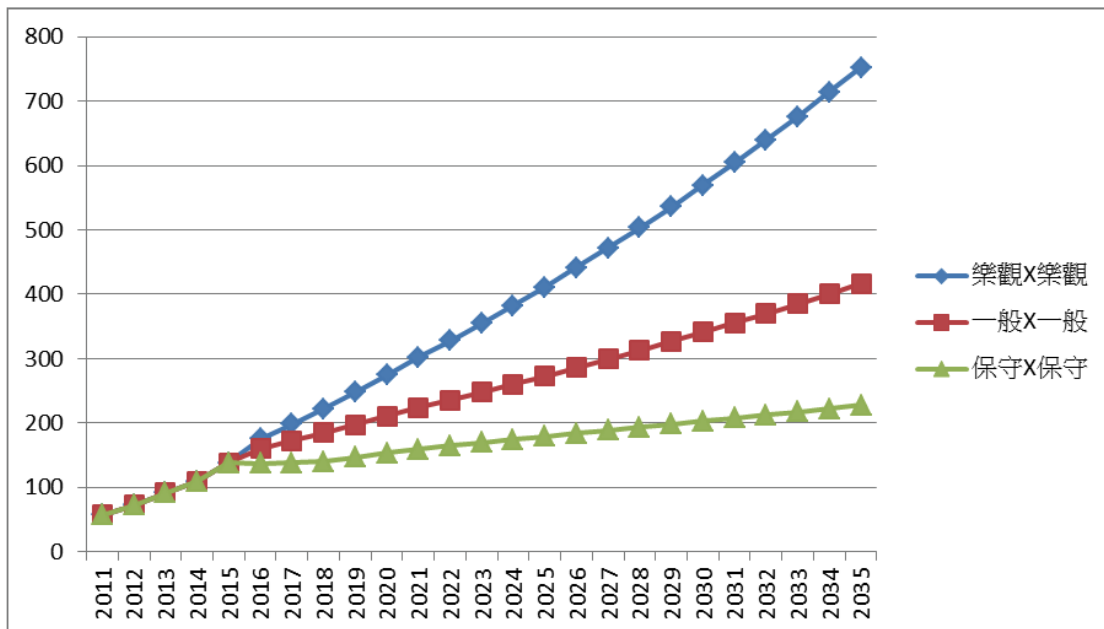
資料來源：臺中機場 2035 年整體規劃報告

至於，「臺中國際機場 2035 年整體發展計畫」報告中亦指出機場至 2035 年時，應具下列幾項發展特色及願景：

- (1) 臺中國際機場扮演中部地區區域性國際機場及中部地區國內幹線機場，服務北至苗栗、南至雲林的旅客。
- (2) 臺中國際機場區域航線及航網架構完成，由臺中輻射至東南亞、東北亞、及中國大陸的 4 小時以內的主要城市及二線城市，均能開展定期航班或包機。預計 2035 年將可飛航超過 60 個航點，每週約有 800 航班起降的中型機場，部分離島旅客並有可能搭乘國內線至臺中國際機場轉搭國際航線。
- (3) 臺中國際機場成為新南向政策的中部重要基地，中部地區各縣市旅客多將經由臺中國際機場前往東南亞各地從事商務或旅遊活動，東南亞國家也將因為經濟成長，消費力提升，大量增加海外旅遊及投資。
- (4) 因應高齡化而增設大量高齡友善設施，以滿足高齡旅客的需求。
- (5) 因捷運或輕軌開通，臺中市區範圍逐漸擴大，門戶計畫完成土地徵收，並開始動工。2035 年時，除臺中本地旅客外，苗栗、彰化、雲林的旅客將大量使用高鐵轉駁捷運和軌道運輸進入臺中國際機場，外客也將使用相同的模式離開機場。故 2035 年時陸路和空運的立體轉運設施需要較大的空間，以容納每天 1~2 萬旅客進出此一轉運中心，而由於轉運中心的旅運需求量大，也帶動區域和周邊的商業活動，進而形成一環繞機場的商業活動中心，航空城概念也將初步成形。
- (6) 成為臺灣低成本航空運行的兩大基地之一，我國未來較適合發展低成本航空是為臺中國際機場和高雄國際機場，相較於松山機場以商務活動為主的珍貴時間帶分配和桃園機場以跨洲越洋服務為主的航網設計，強調點對點、區域性大面積涵蓋的低成本航空，將成為臺中和高雄兩機場的未來運量成長的重要動力。
- (7) 成為臺灣商務航空的高成長熱區，因商務航班講求時間靈活快速、且配合乘客對目的地的彈性需求，美國和歐洲的商務專機主要選擇較不繁忙的機場。相對於北部國際機場的壅塞和南部國際機場的空間限制，臺中國際機場腹地寬

廣，空間充裕，又位於中部都會區，距離北部也僅有一小時的高鐵車程，未來預期成為我國都會型商務航空的高成長區。

就未來長期發展趨勢觀之，臺中國際機場的營運航線網路可能仍將集中在大陸、港澳、以及東北亞和東南亞等區域航線，而且低成本航空運量逐漸成長。換言之，未來有低成本航空經營的航點及臺商投資的區域，如新加坡、馬來西亞、泰國、緬甸、柬埔寨、日本和韓國的各主要城市，及大陸第二線和第三線內陸城市，可能成為臺中國際機場發展的重點航線。但較遠的跨洲越洋航線，基於航班的經濟性和市場的競爭性，無論是紐澳或是歐美，仍不會是臺中國際機場發展的重點。依照不同情境，將未來臺中國際機場的市場占有率前景區分為樂觀、一般、和保守情境，預估 2015~2035 年臺中國際機場國際旅客運量如圖 11。



單位：百萬人

圖 11 2015~2035 年臺中國際機場國際旅客運量預估

資料來源：臺中機場 2035 年整體規劃

2. 高鐵系統

臺灣高速鐵路路線全長 350 公里，沿途設置南港、臺北、板橋、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南、左營等 12 個車站，如圖 12，中臺灣共包含 5 個站點，提供旅客快速接駁服務。不論是自桃園國際機場或是臺中國際機場入境之旅客，均可迅速轉往中臺灣縣市旅遊。

針對中部地區，高鐵也積極與苗栗、臺中、彰化、南投、雲林、嘉義指定飯店合作，推出高鐵飯店聯票優惠方案。並針對中部縣市特色景點推出主題式 1 日至 2 日套裝或自由行產品，提供多元遊程及優惠的價格供旅客選擇，高鐵假期套裝遊程如表 22。



圖 12 高鐵分布圖

資料來源：臺灣高鐵

表 22 高鐵假期套裝遊程

苗栗	7 條路線	「苗栗三義木雕·客家文化 1 日豐富行」、「苗栗向天湖·南庄老街 1 日豐富行」、「新竹北埔老街·巴巴坑道 1 日豐富行」、「苗栗薑麻園·天空之城 1 日豐富行」、「苗栗香格里拉樂園桐花度假山莊 2 日自由行」、「苗栗蘭草文化·山水米有機稻場 1 日豐富行」、「苗栗銅鑼茶廠·花露休閒農場 1 日豐富行」
臺中	6 條路線	「臺中麗寶樂園·天空之夢摩天輪·Outlet Mall 1 日輕鬆遊」、「亞洲現代美術館·國家歌劇院 1 日豐富行」、「臺中宮原眼科·高美濕地 1 日豐富行」、「臺中東勢林場·新社菇果體驗 1 日豐富行」、「三義木雕·客家文化·漫步臺中 2 日豐富行(臺中頭等艙飯店)」
彰化	2 條路線	「彰化鹿港老街·特色產業 1 日豐富行」、「彰化鹿港老街·王功蚵田潮間 1 日豐富行」
南投	10 條路線	「南投集集小火車·車埕林班道 1 日輕鬆遊」、「南投日月潭·九族文化村 2 日輕鬆遊」、「南投車埕木業·水里蛇窯·集集小鎮 1 日豐富行」、「集集攔河堰·車埕木業·日月老茶廠 1 日豐富行」、「南投向山鐵馬·日月潭·逢甲夜市 1 日豐富行」、「南投埔里酒廠·清境農場 1 日豐富行」、「南投溪頭森林·妖怪村·大鞍竹海 1 日豐富行」、「南投奧萬大·合歡山日出·清境草原 2 日豐富行」、「南投清境高空景觀步道·百岳石門山 2 日豐富行」、「嘉義阿里山·玉山塔塔加鞍部·日月潭 2 日豐富行」
雲林	1 條路線	「雲林虎尾三寶·文化資產 1 日豐富行」
嘉義市 嘉義縣	3 條路線	「嘉義太平雲梯·故宮南院 1 日豐富行」、「嘉義阿里山·玉山塔塔加鞍部·日月潭 2 日豐富行」、「嘉義阿里山小火車·祝山觀日 2 日豐富行」

資料來源：臺灣高鐵官網-高鐵假期

3. 臺鐵系統

臺灣鐵路主要經過的城市包括基隆、臺北、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南、高雄、屏東等，中臺灣包含其中 8 個主要站點(特等站、一等站)。中臺灣的鐵路行程除了西部幹線外，並包含竹南至彰化的縱貫線(海線)及臺中線(山線)、二水至車埕的集集線、阿里山森林鐵道，如圖 13。



圖 13 中臺灣臺鐵路線圖

資料來源：交通部臺灣鐵路局鐵路全球資訊網

臺中市目前依循「大臺中 123」，發展一條山手線計畫，該計畫係藉由規劃甲后線連接山線與海線鐵路，並將山線鐵路高架化，從豐原到大慶站，再往南延伸至烏日副都心，將多核心都市發展南延至烏日。另將規劃海線全線高架雙軌化銜接海線副都心，沿線由南往北成功、追分、大肚、龍井、沙鹿、清水、臺中港、大甲，全線提升軌道旅運容量，一路環繞至銜接甲后線，如圖 14。

未來山手線環狀鐵路，將帶動山線與海線城市間彼此通勤、文化、觀光遊憩及營造出具地方特色的環城鐵路路廊，倘山手線完成，觀光客可透過高鐵轉乘火車（新烏日站），經由山手線遊覽臺中海線與山線豐富的自然景觀與觀光遊憩資源，如大甲鎮瀾宮、大甲鐵砧山風景特定區、清水鰲峰山、清水港區藝術中心、高美濕地、梧棲漁港、三井 outlet、海洋生態館、后里麗寶樂園、后豐鐵馬道、豐原廟東夜市。



圖 14 臺中山手線計畫

資料來源： 104 年-107 年臺中市政府都市發展局臺中市都市發展願景

而臺鐵不僅為交通工具，更深具觀光價值，許多老舊的車站及鐵道成為如今珍貴的文化遺跡，如中臺灣的舊山線鐵路（三義至豐原）雖於 87 年停駛，但其沿線的 8 座隧道、4 座鐵橋，被視為是二十世紀鐵道工藝美學上卓越的經典之作，因此文建會將其列為臺灣十二大世界遺產潛力點之一。苗栗亦積極復興並活化此文化資源，於 107 年 7 月重新打造舊山線鐵道自行車，以動態文化保存的方式，讓旅客得以再次體驗舊山線之美。

此外，中臺灣臺鐵的特色路線仍有集集線與阿里山森林鐵道，集集支線為臺鐵最長的鐵路支線，最初興建係為水力發電興建水庫的運輸鐵路，後因豐富的觀光資源，成為臺灣觀光鐵道的先驅，也是目前南投縣唯一仍在營運的鐵路。此外，阿里山森林鐵路則為臺灣唯一仍在營運的高山林業鐵路系統，路線主要位於嘉義市與嘉義縣境內，該鐵路係日治時期為運輸阿里山林場產出之林木而興建，

如今則成為知名的觀光鐵路，沿線得以欣賞高林景緻並可挖掘眾多森林鐵路的老故事。

4. 高速公路系統

臺灣現有兩條南北向縱貫臺灣的西部地區的國道高速公路，分別為國道 1 號和國道 3 號，多數旅客便是行駛國道 1 號及國道 3 號，前往臺灣北至南縣市。另外，國道 4 號為臺中環線，其路線西起臺中市清水區，沿大甲溪往東而行至豐原東北地區，係臺中都會區東側山區環狀快速公路系統，目前豐原潭子段工程正在進行中，未來將與國道 1 號、3 號、臺 74 線、臺 61 線串連，構成臺中都會區完整的高速公路網，紓解國道 1 號大雅段及國道快官霧峰段交通雍塞情形，提供旅客另一項快速便利的選擇。

國際旅客倘從桃園機場入境若透過客運巴士進入臺中，可由國道 1 號或國道 3 號南下至臺中；若從臺中機場入境的國際旅客除了快速道路與省道外，也可透過國道 3 號或國道 1 號通往中部其他縣市(苗栗、彰化、雲林、嘉義等)及市區。

5. 海運系統

臺中港為一座人工港，地處臺灣西海岸中點，距離北部的基隆港約 110 浬、南部的高雄港約 120 浬航程。臺中港東接腹地臺中市、西鄰臺灣海峽、北隔大甲溪與苗栗相接、南臨彰化和南投，與高雄港、基隆港、花蓮港同為臺灣四大國際港，其中以臺中港距離廈門港最近，僅 136 海浬，做為兩岸直航口岸最為合適。

於「大臺中 123」之兩大國際港策略中臺中積極擘劃將臺中港打造成為國際級門戶，除此之外臺中港也以「臺中港 2.0」計畫重新定位，發展商務觀光特區，分區打造生態觀光專區、商務觀光特區、工業綠能專區，短期推動海洋生態館建設，及臺中港郵輪碼頭等，並推出「海線雙港副都心」藍圖，以一個市鎮、二大海空、三個觀光區為主軸，將轉變為轉乘中心，結合三井 outlet、海生館、梧棲漁港、高美濕地等重要景點，實質帶動海線觀光產業發展，期望臺中港朝向國際觀光發展。另外，臺中市政府也積極推動直航澎湖的藍色公路航線，搭配中進中出與一程多站政策，以吸引更多港澳及國際旅客前來，藉此發展臺中港海上觀光旅遊。

然而，臺中港離市區車程約一小時，目前唯一的大眾交通運輸只有 308 路公車，因此對於自臺中港進入的遊客而言交通並不便利，且周邊景點不多，較難吸引國際旅客到訪。由此可知臺中港至各地區的聯外交通還有改善空間，如何吸引遊客透過臺中港入境，

並提供便捷交通連結各觀光景點和市區是為重要的課題。

目前固定停靠於臺中港的兩岸渡輪船班為中遠之星(COSCO STAR)、海峽號(HAI XIA HAO)，如表 23。另為發展郵輪觀光，臺中亦積極與國際郵輪接洽，近三年停靠情形如下：105 年停靠的郵輪為「太平洋維納斯號」、「海洋量子號」、「維多利亞號」、「泰山號」，載客人數約為 16,000 人；106 年停靠的郵輪為「海洋贊禮號」及「世界號」，載客人數約為 8,000 人；107 年停靠的郵輪為「卡莉多麗號」及「太平洋維納斯號」，載客人數約共 1,400 人。近年因陸客減少，及港埠碼頭設施整治之因，影響郵輪停靠數量，然臺中港為臺灣南北交通的中心，更位於上海到香港航線的中點，與中國東南沿海各港亦成輻射狀等距展開，具發展郵輪的最佳利基，因此臺中港務分公司於 106 年興建完成 18 號中型郵輪碼頭，並於 107 年建置串連 18 及 19 號碼頭的風雨走廊，讓旅客出入境時免受風雨及日曬之苦，增進服務品質，期能吸引更多國際郵輪前來。

表 23 臺中港定期航線資訊

船名	中遠之星(COSCO STAR)	海峽號(HAI XIA HAO)
船籍	香港	大陸地區
航線	廈門—>臺中—>廈門	平潭—>臺中—>平潭
航程	每週三 1 航次	每週一、四、日共 3 航次
載客數	683 人	760 人
載貨數	可裝載 150 輛小客車或 256 個 20 呎標準櫃(含 85 個冷櫃)	可裝載 260 輛小客車
船舶種類	客貨兩用輪	客貨兩用輪

資訊來源：臺中港務分公司兩岸航線旅客船舶期

(二)區內交通動線

1. 快速道路、省道系統

快速道路主要為各縣市之間或縣市中心與交流道之聯絡的道路，為構成西部運輸走廊快速公路網並擴大高速公路系統服務範圍之快速幹線。省道級的快速公路包含臺 61 線(西濱快速道路)、臺 62 線、臺 64 線、臺 65 線、臺 66 線、臺 68 線、臺 72 線、臺 74 線、臺 76 線、臺 78 線、臺 82 線、臺 84 線、臺 86 線及臺 88 線。其中有經過中部地區的快速道路為臺 61 線(西濱快速道路)、臺 72 線、臺 74 線、臺 76 線、臺 78 線包含了中部地區的範圍。而有經過臺中市的為臺 61 線(西濱快速道路)、臺 74 線，如圖 15。旅客可利用國道連接中部各縣市快速道路與省道系統進入中臺灣各區域景點。



圖 15 臺中區內重要交通動線圖

資料來源：本計畫繪製

而臺中市未來也將透過臺 74 的「內環」，擴大到國道 3 號及國道 4 號的「中環」，以及能由市中心到海線臺 61 線的「外環」，藉由三環建構出四通八達智慧公路系統。

其中臺 74 建構的內環道路系統將環繞西屯、北屯、潭子、太平、大里、霧峰、烏日、南屯等區，總長約 40 公里，全線預估行駛時間只要 30 分鐘，大幅提升城市內的交通便捷性，縮短各區來往時間。

未來「國道 4 號臺中環線豐原潭子段」完工後，豐原區與潭子區將串聯銜接臺 74 線，使國道 3 號、4 號、臺 74 線形成環狀高(快)速道路之路網，各區之間也緊密成為一小時生活圈。

「生活圈四號線大肚延伸線(烏日-大肚-龍井)」建構龍井-大肚-烏日來往大里區域東西向主要幹道，採高架化全長 14 公里，其延伸臺 74 線形成補足臺中都會區環狀路網之「外環」，串連南北向之高快速道路，促進地方發展之聯外走廊。如圖 16。



圖 16 智慧公路路網圖

資料來源：臺中市政府網站

2. 大眾運輸系統—公路客運系統與市區公車

臺灣地區公路客運系統普及，特別是西部地區；各縣市皆有許多民營客運公司駐點，遊客可透過公路客運系統往返各縣市觀光旅遊。至於市區汽車客運又可稱為公車，以直轄市或縣市政府為主管機關，收費方式也會因地區不同而有所不同，以中部地區來說，臺中市和嘉義縣採用「里程計費」模式；雲林縣和嘉義市則採段次計

費；另外彰化縣與南投縣則是兩者兼具。遊客可藉由市區公車深度暢遊各縣市區域內的旅遊景點。目前臺中市市區公車由 17 家客運公司組成，其中臺中客運、臺灣大道路廊公車、統聯客運為市區路線較多且使用路較高的客運，目前公車刷卡搭乘 10 公里免費，造福許多民眾。

3. 觀光接駁系統

(1) 臺灣好行

臺灣好行為交通部觀光局專為旅遊規劃設計的公車服務，從各大臺鐵、高鐵站接送旅客前往主要觀光景點，並透過不同主題路線搭配相應的行程推出超值套票，其內容包含車票、一日券(公車)、景點門票等，並提供住宿、餐飲或商家優惠卷，相當適合自由行及想輕鬆出遊的旅客。中部地區目前有行駛臺灣好行的區域為苗栗縣、南投縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣與嘉義市，苗栗目前行駛南庄、向天湖、仙山、獅山南庄共 4 條路線；南投行駛溪頭、日月潭 2 條路線；彰化縣行駛清水岩、鹿港芳苑、彰南快線、鹿港 4 條路線；雲林縣行駛北港虎尾、斗六古坑 2 條路線；嘉義縣行駛故宮南院線、阿里山 A 線(高鐵出發)、阿里山 A 線(高鐵出發經奮起湖)、阿里山 B 線(臺鐵出發)、阿里山 B 線(臺鐵出發經奮起湖) 5 條路線；嘉義市行駛光林我嘉線 1 條路線。然而，在觀光資源分析中得見臺中飽有充沛的人文與自然景點，卻受搭車刷卡享 10 公里免費政策影響，暫無臺灣好行路線串連各大名勝，殊為可惜，詳如表 24。

表 24 中部臺灣好行路線

縣市	數量	路線
苗栗縣	4 條路線	南庄線、向天湖線、仙山線、獅山南庄線
南投縣	2 條路線	溪頭線、日月潭線
彰化縣	4 條路線	清水岩線、彰南快線、鹿港芳苑線、鹿港線
雲林縣	2 條路線	北港虎尾線、斗六古坑線
嘉義縣	5 條路線	故宮南院線、阿里山 A 線(高鐵出發)、阿里山 A 線(高鐵出發經奮起湖)、阿里山 B 線(臺鐵出發)、阿里山 B 線(臺鐵出發經奮起湖)
嘉義市	1 條路線	光林我嘉線

資料來源：臺灣好行官網

(2) 臺灣觀巴

臺灣觀巴為交通部觀光局輔導旅行業者營運具備一定服務品質，及一致品牌形象的巴士系統，提供國內外旅客便利的自由行服務。臺灣觀巴提供各人文古蹟、自然生態、景觀休閒等主題行程，並結合了導覽服務和保險，亦可自飯店、機場及車站接送旅客，相當便捷。

中部地區目前有行駛臺灣觀巴的區域為苗栗縣 3 條路線、南投縣 3 條路線、臺中市 5 條路線及嘉義縣 1 條路線；出發地則多以臺中市為主，苗栗路線則從臺北和臺中出發，詳如表 25。

表 25 中部臺灣觀巴路線

縣市	出發地	出發地	行程
苗栗縣	3 條路線	臺北市	「泰安泡湯、採果、客美食之旅 1 日遊」、「苗栗南庄客家風情一日遊」
		臺中市	「花果香草·大湖一日遊」
南投縣	3 條路線	臺中市	「霧上桃源清境農場漫活 1 日遊」、「溪頭妖怪森呼吸，小半天風景區 1 日遊」、「集集鐵道風情車埕、蛇窯、天空之橋一日遊」
臺中市	5 條路線	臺中市	「東勢林場·新社 1 日遊」、「水里蛇窯·紙教堂一日遊」、「后豐鐵馬道美術大臺中一日遊」、「麗寶樂園·后里一日遊」、「客家酒莊·谷關一日遊」
嘉義縣	1 條路線	嘉義縣	「阿里山人文生態二日遊」

資料來源：臺灣觀光巴士官網

4. 自行車路網系統

(1) 公共自行車租借系統

近年因提倡低碳運輸，以短程接駁為主的都會區公共自行車租借系統因而興起，城市的交通運輸以捷運及幹線公車為基礎，再上一層則為一般市區公車，最後一層則為公共自行車。公共自行車強調的是短距離的轉乘功能，做為大眾運輸系統最後一哩的接駁工具，遊客可以可藉其深入巷弄中的景點。公共自行車系統可謂已成為旅遊中不可或缺的無縫接軌運輸工具，至中臺灣各縣市公共自行車租借系統詳如下述。

A. 臺中市公共自行車租借系統

臺中 MR. B&B 策略其中的「Bike」公共自行車的部分係配合建置完善的自行車路網，再搭配公共自行車租賃站服務。依循 MR. B&B 策略，臺中於 104 年起便推動「自行車 369 政策」，目標打造 300 座 iBike 租賃站，連結 600 公里自行車道，並提供 9,000 輛公共自行車供民眾騎乘。107 年 8 月已達成 300 站、9,000 輛自行車的目標，未來臺中將續研擬 iBike 「600」計畫，以租賃站倍增為目標，讓 iBike 站點在 2022 年達到 600 站，自行車道延伸為 1,000 公里，促使複合式交通運輸系統更完善。

目前租賃站點多位於許多市區景點，如臺中國家歌劇院、逢甲夜市、勤美綠園道、20 號倉庫藝文特區、秋紅谷、科博館、國立臺灣美術館等，便利旅客得以深入巷弄及各景點，以低碳交通方式慢遊臺中。

B. 中臺灣縣市公共自行車租借系統

彰化縣截至 107 年 10 月底共有 68 個 YouBike 站點，站點涵蓋許多具歷史文化的觀光景點，如彰化孔子廟、南瑤宮、八卦山大佛風景區、國立彰化生活美學館、扇形車庫等，便利旅客抵達。苗栗縣截至 107 年 10 月底則有 30 個 YouBike 站點，主要位於苗栗、頭份、竹南三地，串連市區行政機關、學校及公園，以民生需求為重。

南投縣雖無公共自行車系統，但可使用源自新加坡的無樁式共享單車 oBike，利用 APP 預約及搜尋站點，掃描自行車 QR code 解鎖取車的方式租借。嘉義市則與臺灣城市動力公司合作，推出 e-bike 公共電動二輪車租賃系統，主要提供嘉義市民短程接駁，但由於承租 e-bike 公共電動二輪車須取得駕照，因此對於外國旅客較不方便。餘嘉義縣和雲林縣目前則尚無公共自行車系統。

(2) 自行車道路網

自從自行車品牌捷安特在臺中大甲成立後，臺灣自行車產業逐漸在國際上嶄露頭角，此外同樣位於臺中的愛爾蘭商速聯之零組件、愛地雅的自行車、維樂工業的座墊、臺萬工業的踏板、天心工業的曲柄組、久裕興業的車輪軸，甚或彰化縣亦具有知名的美利達工業及正新自行車輪胎產業，讓臺灣有著「自行車王國」的美譽。

近年來由於環保與健康的觀念普及，自行車運動也成為臺灣的運動主流之一。臺中也依循 MR. B&B 策略，在既有之自行車道基礎，優先串聯安全路網，形塑「城中城翡翠環線」，並延續本市友善自行車道路網。另同時推動自行車四環線計畫（大臺中環城自行車道）包括巨環線、大環線、中環線及小環線，巨環線主要由山海線、甲后線及環河自行車道大里到烏日段所構成，總長度約 141.4 公里；大環線為環河自行車道，總長度約 67.6 公里；中環線則包括環河自行車道豐原神岡段及潭雅神綠園道，總長度約 45 公里；小環線為豐原大道，全長 12 公里。如圖 17，促進自行車旅遊。



圖 17 中臺灣臺鐵路線圖

資料來源：臺中市政府網站

至於，中臺灣七個縣市均設有自行車道網路，且串連周邊自然風景、人文特色及歷史建築等，提供旅客健康且低碳的旅遊方式。中臺灣自行車道網路多為結合自然景觀的休閒旅遊路線，苗栗縣共有 11 條、臺中市 18 條、彰化縣 5 條、南投縣 12 條、雲林縣 4 條、嘉義縣 8 條和嘉義市的 5 條自行車道，詳如表 26。

表 26 各縣市自行車道

縣市	自行車道數量	路線
苗栗縣	11	銅鑼自行車道、公館鄉黃金小鎮自行車道、南湖溪堤岸自行車道、三義鄉自行車道、通霄鎮城北自行車道、竹南綠光海風自行車道、西湖鄉自導式自行車道、中港溪自行車道、頭屋鄉明德水庫自導式自行車道、頭份鎮永和山水庫自行車觀光園道、貓狸山休閒越野自行車道
臺中市	18	高美濕地自行車道、南屯協和南巷單車道、龍井大排自行車專用道、楓樹古道自行車道、匠師的故鄉遊園自行車道、中科自行車道、筏子溪自行車道、北屯后庄內鐵馬道、清水五福圳自行車道、東豐自行車綠廊、大甲及大安區自行車道、潭雅神綠園道、頭汴坑酒桶山自行車道、臺中市環市休閒自行車道、后豐鐵馬道、旱溪自行車道、永豐六分線自行車道、新社自行車道
彰化縣	5	田尾公路花園單車步道、百果山區自行車路線、二水觀光自行車道、長青自行車道、八卦山自行車道
南投縣	12	水里溪親水公園自行車道、向山自行車道、竹山農業休閒自行車道、中明自行車道、集集綠色隧道自行車道、頭社自行車道、雙冬平林自行車道、月潭自行車道、中興新村自行車道、水車公園及北圳邊自行車道、集集自行車道環線系統、日月潭自行車道
雲林縣	4	三條崙防風林自行車步道、口湖濱海自行車道、水林塭底溼地自行車道湖口濕地自行車道
嘉義縣	8	頂庄社區自行車道、博愛路自行車道、八掌溪北岸自行車道、嘉油鐵馬道、港坪花卉區自行車道、蘭潭鹿寮區自行車道、世賢路自行車道、蘭潭自行車道
嘉義市	5	蒜鰲自行車道、大林自行車道、朴子溪自行車道、保鹿自行車道、滿竹自行車道

資料來源：交通部觀光局、臺中觀光旅遊網、日月潭國家風景區理處

5. 捷運系統

臺中市總人口數於 106 年躍居為全臺第二大城，截至 107 年 10 月底總人口數已達 279 萬 9254 人(中華民國內政部戶政司全球資訊網)，隨著人口的進步及經濟成長，為均衡臺中地區各區域發展及改善市民生活環境，臺中市政府以 MR. B&B 為交通運輸導向，規劃完善軌道路網，目前興建中的「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」，及已納入前瞻計畫的「大臺中山手線」、「綠線延伸彰化」及「捷運藍線」等，將可串聯整個大臺中地區的軌道網路系統，形成環狀鐵路及捷運十字軸線之軌道網路，並帶動整體的發展，如圖 18。以下分述捷運綠線及藍線規劃：

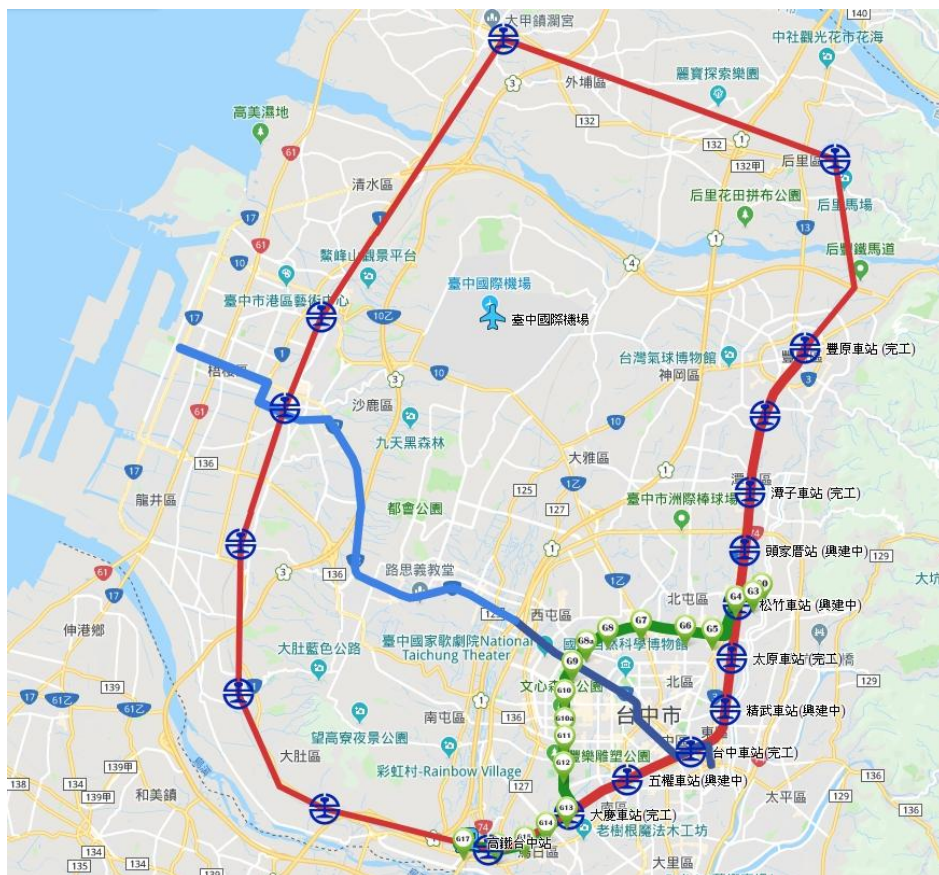


圖 18 捷運藍綠線及山手線示意圖

資料來源：本計畫繪製

(1) 臺中捷運綠線

行政院於 93 年 11 月 23 日同意「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」計畫綜合規劃，並於 98 年動工，路線北起臺中市北屯區松竹路，經北屯路、文心路、文心南路、建國北路至高鐵臺中(烏日)站，其路線行經目前臺中市交通最繁忙的主要聯內聯外幹道-文

心路，全長約 16.71 公里，共設置 18 座高架車站，如表 27。

除了興建中的「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」外，另有規劃中的彰化延伸線、大坑延伸線，目前提報中央審查中；此外，彰化延伸線於 106 年 3 月 23 日納入前瞻基礎建設計畫之中。

捷運綠線可連接烏日副都心及臺中都心之運輸系統，未來將作為都市與高鐵、臺鐵連結轉乘的橋梁，透過便捷的交通網路，將可替代現有行經文心路的車流，作為民眾可及性高之運具選擇。藉此可有效滿足民眾通勤、通學需求外，還能減低私人運具、共同打造低碳的運輸，改善都市環境品質，更可帶動臺中地區觀光發展，提高整體大眾運輸之使用率與運量。

捷運綠線作為臺中第一條的捷運路線，亦是未來臺中交通網的代表性指標，107 年將啟動試運轉，預定 109 年全線通車。結合捷運路網規劃，持續透過捷運土地共構開發推動公共運輸導向 (TOD)，將土地開發大樓與捷運站做緊密結合，大幅提升土地使用強度並兼顧交通需求，將可吸引商業及人口進駐，並同步帶動周邊整體發展。

表 27 臺中市捷運綠線

車站名稱 (官方正式名稱)		車站位置		交會路線
大坑延伸線	圓山新村 G1	臺中市	松竹路一段與軍福十六路口附近	
	軍功寮 G2		松竹路一段與軍功路二段路口附近 (軍功公園北側)	
烏日文心北屯線	北屯總站 G0		敦富東街東側，近敦富九街 (北屯機廠西側)	大坑延伸線 預備路廊已建
	舊社 G0		松竹路一段與舊社巷口附近	
	松竹 G3		北屯路上，近松竹路一、二段 (舊社公園東側)	 臺鐵臺中線：松竹 (■ 高架捷運化紅線)
	四維國小 (二分埔) G5		文心路四段與天津路四段路口附近	
	崇德文心 G6		文心路四段與崇德路二段路口附近	 ■ 雙港輕軌
	中清文心 G7		文心路三、四段與中清路一、二段路口附近	
	文華高中		文心路三段與河南路一、二段路口附近	

車站名稱 (官方正式名稱)		車站位置		交會路線
彰化 延伸線	G8	西屯區		
	櫻花文心 G8a		文心路三段與櫻花路口附近	
	臺中市政府 G9		文心路二、三段與臺灣大道二、三段路口附近	 站外轉乘 臺灣大道幹線公車：市政府  藍線
	水安 G10		文心路一段與大業路口附近 (水安公園東側)	
	文心森林公園 G10a	南屯區	文心路一段與向上南路一段路口附近 (文心森林公園東側)	
	南屯 G11		文心路一段與五權西路二段路口附近	
	豐樂公園 G12		文心南路與文心南五路一段路口附近 (南苑公園西側)	
	大慶 G13	南區	建國北路一段上，近昌明巷 (臺鐵大慶車站北側)	  臺鐵臺中線：大慶 ( 高架捷運化紅線)
	九張犁 G14	烏日區	建國路上，近環中路六段	
	九德 G15		建國路上，近興華街 64 巷	
	烏日 G16		建國路與光日路口附近	 站外轉乘  臺鐵臺中線：烏日 ( 捷運化紅線)
	臺中高鐵站 G17		高鐵一路與站區二路口附近 (臺鐵新烏日車站北側)	  臺鐵臺中線：新烏日 ( 捷運化紅線)   臺灣高速鐵路：臺中
	成功嶺 G18		中山路三段北側，近成功西路	
	下勞胥 G19		榮泉路與健行路口附近 (旭光國小西側)	
	渡船頭 G19a	彰化縣 彰化市	金馬東路與彰興路一段路口附近	
	苦苓腳 G20		金馬路、金馬東路與中山路三段路口附近	  臺鐵縱貫線 (南段)：金馬

(2) 臺中捷運藍線

臺中捷運藍線為臺中捷運規劃中的路線，亦於 106 年 3 月 23 日納入前瞻基礎建設計畫之中。

捷運藍線位處臺中市發展重要軸帶臺灣大道，西起臺中港，行經沙鹿車站、市政府至臺中大車站，串聯海線雙港副都心及臺灣大道沿線，並與捷運綠線、臺鐵山線及海線車站共站。全線軌道規劃高架和地下型式，高架段設有 9 處車站、地下段設有 9 處車站，共設有 18 處車站，路線長度 26.2 公里，如圖 19。

無論從歷史或都市發展演變，依其都市發展結構及地區發展願景，都將透過捷運藍線形塑串連「山、海、屯、都」生活、產業、學研等據點，展望臺中旭日東昇發展新氣象。

將來捷運藍線將與臺鐵及捷運綠線串聯建構出臺中都會區基本軌道路網，是臺中市城市發展指標性的象徵，將有效紓解臺灣大道的壅塞程度，並蛻變成市民最有感的便捷運輸廊帶。未來由臺中港到市中心的旅行時間將由現在的 90 分鐘縮短為 45 分鐘，節省一半以上，可大幅轉移私人運具使用率，預估運量能達每日 24.32 萬人次，尖峰運量可達每小時 4.14 萬人次，並將大眾運輸旅次量提升至 162.7 萬人次/日，佔整體旅次數的 20%。



圖 19 捷運藍線站點示意圖

資料來源：臺中市政府交通局

綜合上述，交通部運輸研究所(1996)認為在觀光遊憩系統中，運輸系統為旅遊行為需求面（旅遊點）與供給面（遊客）之媒介，即所有的旅遊活動均須依賴運輸系統來完成，在觀光發展中通常交通運輸不是觀光的目的地，但卻是必需要素，觀光的供給面均需仰賴交通運輸，無論飯店的經營、食物的提供、娛樂的服務，都需看交通運輸是否規劃得宜。

觀光景點的交通便利性影響旅客遊憩意願甚鉅，建設山手線、捷運藍綠線系統、智慧公路網及公車路線，以及公共自行車 369 計畫，將可解決臺中交通問題，未來山手線計畫（甲后線連接山線與海線鐵路）完成，將串聯臺中外環的山線與海線，促進城市間彼此通勤、文化、觀光遊憩，營造具地方特色的環城鐵路路廊。而捷運系統擁有安全、便捷、舒適、準點的特性，除了能在尖峰時段舒緩道路交通的擁擠程度外，也提升相當程度的觀光遊憩運量，更有效促進都市觀光產業的發展。並透過接駁的公車路網、智慧公路網與公車路線，以及公共自行車 369 計畫使觀光服務擴及整個臺中地區，觀光客未來可由高鐵轉乘捷運（新烏日站）抵達臺中市區，捷運綠線 G4 站、G13 站、G17 站將分別與臺鐵松竹站、大慶站、新烏日站及高鐵臺中站相互轉乘，而捷運 G9 站與優化公車(300-308 路)於市政府站轉乘，捷運綠線全線正式營運通車後，幹線公車及 iBike 將連結各捷運站，充分發揮臺中交通路網之便捷。依照目前臺中都會區大眾捷運系統烏日-文心-北屯線建設計畫（臺中捷運綠線）規劃，觀光客可由高鐵轉乘捷運抵達臺中市區，甚至可直接前往觀光遊憩據點，如 G4 站松竹站東抵大坑風景區，西達洲際棒球場，G10a 則有文心森林公園，G11 站周邊為國立臺灣美術館，G16 站旁邊有著名的烏日啤酒廠。在 G9 站市政府站，則可參與跨年晚會、國際慶典、市集等眾多大型活動。

捷運藍線則將串聯海線雙港副都心及臺灣大道沿線，並與捷運綠線成為十字軸路網；再搭配大臺中山手線環狀鐵路，以軌道運輸為骨幹，結合公車及自行車路網，打造 MR.B&B 複合式交通運輸系統。

首條捷運綠線完成後，接續大臺中山手線、捷運藍線、綠線延伸線及雙港捷運等軌道建設，可望完成大臺中 123 的藍圖，擴大至整個區域經濟體，帶動城市內相關觀光產業如旅館業、餐飲業、遊樂業、百貨公司等興盛，也進一步建構出中臺灣完整的區域發展藍圖，成為中臺灣的門戶，以及真正最適合生活與旅行的「生活首都·宜居城市」。

五、重大觀光計畫

針對觀光建設計畫、相關建設開發計畫、都市計畫進行資源盤點及綜整，作為後續研擬整體觀光發展策略以及行動計畫之上位指導方針，以達成中央政府及地方政府相互資源跨域整合，創造永續觀光環境。

(一)臺灣觀光發展歷程

1. 民國 40 年代-萌芽期

38 年實施戒嚴，不利國民休閒旅遊發展，到了 40 年政府撤退來臺，待政局稍穩，開始有著發展休閒旅遊的機會。42 年，臺灣省政府成立觀光事業委員會、實施觀光事業三年發展計劃，臺灣觀光開始萌芽(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

2. 民國 50 年代-成長期

58 年公布發展觀光條例，並整建烏來等二十處既有風景區及名勝古蹟，協助開放及整建海水域場。特別的是，此時期開始發展國際與國內觀光事業，力求旅遊設備及導遊服務達到國際水準，吸引國外觀光旅客、僑胞及來臺度假美軍，至於在國民旅遊方面，國人主要進行遠足、踏青、登山及廟會等遊憩活動(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

3. 民國 60 年代-轉型期

60 年成立交通部觀光局，68 年開放國民出國觀光旅遊，出國人次大幅成長，但此時期面臨休閒旅遊設施不足，且遊客過度集中在假期出遊，旅遊地也集中於較著名的阿里山、日月潭、墾丁、陽明山、太魯閣等遊憩地區。此外觀光教育訓練不符合產業需求，產業基層人力不足，使得休閒旅遊品質面臨轉型(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

4. 民國 70 年代-鼎盛期

76 年解除戒嚴，同年 11 月開放國人赴大陸探親旅遊活動，促使出國人數再創新高。行政院開始設立觀光資源開發小組、臺灣省政府設立旅遊事業管理局；臺灣地區陸續成立墾丁、玉山、陽明山及太魯閣國家公園，東北角及東部海岸風景特定區管理處。民間也積極投資觀光事業，民營遊樂區快速增加，新興休閒旅遊陸續推出，是為臺灣休閒旅遊的鼎盛時期(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

5. 民國 80 年代-再造期

受 79 年日月潭船難、千島湖等國內外重大旅遊事故影響，開始實施旅遊平安及履約責任保險，此外臺灣省旅遊局併交通部觀光局、省級風景區及森林遊樂區等重組成國家級。民國 86 年實施隔周休二日，休閒時間增加，大眾休閒時代正式來臨(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

6. 民國 90 年代-倍增期

91 年提出觀光客倍增計畫，目標至 2008 年達成 500 萬人次，此時期也開始實施周休二日、發行國民旅遊卡，促進臺灣休閒產業以呈現多元化發展。97 年，實施大三通及開放大陸人士來臺灣觀光，帶來龐大的觀光人潮，99 年來臺旅客更首次突破 500 萬，是為臺灣休閒旅遊的倍增期(楊正寬，2001；交通部觀光局行政資訊系統)。

7. 民國 100 年起

100 年正式開放大陸居民赴臺自由行，陸客觀光團體來臺人數突破 300 萬人次。101 年以「感動心臺灣」(the Heart of Asia)及「旅行臺灣就是現在」(Time for Taiwan)為宣傳主軸，逐步打造臺灣觀光新品牌—「臺灣是亞洲之心」(Taiwan-The Heart of Asia)，以「Heart」標誌為主元素，輸送臺灣人民友善熱情的形像，並配合不同的觀光主題推出一系列衍生設計，同時發表臺灣觀光宣傳歌曲及 30 秒宣傳動畫，在 CNN、BBC、Time、The Economist、Newsweek、Monocle 及日、新、港、馬等國主要媒體作臺灣觀光新品牌的國際宣傳廣告露出，期望在臺灣觀光新品牌精神之下拓展國際市場，向全球主要旅遊目的地邁進，將臺灣觀光推升到一個新階段。

103 年交通部觀光局與香港旅遊發展局簽署「亞洲郵輪專案」，寫下郵輪旅遊業新的里程碑，帶動臺灣郵輪產業的興起。同年更舉辦「臺灣自行車節」系列活動，以「臺灣自行車登山王挑戰」、「騎遇福爾摩沙及日月潭 Come Bike day!」做為三大主軸活動，促進更多旅客開始從事自行車旅遊。107 年走向智慧旅遊，交通部觀光局與中華電信和譯遊科技合作，規劃推動臺灣樂遊通旅遊服務，結合全臺暢行高速 4G+上網卡，及真人影音旅遊管家服務，協助解決來臺旅客的語言障礙或旅遊疑難雜症(交通部觀光局行政資訊系統)。以上臺灣歷年觀光發展如表 28。

表 28 臺灣歷年觀光發展

時期	年分	事件
萌芽期 (民國 40 年代)	42 年	發布「旅行業管理規則」，為最早的觀光法規
	45 年	成立「臺灣省觀光事業委員會」及創立「臺灣觀光協會」
	47 年	加入「太平洋區旅行協會」及「國際觀光官方組織聯合會」
成長期 (民國 50 年代)	53 年	舉辦首批導遊人員甄試
	55 年	成立「交通部觀光事業委員會」
	58 年	公布「發展觀光條例」
轉型期 (民國 60 年代)	60 年	成立「交通部觀光局」，頒布「國家公園法」
	63 年	各縣、市增設觀光課
	66 年	發布「觀光旅館業管理規則」；訂元宵節為中華民國觀光節
	68 年	開放國人出國觀光
鼎盛期 (民國 70 年代)	70 年	成立「旅遊服務中心」
	73 年	成立第一個國家風景區(東北角國家風景區)
	76 年	解除戒嚴，開放國人赴大陸探親；成立第一個國家公園(墾丁國家公園) 臺北國際旅展 (ITF) 開幕
	78 年	中華民國旅行業品質保障協會成立
	79 年	第一屆燈會、中華美食展
再造期 (民國 80 年代)	81 年	制訂與公布「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」
	87 年	實施隔週週休二日，觀光局全力推動國民旅遊
	89 年	訂「二十一世紀臺灣發展觀光新戰略」
倍增期 (民國 90 年代)	90 年	全面實施週休二日，並訂「國內旅遊發展方案」、開放小三通(通商、通航和通郵)、開始考華語導遊、民宿管理辦法通過施行
	91 年	始推全國自行車道系統計畫、「觀光客倍增計畫」，分階段開放第 2、3 類大陸觀光客來臺、觀光遊樂業管理規則通過施行
	92 年	SARS 疫情重創臺灣觀光產業，發行國民旅遊卡鼓勵公務人員國內旅遊
	93 年	訂「觀光及運動休閒服務業發展綱領及行動計畫」
	94 年	訂「臺灣各縣市觀光旗鑑計畫」，溫泉法及溫泉標章通過施行
	95 年	定為臺灣國際青年旅遊年；以「Touch Your Heart」圖樣做為觀光局新局徽
	97 年	開放大陸來臺觀光、大三通
	98 年	推動「觀光拔尖領航方案」
	100 年	開放大陸來臺自由行

時期	年分	事件
民國 100 年後	101 年	以「感動心臺灣」(the Heart of Asia)及「旅行臺灣就是現在」(Time for Taiwan)為宣傳主軸，逐步打造臺灣成為「亞洲觀光之心」。
		「大甲媽祖文化」(臺中大甲)、「鹿港鎮工藝、美食、古蹟」(彰化鹿港)、「集集鎮-火車應向・風采集集」(南投集集)入選為「臺灣十大觀光小城」
	103 年	交通部觀光局與香港旅遊發展局簽署「亞洲郵輪專案」
		「臺灣觀巴」套裝旅遊行程 103 年除擴增為 71 條旅遊路線
		「臺灣好行」結合嶄新手法宣傳，發表首部微電影《Ritardando》「漸慢」景的旅行方式
		舉辦「臺灣自行車節」系列活動
	104 年	為讓國內民眾與國際旅客發現更多臺灣城市魅力，交通部觀光局輔導縣市催生「臺灣好玩卡」
	105 年	「臺灣好玩卡旅遊版圖再加倍」記者會，向民眾介紹 4 張整合成功的臺灣好玩卡
	107 年	推動臺灣國際觀光友善語言環境

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統暨本計畫彙整

(二)觀光發展上位政策

1. Tourism 2020-臺灣永續觀光發展方案（2017-2020 年）

在行政院揭示「開拓多元市場」及「提升旅遊品質」兩大施政方針下，交通部觀光局提出「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展方案」(2017-2020 年)，透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」5 大策略，逐步打造臺灣為「智慧行旅、感動體驗」的「亞洲旅遊目的地」。期盼能在 107 年達成來臺國際旅客 1,086 萬人次、國人國內旅遊朝 2 億人次目標努力。

在開拓多元市場面向，係針對東北亞、新南向、歐美長線及大陸等目標市場及客群採分眾行銷。並與地方攜手開發在地、深度、多元等旅遊產品，搭配四季國際級亮點主軸活動將國際旅客導入地方。

在活絡國民旅遊面向，透過「臺灣觀光新年曆」的宣傳，加強城市行銷力度及推動特色觀光活動，並持續推動「國民旅遊卡新制」，鼓勵國旅卡店家使用行動支付並擴大支付場域。

在輔導產業轉型面向，主要引導產業加速品牌化、電商化及服

務優化，調整產業結構。另亦包含鬆綁相關產業管理法令，提升業者經營彈性，同時強化關鍵旅遊人才培育。

在智慧觀光面向，主要為建立觀光大數據資料整合觀光產業資訊網絡，並加強觀光資訊應用及旅客旅遊行為分析。另外運用「臺灣好玩卡」宣傳各縣市旅遊景點與服務面向，持續精進「臺灣好行」、「臺灣觀巴」及「借問站」服務品質。

最後在推廣體驗觀光面向，係繼續執行「跨域亮點及特色加值計畫」，並啟動「海灣山城及觀光營造計畫」，輔導地方營造特色遊憩亮點。

2. i3 Travel 愛上旅遊-觀光低碳複合運輸服務示範計畫(2011-2015 年)

i3 Travel 愛上旅遊-觀光低碳複合運輸服務示範計畫目標為推動日月潭國家風景區成為國內低碳觀光與智慧旅遊示範區域，提供民眾「服務，無所不在；資訊，隨手可得」的旅遊資訊服務。

近年來在交通部觀光局的積極推動下，國內各旅遊景點已有顯著成長趨勢。以日月潭為例，2011 年統計遊覽日月潭人數超過 638 萬人次，至 2012 年之遊客總量已躍升接近 800 萬人次。但由於國人仍習慣以小汽車為國內旅遊之主要交通運輸工具，因此每到假日不僅造成日月潭聯外及環湖道路擁擠，風景區內的二氧化碳排放污染問題也日益嚴重，因此解決日月潭之交通問題及改善旅遊服務品質已刻不容緩。

此計畫提出以創新(innovative)的思維與理念，提供智慧化(intelligent)的資訊與服務，進而提升旅遊與生活樂趣(interesting)的 i3 Travel 理念。藉由提供即時的適地性(Location-Based Service, LBS)交通與旅遊資訊服務以及低碳優質的無縫公共運輸，以降低民眾在日月潭環湖區域使用私人運具之比例。以提供各類資訊服務系統及落實各項規劃理念，包括跨單位的交通管理資訊服務系統、日月潭交通旅遊資訊服務雲、創新的電動車輛共用(EV-Sharing)搭配電動巴士(E-Bus)的整合服務規劃等，並進行觀光低碳複合運輸服務規劃、設計與測試，期望能夠使 i3 Travel 理念更落實於日月潭，並且將計畫成果擴展到國內其他國家風景區。

2011 至 2012 年完成聯外與環湖之公共運輸縫隙檢核，研提相關策略與方案，並實施 Park+Travel 內外攔截圈策略與配套措施規劃；2012 至 2013 年開發個人化公共運輸與觀光整合資訊服務；2012 至 2015 開發「愛上日月潭」網站及 APP，提供即時交通資

訊、行程規劃、旅遊資訊、優惠活動、EV-Sharing 等資訊。另外，導入環湖電動巴士、環潭 E-BUS 及電子套票，此計畫歷年工作成果如表 29。

表 29 i3 Travel 愛上旅遊計畫之歷年工作成果

策略方向	主要推動策略	具體作為	配合工作
資訊平臺	以「主動服務」與「資訊整合」概念，提供即時適地性交通旅遊資訊	開發「愛上日月潭」網站及 APP，提供即時交通資訊、行程規劃、旅遊資訊、優惠活動、EV-Sharing 等資訊。 (101~104 年)	1.發展人群預估模式(100~101 年) 2.示範停車場監控系統(100 年)
公共運輸	1.推動無縫公共運輸服務 2.提供優質環湖巴士服務 3.強化環湖區域多運具間轉乘 4.提供與其他景點串聯之公共運輸服務	1.完成聯外與環湖之公共運輸縫隙檢核，研提相關策略與方案(100~101) 2.導入環湖電動巴士(101~103 年) 3.開發個人化公共運輸與觀光整合資訊服務(101~102 年)	1.建立觀光遊憩區公共運輸服務評核指標(101 年) 2.協助日管處進行智慧化站臺建置規劃(100 年，103 年) 3.發展 E-BUS 營運排班模式(102~103 年) 4.遊客旅運行為調查分析(102 年)
低碳運具	1.導入新型低碳運具 2.促進低碳運輸整合	1.導入 EV-Sharing 服務(101 年~103 年) 2.導入環潭 E-BUS (101~103 年) 3.導入電子套票(103 年) 4.開發可資行程規劃與即時資訊推播 APP (101~103 年)	1.發展 EV-Sharing 車輛配置營運模式(102 年) 2.發展 E-BUS 營運排班模式(102~103 年) 3.遊客旅運行為調查分析(102 年)
交通管理	1.智慧分流導引服務 2.透過協調管理，應用相關單位資源	1.開發日月潭交通管理示範系統(101~103 年) 2.花火節資訊發布示範實作(101~103 年) 3.Park+Travel 內外攔截圈策略與配套措施規劃(100~101 年)	1.檢討路況資訊蒐集/發布縫隙(100~101 年) 2.發展車流預估模式(100~101 年) 3.發展 QRS 決策系統(101 年)

資訊來源：交通部運輸研究所

(三)相關單位發展計畫

1. 客家委員會

■ 國家級臺三線客庄浪漫大道推動方案

客家委員會為落實蔡總統客家政見，打造「國家級臺三線客庄浪漫大道」，建構客家經濟政策新思路，爰規劃「國家級臺三線客庄浪漫大道推動方案」，打造臺三線豐富的人文、生態、產業，啟動客家文藝復興，帶動青壯人才回流或移居，再造客庄新生命。從「人文形塑」、「環境整備」、「產業發展」三大面向，帶動客庄人文歷史傳承發揚、優化自然環境與生活空間、促進在地產業深耕轉型。

目前於中臺灣位於本計畫範圍內的縣市為苗栗縣和臺中市，臺中於 105 年至 107 年已陸續於東勢、石岡、新社等浪漫臺三線蛋黃及蛋白地區執行各式軟硬體計畫，目前已完成的規劃案有 6 項多位於東勢和石岡，另正在執行中的計畫則多達 15 項，案件性質多屬「環境整備」類型。藉由以上各式改善計畫，可望優化臺中山城地區客家觀光環境，重新吸引青年回鄉、旅客來此體驗客庄文化。

2. 行政院農業委員會

(1) 休閒農業加值發展(106-109 年)

- A. 提升農業旅遊特色主題及友善服務場域，建設休閒農業區優質環境累計 82 處，持續推動休閒農場服務認證並增加特色分類項目，優化農業旅遊網路、雲端及社群資訊服務功能，提高產業服務質量及社會價值感。
- B. 辦理農業旅遊產學合作、就業媒合及從業人員培訓，縮短學用落差，提升產業服務、經營管理及創新能力，促進城鄉交流、增益農村經濟及青年返留鄉。
- C. 創新深化多元農業體驗活動、在地田園料理及農業旅遊伴手產品，整合發展特色農遊圈、開發農業區域主題遊程及辦理農業旅遊主題活動，推動農業旅遊創新並發展區域農業旅遊帶 20 個，以規劃四季農業旅遊曆及建置農業旅遊產業地圖。
- D. 擴大參與國內外旅展及辦理推廣行銷工作，以推廣目的地旅遊，深耕國民旅遊市場，拓展東南亞及開發東北亞與回教新興市場，朝向休閒農業旅遊國際化發展。
- E. 預期 108 年度農業旅遊遊客數達 2,600 萬人次。

(2) 臺中市翡翠區域農業加值推動計畫（含 2018 臺中世界花卉博覽會）

臺中市政府積極爭取「2018 世界花卉博覽會」之主辦權，並於 2018 年 11 月 3 日至 2019 年 4 月 28 日，舉辦「國際園藝生產者協會」(International Association of Horticultural Producers, AIPH)正式授權認證的 A2/B1 級「2018 臺中世界花卉博覽會」(2018 Taichung World Flora Exposition)，為期 173 天。舉辦世界花卉博覽會是中期之目標，建設北臺中之開端，長期目標則是經由都市計畫，有效整合加值公共建設計畫，帶動臺中市及國家持續發展，行政院於 103 年 11 月 27 日核復同意將「臺中市翡翠區域農業加值推動計畫(含 2018 臺中世界花卉博覽會推動計畫)」列入國家重大計畫，並針對 2018 臺中世界花卉博覽會(辦理期程 104 年至 108 年)進行輔導與補助等事宜。

3. 原住民委員會

▪ 部落心旅行-原住民部落主題旅遊獎勵計畫

為推動部落旅遊，促進原住民族地區旅遊產業發展，該會自 103 年度起以「部落心旅行」為品牌，以「心」為出發點，讓遊客真實而深刻體驗自然生態與多元豐富的部落生活。透過跨部會與異業合作，該會與交通部臺灣鐵路局、交通部觀光局及旅遊業者合作推出「部落心旅行」火車加掛列車試辦計畫，自 103 年 6 月 27 日起於每周五、六、日加掛三節車廂往返臺北、花蓮，並辦理東部部落旅遊套裝遊程。另自 104 年 6 月 6 日起，臺鐵提供 DMU 自強號列車計六節車廂，計 236 個座位，每週六、日往返臺北、花蓮。火車專列直達花蓮，縮短了城市與部落的距離，讓遊客有更長的時間停留部落，以解決部落推展旅遊產業交通不便性。為結合更多旅遊業者，開發以原住民族部落旅遊為主題之遊程，帶領旅客體驗部落生活，分享部落不同於一般的旅遊模式，用一種深度的、慢走漫遊的、小眾的、與部落族人分享的生活旅行，冀望能帶領遊客深刻體驗原住民族與自然的和諧關係、工藝藝術的表現及部落產業發展的成果。

4. 財團法人資訊工業策進會

(1) 智慧觀光服務平臺- VZ TAIWAN 智慧觀光

隨著資訊科技發達，帶動線上旅行社、旅遊入口網站、旅遊產品比價平臺等發展，旅客逐漸轉向自由行市場。然而，臺灣多數旅遊業者屬中小企業，普遍整合力不足，造成產業鏈資訊斷裂，資訊

呈現多樣且分散。不但導致自由行旅客資料蒐集不易、在地觀光資訊缺乏整合與及時引導力，造成服務多為「間斷式」、串聯性不佳。

爰資策會於 105 年底開發 VZ TAIWAN 智慧觀光平臺與 APP 整合所有旅遊資訊，讓來臺自由行旅客可獲得行前、中、後全方位的旅遊服務。目前平臺具備中英日韓越 5 種語系、智慧行程規劃、交通指引、AR 導覽、語音介紹、附近景點推薦、購物免自提等實用功能讓旅客輕鬆遊臺灣。此外，亦協助旅遊業者（食住遊購樂）完備前後臺管理機制與功能，透過整合各管道資料，及蒐集旅客偏好、時間、位置、興趣點(point of interest, POI)、特徵等，進而主動提供旅客個人推薦，提升服務深度與廣度。

目前 VZ TAIWAN 智慧觀光服務平臺已整合中臺灣七縣市的景點、美食、住宿、商店的資訊，並擁有各縣市特色主題的推薦行程。此外，也可於平臺訂購住宿和旅遊行程，旅遊行程從半日至 4 日以上，並分為自然生態、歷史古蹟、美食饗宴、購物萬項、農村體驗、親子同樂、養生溫泉和宗教信仰等 8 個主題分類；另外也有季節性的旅遊行程，遊客可利用智慧觀光服務平臺快速掌握中臺灣旅遊資訊。



圖 20 VZ TAIWAN 智慧觀光服務平臺

資訊來源：財團法人資訊工業策進會

(2) STTA 臺灣智慧觀光價創聯盟

因應臺灣觀光旅遊市場自由行旅客逐漸成長，資策會於 105 年成立臺灣第一個整合觀光上中下游產業及旅遊新創勢力的組織——「臺灣智慧觀光價創聯盟」，並成立三大工作小組，包括「商務推動組」、「旅遊新創組」及「科技支援組」。

「商務推動組」由中華民國旅館商業同業公會全聯會和中華民國旅行商業同業公會組成，協助傳統觀光產業了解科技應用，並引

進科技工具；「旅遊新創組」由特色旅創團隊組成如 KKday，主要推動國際及在地推廣、創投媒合曝光，為旅遊新創團隊創造更大的舞臺和成功機會；「科技支援組」則由資策會大數據所和賽博集團等業者組成，藉由科技應用以解決問題，同時蒐集旅遊大數據了解旅客行為，讓創新服務業者能夠進行場域試驗，亦讓政府更了解產業的需求和困難。中臺灣可因應智慧科技趨勢，向 STTA 臺灣智慧觀光價創聯盟取經並合作，藉其經驗推動智慧旅遊，以全新技術引領國內觀光旅遊業者開拓新興市場。

5. 國家發展委員會

▪ 「設計翻轉、地方創生」計畫

為了強化各縣市鄉鎮特色產業發展，吸引更多優質人才，推動地區產業經濟永續發展，創建更多地域性的品牌。地方創生計畫將地方既有「地、產、人」資源獨特性與核心價值加以設計，擬定翻轉地方的產業策略，並以「創意+創新+創業」的輔導機制，將地方的「作品、產品、商品」創造兼具「設計力、生產力、行銷力」的能量。國發會已於 106 年起陸續推動，透聚焦具永續經營潛力之產業項目，提出完整實施方案，並擇定特色鄉鎮辦理推廣，民國 108 年訂為臺灣創生元年。

而前中臺灣目前透過中小企業處受補助之地方創生案例已有許多，例如苗栗陶文創平臺經營、豐原在地化之新銳木漆工藝傳承與向下紮根價值創造計畫、臺中舊城復興-數位科技融入觀光體驗、日月潭紅茶職人-尋味茶香·產業創生新經濟、南投埔里手工紙創新體驗計畫、雲林臺西海洋文創 3D 烘焙新意象、嘉義縣鹿草地區秋葵產業創生計畫等，開始走向在地引導城市的轉變之路。

6. 經濟部工業局

▪ 工廠轉型升級暨技術躍升推動計畫－觀光工廠自在遊

本計畫目標是為輔導有潛力有意願的「工廠」發展觀光，協助製造業創新發展，最終培育其成為「觀光工廠」。透過「觀光工廠」的產業旅遊，讓社會大眾或學校團體的休閒富涵活動體驗及學習，增加產業教育推廣及觀光景點外，更可以帶動地方觀光資源流動性，轉化為開創經濟成長動力，相對增加原產業及廠地、建築物之使用價值。經由計畫執行產生帶動在地產業連動效果，整合週邊相關觀光資源與動線，從「觀光工廠」進而創造出地方觀光休閒產業的全面商機，創造「製造」、「服務」雙贏的效益。

(四)臺中及中臺灣歷年發展

101 年開始執行臺灣好行(景點接駁)旅遊服務計畫，其中包含中臺灣好行路線，輔導地方政府提供完善之觀光景點交通串接、套票整合與便捷之旅遊資訊等貼心服務。此外，「大甲媽祖文化」(臺中大甲)、「鹿港鎮工藝、美食、古蹟」(彰化鹿港)、「集集鎮-火車應向・風采集集」(南投集集)入選為「臺灣十大觀光小城」。

103 年交通部觀光局與香港旅遊發展局簽署「亞洲郵輪專案」，希望能持續規劃執行對亞洲郵輪客源市場宣傳計畫，爭取 ACC 成員在亞洲郵輪知名度，此外，亦擴增中臺灣觀巴套裝旅遊行程；105 年「中臺灣好玩卡」上市，以主題式包裝中臺灣 7 縣市(臺中、彰化、南投、雲林、苗栗、嘉義縣市)的交通、旅宿、特色店家等旅遊商品；107 年舉辦臺中世界花卉博覽會，臺中歷年觀光發展如表 30。

表 30 臺中歷年觀光發展

1979 年-2000 年	1982 成立旅服中心
2001 年-2007 年	1.辦理區內大型活動 (1) 辦理中臺灣元宵燈會 (2) 藍帶海洋觀光祭(現大安沙雕音樂祭) (3) 兩馬觀光季(0k 臺灣 臺中自行車嘉年華) (4) 新社花海 2.打造觀光亮點 推動草悟道新地標、高美濕地列為國家級濕地 3.注重旅遊品質 健全溫泉區管理制度 4.著重硬體建置 (1) 全亞洲第一座自行車隧道啟用(后豐鐵馬道及東豐綠廊)
2008 年-2018 年	1. 重視國際區域結盟，創造國際入境人流 4 個區域聯盟、5 個國際友好城市、23 個觀光備忘錄 2. 發掘機場價值 推動中進中出、一程多站 發展廉航中心、開設 5 個首都航線，新增 20 個航點、國際旅客成長 24% 3. 產業鏈結、深化體驗 (1) 發行中臺灣好玩卡 (2) 臺中自行車嘉年華串聯中臺灣及產業鏈 (3) 辦理國際踩舞祭，打造國際觀光新品牌 (4) 谷關溫泉走向國際、發揚午茶產業 (5) 旅宿業新設立 117 家、住宿人次成長超過百萬 (6) 臺中世界花卉博覽會 4. 硬體建置 百里登山步道計畫、建構休閒型自行車路網

資料來源：臺中市政府觀光旅遊局暨本計畫彙整

(五)臺中及中臺灣觀光 1.0-4.0 發展階段研析

回顧臺灣地區觀光發展歷程與中臺灣歷年觀光發展，觀光發展之脈絡與趨勢大致具有三個重大事件，影響觀光發展之經營環境與發展量能，分別係為 1979 年開放國人出國觀光、2001 年全面實施週休二日與 2008 年開放大陸旅客來臺觀光，前述三個重大事件係可視為觀光 1.0、2.0 與 3.0 之起點。

首先，開放國人出國觀光之前，國人僅能藉由商務或探親之目的前往國外旅遊，政府開放國人出國觀光開啟出境旅遊(outbound tourism)之門戶，此後，國人出境旅遊之風氣大開，出境旅客人次旋即超越入境旅客人次，此時，出境旅遊市場大興，吸引眾多旅遊業者積極投資觀光事業，如玉山國際航空票務、易飛網、易遊網及雄獅旅遊網旋即成立。且當時旅遊模式盛行大眾組團，在行程中安排許多國家及景點，旅客多以走馬看花之形式走訪景點。因此，此時期可視為觀光 1.0 的「大眾旅遊」階段。

其次，隨著民眾日益重視休閒生活與勞動權益，政府隨後實施週休二日政策，此後，國人休閒時間增加、國民旅遊(internal tourism)風氣大盛，因此，眾多業者紛紛投入遊樂園區、旅遊據點與住宿設施之規畫與營運，國內休閒旅遊產業呈現多元發展，旅遊內需自此大開。且當時部落格開始普及、背包客棧創立、機加酒產品興起，促使當時的旅遊模式開始興起了自助旅遊，旅客也開始走進目的地，選擇自己想去的國家及景點。因此，此時期可視為觀光 2.0 的「目的地旅遊」階段。

其後，隨著兩岸對峙趨緩，政府開始推動大陸地區旅客來臺觀光政策，此後，眾多大陸地區旅客來臺觀光，同時政府亦藉各項策略之推動，吸引多元旅客市場，入境旅遊(inbound tourism)之市場規模與發展量能瞬間爆發，104 年來臺旅客已突破千萬。在旅遊市場方面，廉價航空開始蓬勃發展，智慧手機及網路社群平臺也已然興起，旅遊新創公司成立讓旅遊資訊流通快速，旅行社也因應市場需求紛紛轉型經營主題旅遊。正因廉航、網路、旅遊新創公司的發達，助長了自助旅行的蓬勃發展，團體旅遊走向分眾化朝主題旅遊發展。旅客也十分重視遊程中的在地文化體驗，過往走馬看花參觀景點的旅遊模式已日漸衰微，旅客希望可與在地有所交流、提升知識，甚或對其生命有所改變，體驗在地生活成為旅遊的必要一環，更成為一種新旅遊態度。因此，此時期可視為觀光 3.0 的「體驗旅遊」階段。

現今科技發展日新月異，眾多資訊科技在於觀光旅遊之應用有如雨後春筍，諸如：虛擬實境、擴充實境、大數據分析，此外，人口結構變遷、共享經濟與循環經濟之興起，亦均對於觀光發展帶來關鍵影響，值此同時，若能掌握相關發展契機，應可再度翻轉觀光發展面貌，營造優質觀光旅遊環境，因此，本案將此視為觀光 4.0 之起點，稱為「智慧旅遊」階段，企盼藉此開創觀光發展之新局。以上臺中及中臺灣觀光 1.0 至 4.0 發展階段如表 31。

表 31 臺中及中臺灣觀光 1.0 至 4.0 發展階段

1979年-2000年 1.0 大眾旅遊		2001年-2007年 2.0 目的地旅遊		2008年-2018年 3.0 體驗旅遊		2019年~ 4.0 智慧旅遊	
全國政策	1979開放國人出國觀光	2001全面實施週休二日		2008開放大陸旅客來臺觀光		2017~2020 Tourism 2020	
	1981成立旅服中心 1984成立第一個國家風景區(東北角) 1987解除戒嚴 1987臺北國際旅展(ITF)開幕	注重旅宿、溫泉及遊憩品質 (發布民宿管理辦法、觀光遊樂業管理規則、溫泉法、溫泉標章) 2002始推全國自行車道系統計畫 2003-2007觀光客倍增計畫 2003發行國民旅遊卡		2009-2014推動觀光拔尖領航方案 2015-2018觀光大國行動方案		開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、智慧觀光、體驗觀光	
	1982成立旅服中心	1.辦理區內大型活動 (1)辦理中臺灣元宵燈會 (2)監帶海洋觀光祭(現大安沙雕音樂祭) (3)兩馬觀光季(現OK臺灣 臺中自行車嘉年華) (4)新社花海 2.打造觀光亮點 推動草悟道新地標、高美濕地列為國家級濕地 3.注重旅遊品質 健全溫泉區管理制度 4.著重硬體建置 (1)全亞洲第一座自行車隧道啟用(后豐鐵馬道及東豐綠廊)		1.重視國際區域結盟，創造國際入境人流 4個區域聯盟、5個國際友好城市、23個觀光備忘錄 2.發掘機場價值 推動中進中出、一程多站 發展廉航中心、新增20個航點、國際旅客成長24% 3.產業鏈結、深化體驗 (1)發行中臺灣好玩卡 (2)臺中自行車嘉年華串聯中臺灣及產業鏈 (3)辦理國際踩舞祭、打造國際觀光新品牌 (4)谷關溫泉走向國際、發揚午茶產業 (5)旅宿業新設立117家、住宿人次成長超過百萬 4.硬體建置 百里登山步道計畫、建構休閒型自行車路網		1.佈局國際·深化臺中味 開拓國際行銷多元市場 營造地方創生臺中魅力 2.全域觀光·整合旅遊資源 強化跨區域合作 拓展跨領域整合 3.加值服務·革新旅遊環境 建置創新遊憩智慧服務 建構美學環境友善通用	
	出境旅遊興起	國民旅遊大盛		入境旅遊市場蓬勃		旅遊市場全面轉型發展	
市場	民間積極投資觀光事業 玉山國際航空票務成立 易飛網、易遊網、雄獅旅遊網	國內休閒旅遊產業多元發展 部落格普及、背包客棧創立 機+酒模式		2015來臺旅客突破千萬 第一家臺灣籍廉航營運(威航) 智慧手機及Facebook興起，旅遊資訊流通 旅行社經營主題旅遊 Niceday、Kkday、比價網等旅遊新創公司成立 Uber共享經濟進入臺灣，聯盟風潮興盛		旅遊新創公司盛行 旅遊結合共享經濟 旅遊結合智慧科技 旅遊產品碎片化	
旅遊模式	大眾組團 走馬看花 團體70% 自由行30%	自助興起 走進目的地 團體56% 自由行44%		自助蓬勃 團體分眾 深入體驗 團體49% 自由行51%		科技輔助 恣意暢遊 團體26%↓ 自由行74%↑	

資料來源：本計畫彙整

六、國際觀光趨勢分析

根據歐睿信息諮詢公司（Euromonitor International）於 106 年 1 月公布的「全球百大旅遊目的地城市排行（Top 100 City Destinations Ranking）」報告，亞洲國家於近幾年迅速竄起，臺灣的臺北及臺中，在全球排名分別是第 14 及 97，這也是臺中首次擠進前百名；此外，報告同時公布了未來的重要旅遊趨勢，如 Airbnb 的短租共享風潮改變了旅宿市場、智慧科技的興起改變了城內的移動方式等。中國社會科學院旅遊研究中心於 106 年 1 月公布的「世界旅遊經濟趨勢報告」亦述及共享經濟靠著科技的普及正在重塑旅遊產業，共享經濟與旅遊業有著完美的契合，不論是住宿或交通均帶給旅客更為划算且便捷的選擇。

除此之外，訂房網 Booking.com 蒐集了 1.28 億則住客評論，以及來自全球 26 國旅客的 1 萬 9,000 份問卷，於 106 年 10 月公布了「2018 年 8 大旅遊趨勢」，該報告亦提及現代旅客愈發重視旅遊自主性，跟團旅遊再也不是主要選項，靠著先進的科技和旅遊 APP，旅遊規劃變得輕而易舉，促使自助旅遊漸趨興盛。如今旅遊產品逐漸碎片化，過往只能靠旅行社安排的套裝行程，已被新創業者拆解成各式旅遊體驗、交通接駁及票券等販賣給旅客。正如旅遊電商平臺的出現，讓旅客在訂購機票及旅店後，再添購平臺上的旅遊目的地體驗產品，即完成了整趟的旅程安排，整個訂購行程全在網路上便可完成，行程安排上不僅自由度更高，也更為簡單及便利，促進了自由行的風氣。

John Urry 及 Jonas Larsen 於 105 年出版的《觀光客的凝視 3.0》一書，則指出在觀光的後現代思維下，當前遊客常追尋的是觀光消費所能帶來的情感滿足、深化的體驗，所以一個能引起共鳴的產品與服務就顯得十分重要，觀光客越來越重視是否能在旅遊中得到新的體驗與知識，這便促進了當代深度體驗旅遊的興盛。正如 Booking.com「2018 年 8 大旅遊趨勢」中亦提出如今旅客期望在住宿時能獲得最道地的旅遊體驗，如希望接待人員給予當地美食、景點的推薦，過上一個真正在地人的生活。

此外，中國社會科學院旅遊研究中心「世界旅遊經濟趨勢報告」提及人口結構變化將影響旅遊主題，正如人口高齡化催生了養生旅遊，隨著有錢有閒的階層進入退休階段，養生休閒將成為日受青睞的活動選擇。

綜合以上國際觀光旅遊相關研究，得見除了後現代旅客的喜好及人口結構等複雜因素正影響著旅遊市場外，科技對於現今的旅遊

重要性不言可喻，隨著人工智慧及數位科技的進步，進而改變了旅客的旅遊行為及觀光市場，科技可謂帶領了旅客獲得最佳且便利的旅行體驗，隨著旅客的期待轉變，新的旅遊趨勢逐漸興起。以下摘要八大國際旅遊趨勢：

(一) 智慧科技讓旅遊更便利，自主規劃旅遊的時代來臨

隨著網路的普及及科技的興起，旅客在旅行前的搜尋及訂購變得極為簡單，旅客可以在行前透過 Google 搜尋充分掌握旅遊目的地所有資訊，不論是必玩的景點、住宿環境、推薦美食及特色活動均可一覽無遺，降低決策風險。此外，眾多的機票比價網站、訂房網、旅遊體驗行程預定網，讓旅客在行前即可在家訂購所有產品，不受任何地域及空間限制。且智慧手機的盛行，可為國際觀光客化解語言障礙與資訊缺口，隨時隨地藉由手機找路找景點，既安心又便利。如今跟團旅遊不再是唯一選擇，自己組合行程的旅遊模式將持續受到旅客歡迎。

(二) 各式旅遊新創公司崛起

隨著網路科技的發達，各類旅遊新創公司開始崛起，例如是 Skyscanner 的機票比價搜尋引擎、提供住房比價的 HotelsCombined 及 Trivago；提供目的地旅遊產品的 KKday、Niceday 及 Klook；提供各式住宿選擇的 Booking.com 及 Agoda 旅遊電商平臺等均蓬勃發展，使得自助旅行變得更容易且更有彈性，致旅遊型態逐漸轉型。在這一片紅海下，未來的旅遊新創公司更應重視正在醞釀的人工智慧 (AI)，善用人工智慧預測分析及深度學習等功能，線上協助旅客規劃並解決問題，提供更精準的服務，成為專屬旅遊顧問，創造新的商機。

(三) 目的地旅遊商品的需求提高

正因各式旅遊電商平臺及比價網站的崛起，讓旅客從機票、住宿、行程、餐廳、門票等皆可於在出發前於網路購買，自助旅遊規劃變得極為方便，這也將促使各類的目的地旅遊商品需求將更為提高。

(四) 共享經濟引領旅遊業開拓新的發展

Airbnb 及 Uber 運用著共享經濟商業模式成為現代熱門的企業，而 Uber 也不斷拓展其業務邊界，如其與希爾頓 (Hilton) 酒店建立合作夥伴關係，為希爾頓會員提供「乘車提醒服務」，並讓會員可透過「在地景點推薦」得知所有 Uber 搭乘者最常去的熱門景點，打造無縫的旅行體驗。然而，Airbnb 與 Uber 雖然提供便利低價的服務，

但同時存在著許多問題，例如安全、法律等問題；許多歐洲國家則因為越來越多人利用 Airbnb 提供便宜的住宿環境而導致當地房價居高不下，造成居民被迫搬離原居住地。另外，臺灣亦開發了可到他人家裡吃飯的「私廚」(DearChef) 料理分享平臺，由每位廚師開放自己的家分享私房料理，讓旅人或網友分攤經費共食。至於，美國的 Spinlister 給予在國外臨時想要騎單車或滑雪的旅客便利的服務，該平臺提供分享的單車、雪具及衝浪板等，讓旅客不需再帶著龐大的運動用具旅遊。

(五) 城市的移動方式正在改變，自駕比率下降

現代便捷的城市運輸系統受益於完善的網路系統、友善的科技服務、共享經濟、彈性的價格、複合性運輸服務的整合等元素，近年因為創新科技的興起，智慧手機整合了城內的各式交通服務，實現了共享車及共享自行車租借網絡，改變了城內的移動方式。

隨著 Uber 共享車的興起，運用步行及自行車的移動方式成為潮流，短距離間的移動便可憑著步行或自行車深入巷弄間的景點，自由行旅客也可藉此以另一種緩慢的方式仔細的望見在地風貌，體驗在地人生活模式。

(六) 更為重視旅遊在地特色體驗

體驗在地生活成為旅遊的必要一環，更成為一種新旅遊態度，過往走馬看花參觀景點的旅遊模式已日漸衰微，在旅途中體驗有別於平常的在地活動，可使旅客與在地有所交流、提升知識，甚或對其生命有所改變。從走一趟泰國市場親手料理泰式菜、打一場泰拳、山村採果體驗、探索日本忍者文化、深山體驗野炊，到韓國當一日 K-POP 練習生等各式各樣在地特殊體驗，將成為未來旅遊重心。

(七) 旅行社走向客製化及分眾化旅遊

旅遊逐漸去中心化，面對旅遊新創公司的崛起，旅行社開始針對特定族群的需要提供更為優異的整體服務，如提供專業規劃師為時間極為寶貴，且不想操煩行程規劃的高端客人客製化行程。或依旅客喜好及目的設計遊程，讓旅遊產品分眾化朝主題旅遊發展，旅行業已開始抓準客群開發蜜月、親子、滑雪、登山、潛水等多種興趣主題旅遊，符合消費者日益分化多元的需求，提高競爭力。

(八) 慢活養生旅遊逐漸興起

臺灣已在 107 年進入高齡人口佔 14% 的高齡社會，並將於 114

年步入高齡人口佔 20% 的超高齡社會，在此背景下，老年旅遊市場規模不斷擴大，不論是慢食養生或是樂活將成為新的旅遊趨勢。而此旅遊主題除了在高齡人口族群受歡迎外，其他年齡層的旅客也相當喜愛，Booking.com「2018 年 8 大旅遊趨勢」中指出，相較 106 年，健康養生之旅在 107 年歡迎的程度近乎翻倍增長，最受歡迎的便是徒步旅遊，透過步行或健行慢下速度欣賞在地風景，其他如自行車之旅、瑜伽體驗等亦屬此類。對大多數旅客而言，養生假期的體驗甚至比物質享受更重要，旅客可藉這種旅遊方式放鬆身心靈，脫離現代工作的緊繃情緒。

七、區域觀光分析

(一) 區域觀光發展優勢

觀光發展涉及眾多權益關係主體之利益，諸如：觀光產業、政府部門、在地居民與到訪遊客。時下觀光旅遊模式日益趨向區域性與深度化之趨勢發展，區域觀光依此躍然成為觀光發展與觀光規劃之主流。若以觀光產業、政府部門與到訪遊客之觀點，區域觀光發展能夠作為地方經濟發展的主力，主因係為區域觀光能夠帶動各級產業發展、解決區域發展不均的問題、提升地方生活品質(江彩禎，2002)，此外，對於到訪遊客而言，亦可深化旅遊體驗之內涵與深度，藉以提升旅遊體驗之質感與層次。以下依序敘述如下：

1. 帶動各級產業發展

區域觀光發展具有促進各級產業復甦與多樣化的功能，不僅可帶動就業機會增加，同時可透過實質建設增進地方便利與服務，而地方則配合觀光整體發展來增益其產品形象與特色，並藉由觀光活動增進地方收益，帶動地方發展。

2. 解決區域發展不均的問題

區域觀光發展被視為「偏遠地區」經濟發展的重要策略，這些地區無法僅靠交通改善促進產業及經濟發展，卻可利用其低度開發的特性，將限制轉化為潛力，透過生態觀光的型式吸引旅客到訪。此種觀光方式已在歐美國家施行多年，並成功活化許多文化歷史遺產。

3. 提升地方生活品質

區域觀光目的地若要具有吸引力，則實質環境的改善及設施、服務的充足是一項重要因素。藉由區域觀光的發展，豐富地方景觀的多樣性、美化環境，並改善當地的生活環境，提升生活品質。

4. 深化旅遊體驗之內涵與深度

旅遊模式業已日漸揚棄走馬看花，朝向強調探究文化內涵與體驗質感之深度旅遊模式。區域觀光強調聚焦特定旅遊目的地之深度內涵，因此，得以耗費較長時間、放慢悠閒心境與體驗在地生活，藉以提升旅遊體驗之質感與層次。

(二) 中臺灣觀光發展定位

交通部觀光局觀光拔尖領航方案之區域觀光旗艦計畫，將全國劃分北部、中部、南部、東部及離島 5 個地區，以國際觀光客角度找出在地觀光優勢與創新性旅遊主題，強化旅遊競爭力。其中，中部地區之觀光發展定位為「產業及時尚的臺灣」，以地方產業觀光轉型優化與城市文化藝術新創，呈現「觀光化的傳統產業」及「臺式新創的時尚都會」的中部地區觀光旗艦發展相關主題。未來將以此作為後續研擬中臺灣觀光發展之突破口。

(三) 臺中市及中臺灣觀光發展策略及重要計畫

1. 大臺中 123

臺中市政府為帶動臺中整體區域發展，自 104 年積極推動「大臺中 123」奠基計畫，以一條山手線、兩大海空港、三個副都心，帶動整體區域發展。另臺中市政府於 107 年 1 月公告實施「臺中市區域計畫」，其為法定空間計畫，且具指導非都市土地及都市計畫功能，該計畫為能有效引導實質空間合理發展，亦以「大臺中 123」作為臺中施政方針，期能達成城鄉均衡、集約化發展。

有關「大臺中 123」奠基計畫，「1」係指以臺鐵山海線運輸軌道建構為環狀之大臺中山手線（目前已納入行政院前瞻基礎建設計畫），期能串連為臺中市兩大海空港、三個副都心及臺中市中心之骨幹。「2」係將臺中港和臺中國際機場打造為臺中市與國際接軌之對外海空門戶。「3」則是指三個副都心，包含烏日副都心、豐原山城副都心及海線雙港副都心，烏日高鐵副都心主為擴大高鐵門戶區，打造中臺物流與國際會展中心，推動軌道橋樑公共建設串聯彰化，建構中彰共同生活圈；而豐原山城副都心係配合鐵路高架捷運化，維護傳統產業、引入新興產業，強化豐原山城行政機能；海線雙港副都心則目標讓海線的沙鹿、清水、梧棲及龍井成為雙港發展重鎮，齊力打造中臺灣國際門戶。藉由「大臺中 123」整體擘劃，可望帶動臺中山海屯市區得以均衡發展，並讓臺中展現中臺灣的核心發展格局，如圖 21。

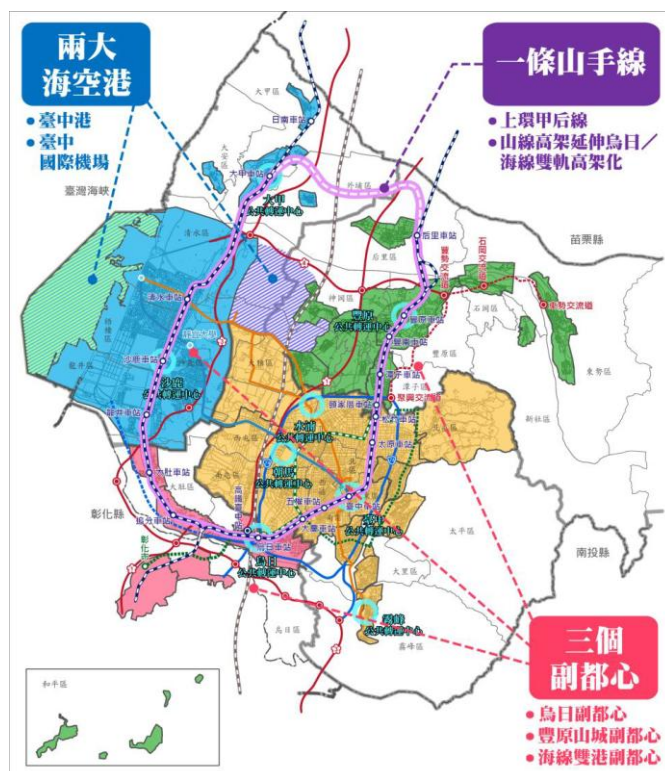


圖 21 大臺中 123 說明圖

資料來源：臺中市政府網站

2. 臺中市觀光發展策略及重要計畫

(1) 104-107 年度臺中市觀光旅遊局中程觀光施政計畫

臺中市政府觀光旅遊局 104 年時立基於大臺中 123 政策及區域聯合治理理念提出臺中市觀光發展策略，以「資源整合，觀光亮點」、「環境整備，優質服務」及「海空併進，國際行銷」三大目標布局觀光發展藍圖，並依據三大目標研擬九項推動方案，包含「推動觀光盛會城市」、「發展中臺灣觀光特色遊程」、「推動中臺灣觀光推動委員會」、「完善旅遊環境及諮詢服務」、「提升旅宿業住宿服務品質」、「建構休閒自行車及百里登山路網系統」、「開拓亞洲城市定期航線航班」、「推展城市國際合作交流」、「拓展國際入境旅遊市場」。如圖 22。



圖 22 臺中市觀光施政願景
資料來源：臺中市政府網站

同時將臺中市 29 個行政區，依據觀光發展特色，整合成「宗教、生態、人文、時尚、運動及慢活」等六大旅遊路線。並以當地特色活動及產業為基礎，行銷各區亮點，帶動各區觀光發展，並自點、線、面由下而上發展觀光，全面均衡及提升臺中市六大區塊的旅遊深度及廣度。此六大區塊中已盤點出 24 項觀光發展特色、17 種以上產業，範圍涵蓋逢甲夜市、大甲鎮瀾宮、科博館、新社花海、梧棲漁港、麗寶樂園、谷關溫泉區等七大年百萬人次觀光景點，也納入高美濕地、霧峰林家園區、亞洲現代美術館、美術園道、國家歌劇院、東海路思義教堂、臺中州廳及刑務所等七處潛力新興亮點，邀請國內外遊客暢遊臺中各大旅遊亮點。如圖 23。



圖 23 大臺中 123 政策

資料來源：臺中市政府網站

3. 創立中臺灣觀光推動委員會，推動中臺灣區域治理

中臺灣觀光推動委員會於 104 年成立，開始注重區域觀光發展的重要性，整合苗、中、彰、投、雲及嘉義縣市 7 縣市觀光資源共同向外推展，以有效達到旅遊資源互補的優勢。並為吸引國際觀光客前來中臺灣，臺中便啟動「中進中出」國際入境旅遊模式，將境外旅客由雙港引入，以臺中為核心，分流至中臺灣 7 縣市，讓中臺灣觀光與國際接軌。

除此之外，也共同推出中臺灣旅遊產品，如中臺灣八大黃金遊程規劃出小城悠遊之旅、文創藝享之旅、人文綠活之旅、玉山部落之旅、魔法農村之旅、懷舊故事之旅、現代農藝之旅及林業鐵道之旅等 8 大主題。亦藉由發行「中臺灣好玩卡」，串連中臺灣七大縣市觀光資源，吸引國際旅客從臺中國際機場進出，讓國際旅客獲得 Save Money、Save Time 和 Save Memory 的最佳「3S」旅遊體驗。

為讓全世界旅客聚焦中臺灣，亞洲國際城市間的交流也格外重要，因此中臺灣觀光推動委員會的第一步即藉由推動與日本兩地觀光旅遊互訪，吸引日客到中臺灣深度旅遊，除日本外亦開始積極佈局亞洲各市場。亞洲間多城市的交流合作是未來的觀光策略趨勢，

因此中部觀光整合政策不但能凝聚多城市的觀光資源，也能以多元主題旅遊來吸引旅客進行雙向交流。

4. 臺中市政府各局處觀光相關重要政策

觀光產業是一個綜合多功能的服務性產業，包含各式運輸、住宿、文化體驗、餐飲、遊憩與旅遊服務產業，展現多元面向，正因如此便廣泛涉及了各局處業務，爰以下通盤檢視臺中市政府研擬之觀光相關計畫，茲臚列如下：

臺中市政府各局處觀光相關重要政策			
項次	局處	計畫名稱	計畫說明
1	文化局	2018 臺灣設計展	邁入第 16 年的臺灣設計展，今年以「軟：硬—超越想像的產業未來」為主題，在臺中文化創意產業園區的 8 大展館，以及在葫蘆墩、東勢的 2 大衛星展，呈現擁有製造硬底子及設計軟實力的大臺中特色。
2	文化局	申辦 2022 世界設計之都	市府爭取申辦 2022 世界設計之都，並將 107 年訂為設計元年，持續辦理市府員工設計思考課程，將設計導入市政策略，讓設計思考落實於城市各角落，帶動臺中整體發展，將連結大量設計人才，形塑臺中成為有美學與品味的城市。
3	文化局	文化部推動博物館與地方文化館發展計畫	為輔導全國各縣市公、私立博物館發展，並延續地方文化館計畫成效，扶植具有潛力之館舍朝向專業博物館發展，提升國內博物館品質及數量，消弭與其他國家之博物館發展差距。另整合地方文化資源，強化在地連結，深耕地方，發展整合協作平臺，進行資源整合，強化地方文化館舍永續經營能量。
4	文資處	臺中文化城中城歷史空間再造計畫-臺中州廳、大屯郡役所及其附屬建築群歷史場域再造	臺中州廳計畫朝近現代美術館方向規劃，活化再利用導入文化藝術帶動地方人流活絡地方產業，以在臺中舊城區形成完整的藝術文化廊帶，為臺中舊城區注入新活力。目前修復工程的規劃設計正在執行中，後續將進行建物本體修繕、外部環境空間之打造、產業引入計畫與展演集散區域之打造工作，預定 109 年底完工。
5	文資處	臺中文化城中城歷史空間再造計畫-臺中刑務所官舍群歷史現場再造	臺中刑務所官舍群位於西區林森路、貴和街、自由路一段、府後街所形成的街廓，面積 0.47 公頃，街廓內有歷史建築「臺中刑務所官舍群」、市定古蹟「臺中刑務所典獄長官舍」、市定古蹟「臺中刑務所浴場」、歷史建築「臺中刑務所演武場」等建物。基地定調為「幸町新創遊園地」，營造日治時期「町」的氣氛；現正進行規劃設計，未來陸續進行修復工程、外部環境空間營造及景觀設施、數位資訊建置等，預計 109 年第二季完工。
6	建設局	綠空廊道-鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化工程	以「環境綠美化、休閒鐵馬道」為規劃主軸，整合既有綠園道系統，提供市民能有更寬敞、舒適的人行及自行車道廊道。計畫將分三期執行，實際施工範圍為第一期從進德路至北屯區、潭子區交界處，長約 4.1 公里；第二期為自北屯區、潭子區交界處至豐原車站共 9.2 公里的範圍；第三期計畫則為五權路至大慶車站南側共 2.92 公里的範圍。
7	建設局	臺中之心計畫	計畫範圍涵括臺中市中心之東區、西區、南區、北區、中區、南屯區、西屯區、北屯區等八區內，為目前臺中市既有園道及自行車道路網，自太原火車站起沿東光園道，南連中興大學之興大園道，接續忠

臺中市政府各局處觀光相關重要政策			
項次	局處	計畫名稱	計畫說明
			明園道及柳川西路後，往北經由美術園道及草悟道至科博館，往東經由育德路經中正公園連回東光園道。全長約 16 公里，結合教育、文化、交通等節點，形成市中心精華路段之完整循環路網，成為邁向國際城市之重要典範。
8	經濟發展局	107 年度臺中市商圈特色型塑及輔導	為帶動商圈商業活絡與促進經濟發展，輔導潛力商圈正式成立組織與發展商圈自治及地方特色，助潛力商圈正式立案並型塑商圈形象。
9	經濟發展局	臺中市名攤名產評選輔導及經營改善	將全市山、海、屯、各區公有市場、攤販集中區納入推廣行銷，讓傳統市集成為臺中的代表特色。
10	經濟發展局	臺中市各傳統市集競爭型輔導改善及創新	積極協助傳統市場改善與創新，對營運功能正常之傳統市集，達成良好管理與維運成效，各市集同時因應各有生活圈與歷史、地理位置的不同，逐漸發展出各自的特色，並舉辦創新活動。
11	都市發展局	臺中文化城中城歷史空間再造計畫-綠空鐵道軸線計畫	臺中鐵路高架化後，市府將高架鐵軌下的空間規劃成綿延 21.7 公里的「綠空廊道」；臺中車站前後 1.6 公里長的舊鐵軌與駁坎則打造成「綠空鐵道」，媲美紐約、巴黎鐵道改造的空中綠帶，計畫為營造「文化城中城」核心計畫，希望打通新交通樞紐、串聯水綠景觀、再造文化地景、提升觀光效益、復甦中區經濟，其分期分區以臺中車站南北分為兩部分。
12	水利局	柳川污染整治及環境改善工程	柳川是臺中市中心四條重要河川之一，整治之後成為市區首座永續性生態工法開發的景觀河岸，白天景色宜人，晚上燈火璀璨，成為臺中新興的熱門景點，不僅是 IG 打卡拍照的好地方，也是一條會呼吸的河川，兼具了美感與儲水灌溉的功能。
13	水利局	葫蘆墩圳環境營造計畫	透過葫蘆墩圳之整治工程與環境營造規劃，積極對水路空間多元化利用以改善周邊景觀，提升當地生活品質、環境美促進居民遊憩休閒意願之提升，而帶動豐原區觀光產業與文化事業發展，重啟傳統價值與新興產業之契機。
14	水利局	綠川環境營造計畫	綠川位在臺中火車站周邊，是全臺第一條註冊商標的水岸，綠川在經過重新整治後，在 107 年 2 月 10 日揭幕，成為了一條美麗的水岸。

八、臺中市及中臺灣旅遊市場評析

依據交通部觀光局「國人旅遊狀況調查」、「來臺旅客消費及動向調查」、「觀光統計年報」，及臺中市政府觀光雲端資料庫大數據分析平臺之數據推估，分別以國外來臺旅遊及國人國內旅遊相關統計進行，進行臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市旅遊市場評析。

(一) 來臺旅客旅遊動向

1. 來臺旅客來臺目的與居住地分析

根據交通部觀光局 106 年來臺旅客來臺目的統計顯示，多數外國旅客以觀光目的來臺，並以亞洲地區旅客為最多人次，其次為美洲、歐洲、大洋洲等。此外，亞洲地區以中國旅客為最高 29%，港澳及日本旅客則分別占 21%與 20%；來自美洲的旅客以美國為最多；歐洲旅客則以西歐已開發國家旅客為主，如表 32-33、圖 24-26。綜合上述分析資料顯示，來臺觀光旅客多元，各縣市可針對不同地區的旅客發展相應的行銷策略。

表 32 102 年至 106 年來臺旅客來臺目的分析

單位：%

	業務	觀光	探親	會議	求學	展覽	醫療	其他
102 年	11.57	68.35	5.86	0.77	0.95	0.20	1.25	11.05
103 年	7.77	72.57	3.97	0.64	0.57	0.13	0.62	13.73
104 年	7.27	71.89	3.91	0.58	0.57	0.13	0.64	15.00
105 年	6.86	70.73	4.01	0.61	0.64	0.14	0.36	16.67
106 年	6.93	71.22	4.24	0.62	0.68	0.15	0.29	15.87

資料來源：交通部觀光局「來臺旅客來臺目的統計」

表 33 106 年來臺旅客地區別分析

單位：人次

	亞洲 到訪人次	美洲 到訪人次	歐洲 到訪人次	大洋洲 到訪人次	非洲 到訪人次
106 年	9,585,635	702,049	330,090	108,344	1,801

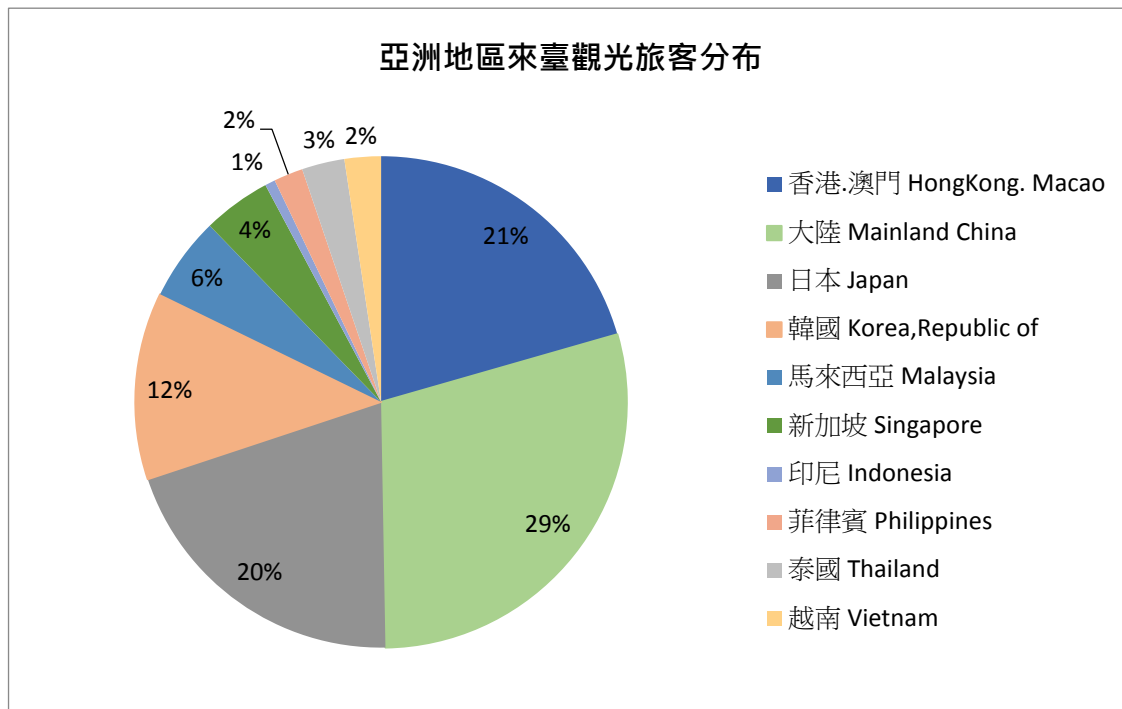


圖 24 106 年亞洲地區來臺觀光旅客分布

資料來源：交通部觀光局「來臺旅客來臺目的統計」

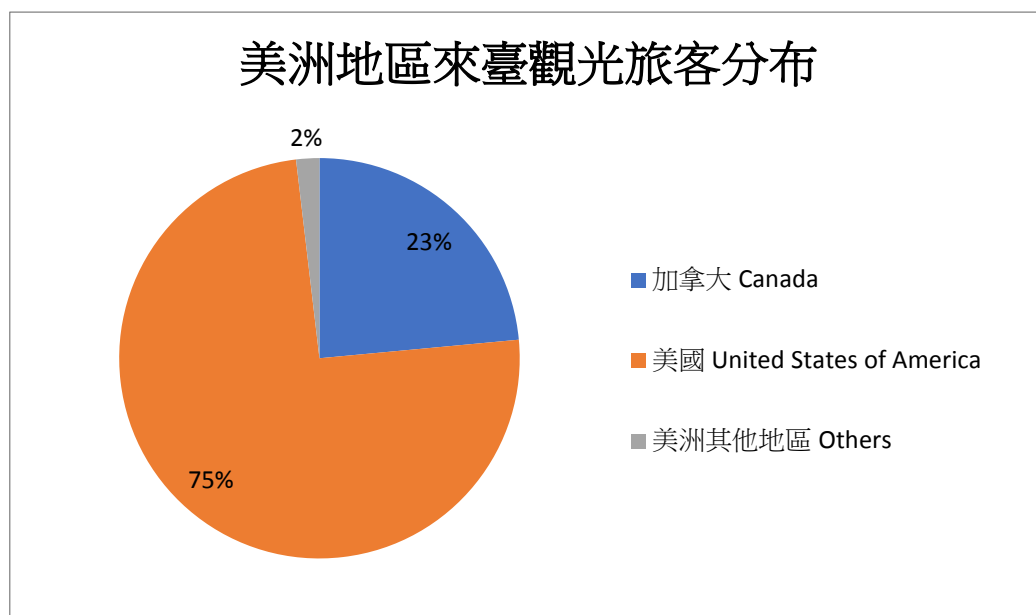


圖 25 106 年美洲地區來臺觀光旅客分布

資料來源：交通部觀光局「來臺旅客來臺目的統計」

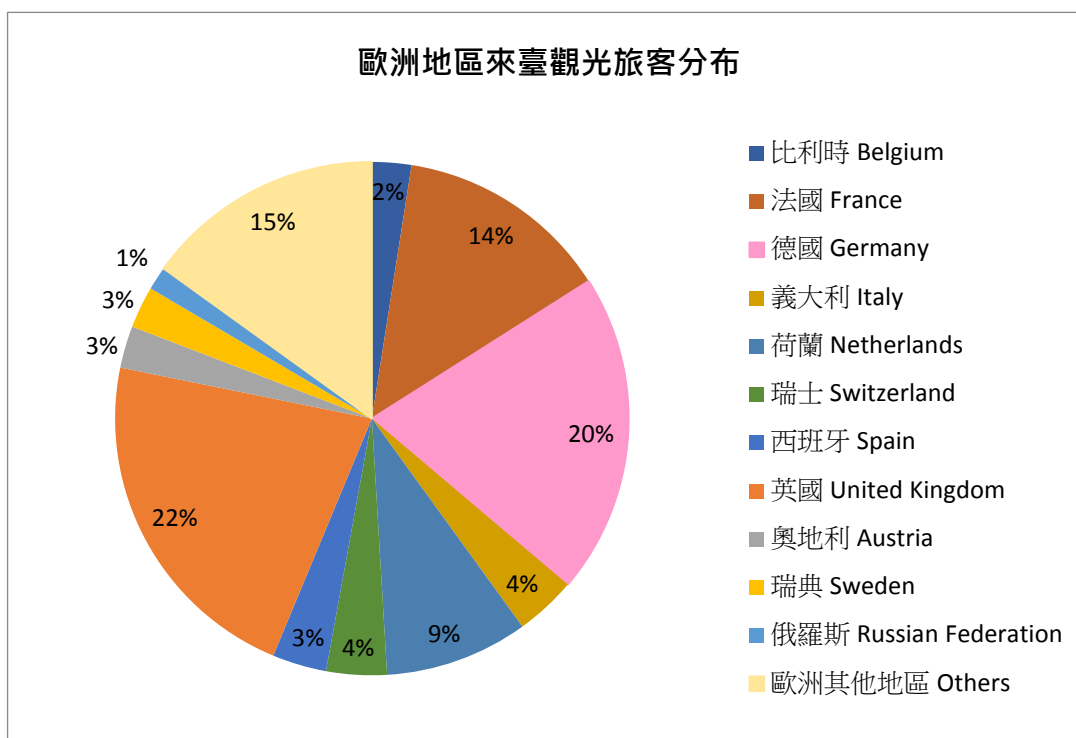


圖 26 106 年歐洲地區來臺觀光旅客分布

資料來源：交通部觀光局「來臺旅客來臺目的統計」

2. 旅客主要遊覽景點分析

根據 106 年調查顯示，旅客主要遊覽景點前十名之中僅有日月潭係為中臺灣地區，其餘多數地處北部地區，如表 34。由於北部地區擁有眾多聯外航點與密集往返航班，來臺旅客多數停留北部地區，此外，對於臺灣中部地區景點認識較少，因此，中臺灣觀光旅遊尚有非常大的發展空間。

表 34 106 年來臺旅客主要遊覽景點排名

單位：人次/百人次

名次	遊覽景點	相對次數	名次	遊覽景點	相對次數
1	夜市	81.98	6	中正紀念堂	35.34
2	臺北 101	52.99	7	日月潭	22.72
3	九份	37.50	8	淡水	22.43
4	故宮博物院	35.68	9	艋舺龍山寺	20.38
5	西門町	35.59	10	野柳	18.70

資料來源：交通部觀光局「106 年來臺旅客消費及動向調查」

3. 旅客最喜歡景點分析

來臺旅客遊覽景點之中，同以日月潭和阿里山地處臺灣中部地區。而以中臺灣景點與去年相比較，日月潭到訪次數與喜歡比率皆有下滑趨勢；阿里山則明顯上升；此外，多數景點仍為北部地區，如表 35。由此推測，來臺旅客對於臺灣中部地區景點認識僅侷限在於幾個著名景點，尚未深入了解中臺灣。如何讓國際旅客更深入地了解中臺灣文化歷史、生活特色，並且搭配便利之大眾運輸及配套措施仍是目前臺灣中部觀光發展的目標。

表 35 106 年來臺旅客最喜歡景點排名

名次	最喜歡景點	到訪相對次數(人次/百人次)	喜歡比率
1	墾丁國家公園	16.5	31.62%
2	日月潭	22.72	30.85%
3	太魯閣.天祥	17.54	28.35%
4	九份	37.5	27.40%
5	阿里山	12.73	23.39%
6	野柳	18.7	22.35%
7	平溪	14.37	21.96%
8	淡水	22.43	18.94%
9	故宮博物院	35.68	16.88%
10	西門町	35.59	11.63%

資料來源：交通部觀光局

4. 旅客遊覽景點所在縣市分析

依據調查，來臺旅客多數造訪臺北市與新北市，南投縣排名第三(每百人次有 25 人次)，臺中排名第八(每百人次有 13 人次)，其餘中部縣市到訪人數較少，如表 36。由此可知，臺灣地區主要國際機場(桃園國際機場、臺北松山機場)鄰近北部地區，加以聯外交通較為便利，因此，旅客多往北部旅遊；中部地區則以日月潭為最熱門景點，臺中景點較不突出。

表 36 106 年來臺旅客遊覽景點所在縣市排名

單位：人次/百人次

名次	縣市	相對次數	名次	縣市	相對次數
1	臺北市	83.65	6	屏東縣	17.04
2	新北市	57.08	7	嘉義縣	12.83
3	南投縣	25.44	8	臺中市	12.34
4	高雄市	20.75	9	臺東縣	6.39
5	花蓮縣	18.57	10	臺南市	4.56

資料來源：交通部觀光局「106 年來臺旅客消費及動向調查」

5. 旅客在臺期間參加活動分析

旅客在臺灣期間參加活動以購物為最多(每百人次有 92 人次)，其次依序為逛夜市(每百人次有 82 人次)、參觀古蹟(每百人次有 41 人次)、參觀展覽(每百人次有 26 人次)、遊湖(每百人次有 18 人次)等，如表 37。從遊客參與活動來看，中臺灣也有許多購物景點和夜市，如臺中市區的百貨密集且鄰近夜市區域，然而商圈、古蹟、展覽等觀光景點間的交通並不便利，若為自由行的來臺旅客則需花較長的時間搭乘大眾運輸工具至各景點參觀，因此除了強化基礎建設與各觀光據點之間的銜接外，可對不同國家遊客進行消費特性分析與喜好分析，並為各觀光景點設計適合的行銷宣傳或套裝行程，才得以準確吸引不同遊客的目光。

表 37 106 年來臺旅客在臺期間參加活動排名

名次	參加活動	相對次數 (單位：人次/百人次)
1	購物	92.38
2	逛夜市	81.98
3	參觀古蹟	40.78
4	參觀展覽	26.41
5	遊湖	17.77
6	泡溫泉浴	10.4
7	按摩、指壓	9.59
8	生態旅遊	5.49
9	主題樂園	3.11
10	運動或賽事	1.09

資料來源：交通部觀光局

(二) 國內遊客旅遊動向

1. 國人國內旅遊地區分析

106 年約有 58.0% 的國人國內旅次是在居住地區內從事旅遊活動。就居住地區來看，不論居住在何地的國人，由於多數國民旅遊天數為 1 日，因此皆以居住地區內從事旅遊活動。然而，從表 38 中可發現，多數城市旅遊地區第二名為中部地區，由於位處臺灣中部因地利之便遊客皆會選擇至此旅遊，針對此現象認為中部地區觀光發展是具潛力的。

表 38 106 年國人至各旅遊地區之比率

單位：%

居住地區 \ 旅遊地區	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區
全 臺	36.3	31.8	30.4	5.0	1.0
北部地區	61.4	23.8	14.1	4.4	0.6
中部地區	19.9	55.4	24.3	3.5	0.7
南部地區	10.9	24.4	64.0	5.6	0.6
東部地區	28.8	14.3	24.0	38.8	0.9
離島地區	26.5	8.3	15.3	0.8	55.0

資料來源：交通部觀光局

2. 國人旅遊時主要從事的遊憩活動

國人旅遊時主要從事的遊憩活動以「自然賞景活動」的比率(63.7%)最高，其次是「其他休閒活動」(55.0%)，再其次是「美食活動」(50.7%)。與 105 年比較，從事「文化體驗活動」、「美食活動」及「其他休閒活動」的比率分別增加 1.3 個、2.5 個及 3.9 個百分點，如表 39。另就最喜歡的遊憩活動來看，以「自然賞景活動」的比率(43.0%)最高，其次是「其他休閒活動」(18.1%)，再其次是「美食活動」(15.5%)，如表 40。

中臺灣地區有許多山岳、濕地等自然地景，如谷關、東勢林場、高美濕地、大雪山國家森林遊樂區、杉林溪等。另外，除了歷史古蹟，文化創意體驗活動也相當盛行，如霧峰林家花園、大甲鎮瀾宮、彩虹眷村、草悟道、審計新村等。綜上分析，臺灣中部有許多觀光資源，如何為遊客將點到點的距離與時間縮短，運用適當行銷方式吸引遊客前往參與仍是目前中臺灣重要的觀光課題。

表 39 國人旅遊時主要從事的遊憩活動

單位：%

遊憩活動	106 年	105 年
自然賞景活動	63.7	62.8
文化體驗活動	31.2	29.9
運動型活動	6.0	5.9
遊樂園活動	5.9	5.6
美食活動	50.7	48.2
其他休閒活動	55.0	52.7
純粹探訪親友，沒有安排活動	10.8	11.1

資料來源：交通部觀光局

表 40 國人旅遊時最喜歡的遊憩活動

單位：%

遊 憩 活 動	106 年	105 年
總計	100.0	100.0
文化體驗活動	14.8	14.7
運動型活動	3.2	3.5
遊樂園活動	2.3	2.5
美食活動	15.5	15.0
其他休閒活動	18.1	18.3
都不喜歡、沒有特別的感覺	3.5	3.2

資料來源：交通部觀光局

3. 國內旅遊主要到訪景點

就 106 年旅次分析，旅遊地區和主要到訪據點皆以北部地區旅遊者最多，如表 41。中部地區旅遊人次則有微幅增加的趨勢，以到訪「逢甲商圈」及「日月潭」的比率較高，其次為一中商圈、溪頭與鹿港天后宮，如表 42。由此可與上述遊客喜愛的景點相呼應，國內遊客至臺灣中部旅遊多至文化古蹟、自然生態與購物景點為主；中臺灣可針對相關景點加以推廣，並加強相關的配套措施。

表 41 國人國內旅遊主要到訪旅遊地區

單位：%

旅遊地區	106 年	105 年
北部地區	36.3	37.9
中部地區	31.8	30.7
南部地區	30.4	29.4
東部地區	5	4.7
離島地區	1	1

表 42 國內旅遊主要到訪據點

106 年			105 年		
國內旅遊主要到訪據點	到訪比率 (%)	總旅次 (萬)	國內旅遊主要到訪據點	到訪比率 (%)	總旅次 (萬)
愛河、旗津及西子灣遊憩區	4.02	738	愛河、旗津及西子灣遊憩區	3.99	760
淡水八里	3.21	589	淡水八里	3.82	726
礁溪	2.91	533	日月潭	3.12	594
逢甲商圈	2.62	480	礁溪	2.96	563
日月潭	2.58	474	安平古堡	2.62	499
安平古堡	2.54	465	逢甲商圈	2.54	484
臺中一中街商圈	2.19	401	溪頭	2.32	441
溪頭	2.04	373	臺中一中街商圈	2.06	393
鹿港天后宮	1.76	323	羅東夜市	1.93	367
羅東夜市	1.74	319	奇美博物館	1.67	317

資料來源：交通部觀光局

(三) 遊客據點分析

根據交通部觀光局「106 年 1 至 12 月國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」報表顯示，就中部地區國家風景區而言，參山國家風景區的「獅頭山風景區」遊客人數最高；公營遊憩區中「東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道」遊客人數最高，其次為「草悟道」；民營遊憩區中「麗寶樂園」遊客人數最高，其次為「劍湖山」；在中臺灣寺廟中「北港朝天宮」遊客人數最高；古蹟、歷史建築中「鹿港龍山寺」遊客人數最高。

綜合前述各分析發現，國內外遊客喜愛的經典有些許差異，國人多於商圈活動和自然景觀為主，來臺旅客則喜愛自然景觀與文化古蹟。

(四) 旅客特性分析

1. 來臺旅客特性分析

經 106 年統計來臺旅客人次，較上(105)年成長 0.46%，但觀光外匯收入卻較上年減少 7.92%。旅客多以網際網路接收臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導其次為口碑宣傳及旅行社宣傳摺頁，因此觀光旅遊網站可針對不同國家遊客喜好來設計。多數旅客來臺後最希望獲得大眾交通資訊，除了加強各大觀光景點及景點間的交通，另外可於機場、轉運站、車站、景點等地區提供明確的交通資訊。吸引旅客來臺觀光因素依序為美食或特色小吃、風光景色、購物、臺灣民情風俗和文化、人民友善等，然而許多商圈或夜市的特色小吃皆大同小異已失去特色，因此旅客可能較難產生重遊意願。

2. 國內旅客特性分析

國人 106 年以利用「週末或星期日」從事旅遊最多，另以旅遊目的觀察，106 年國人主要因「觀光、休憩、度假」目的旅遊者居多，且多數國內旅客旅遊時間為 1 日，其次為 2 日，可見國人對觀光休閒旅遊的意願很高但時間較少。國人在國內的旅遊方式大多數採「自行規劃行程旅遊」(占 88.9%)，若選擇參加旅行社套裝行程的原因以「套裝行程具吸引力」、「節省自行規劃行程的時間」、「不必自己開車」及「價格具吸引力」居多，因此可針對 1 或 2 日的旅設計具特色的套裝行程吸引國內遊客，且國人旅遊資訊來源以「親友、同事或同學」的比率最多，其次才是「網際網路」，此說明口碑的重要性，需思考如何增加消費者的滿意度與喜好度來創造忠誠遊客，不僅可減少行銷成本開銷也能吸引更多遊客。

(五) 歷年遊客人數成長趨勢

從歷年來臺旅客統計可看出近年來臺旅客人數多呈穩定成長趨勢，但受兩岸局勢之影響，從 104 年開始中國大陸旅客數下降劇烈。另因政府近年積極推動新南向政策，開發東南亞市場，東南亞旅客數成長最為明顯，106 年已超越日本旅客數。餘日本、港澳、韓國旅客數均呈現穩定成長趨勢，如圖 27。

至於，國人國內旅遊總旅次 102 至 105 年逐年上升，惟 106 年首次呈現下滑，如圖 28。依據交通部觀光局 106 年國人旅遊狀況調查，因 106 年受超級豪大雨及颱風影響，使得國人因「氣候狀況不佳」而未從事國內旅遊的比率較過去增加，加上新臺幣匯率在 106 年全年升值 5.60% 及廉價航空的快速成長，使得國人因「機票或團費便宜」而出國的比率增加，致 106 年國人國內旅遊總旅次數較 105 年低。

從臺中市 106 年主要觀光遊憩區遊客人次年報來看，全年遊客總人數最高的遊憩區為「東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道」，其次為「麗寶樂園」、「草悟道」等。與前年相比，旅客人數成長最多的為「麗寶樂園」，依序為「大坑登山步道」、「國立自然科學博物館」、「東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道」、「谷關遊憩區」，其餘臺中市觀光遊憩區皆為負成長，如表 43。由此顯示，遊客對於與自然生態相關的遊憩區較感興趣。

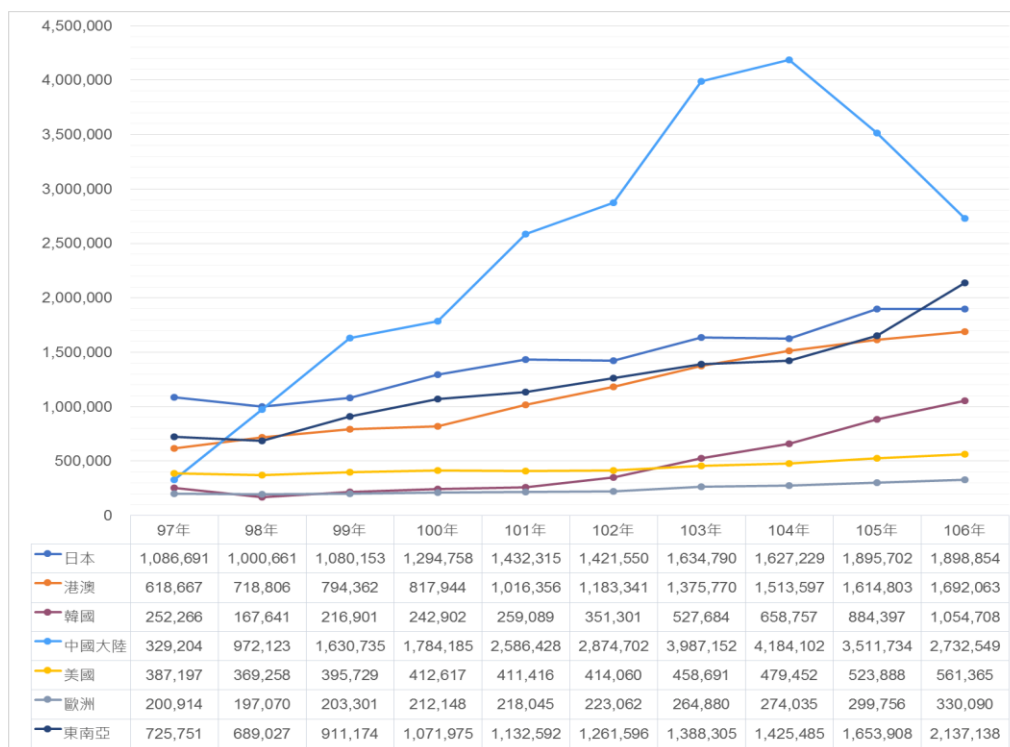


圖 27 歷年來臺旅客統計

資料來源：交通部觀光局

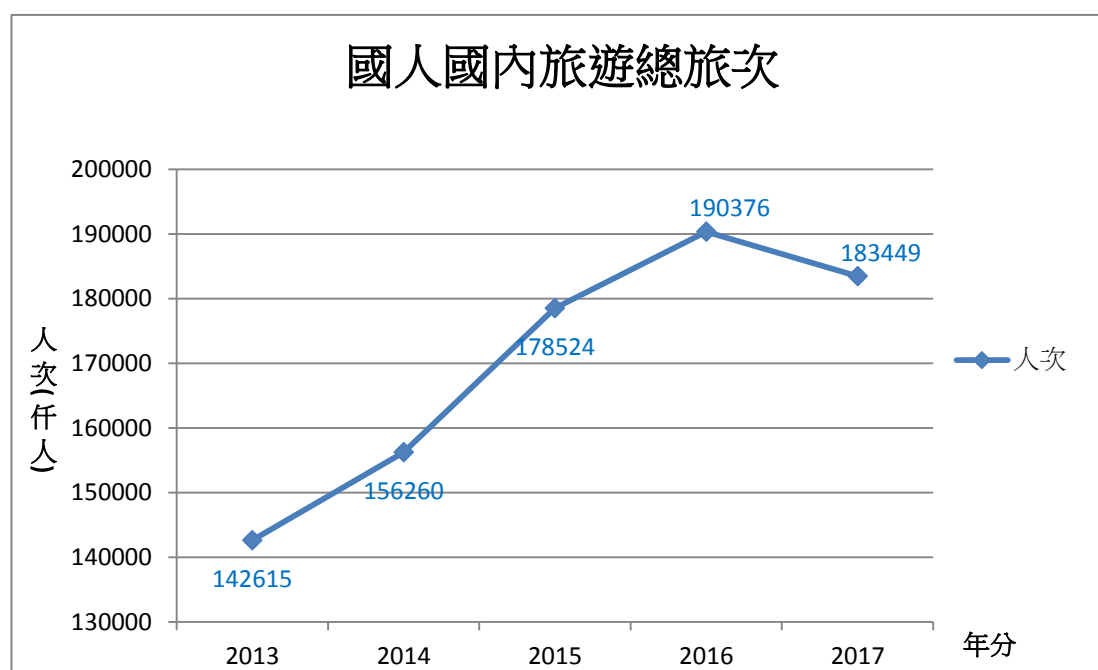


圖 28 近 5 年國人國內旅遊總旅次變化

資料來源：交通部觀光局

表 43 臺中市主要觀光遊憩區遊客人次年報表

類型	地點	105 年 遊客總人數	106 年 遊客總人數	成長率 (%)
總計		39,924,770	42,802,889	7.21%
國家風景區	梨山遊憩區	490,652	407,792	-16.89%
	谷關遊憩區	1,649,663	1,651,088	0.09%
國家公園	武陵遊客中心	187,690	97,968	-47.80%
森林遊樂區	八仙山國家森林遊樂區	154,845	144,834	-6.47%
	大雪山國家森林遊樂區	204,222	126,899	-37.86%
縣級風景特定區	鐵砧山	434,099	463,326	6.73%
公營遊憩區	國立自然科學博物館	2,943,613	3,114,583	5.81%
	臺中公園	4,698,811	4,404,990	-6.25%
	大坑登山步道	2,241,750	2,689,537	19.97%
	福壽山農場	251,445	223,279	-11.20%
	后里馬場	593,964	-	
	梧棲觀光漁港	1,656,796	1,462,823	-11.71%
	臺中都會公園	518,016	504,120	-2.68%
	國立臺灣美術館	1,341,773	1,230,730	-8.28%
	草悟道	8,485,847	5,989,309	-29.42%
	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	10,775,803	11,282,395	4.70%
	武陵農場	423,588	383,616	-9.44%
民營遊憩區	麗寶樂園	914,578	7,214,438	688.83%
	東勢林場遊樂區	218,500	192,762	-11.78%
寺廟	萬和宮	302,350	293,900	-2.79%
	大甲鎮瀾宮	1,436,765	924,500	-35.65%

資料來源：交通部觀光局

第三節、深度訪談

為求彙整產官學各方卓見，本案邀請產業協會與業者、觀光行政單位首長或其指派代表與觀光學界代表進行深度訪談。本案共計邀請 19 位專家學者進行半結構式訪談。透過訪談探求專家學者對於當前中臺灣觀光之現況與問題，並且描繪未來發展之願景與限制，藉以研擬臺中市與中臺灣觀光發展之策略方案。

一、訪談對象

本案共計訪談產業協會與業者共 6 位、觀光行政單位首長或其指派代表共 7 位、觀光學界共 6 位，受訪對象共計 19 位。如表 44。(簽到紀錄詳附件)

表 44 深度訪談受訪者名單

產業協會與業者			
編號	姓名	職稱	單位
1.	林長杰	副理事長	臺中市旅行商業同業公會
2.	鄭生昌	理事長	臺中市旅館商業同業公會
3.	鍾俊彥	總經理	范特喜微創文化
4.	王永豪	副總經理	麗寶樂園
5.	廖玉名	經理	華府旅遊集團
6.	黃瑞奇	行銷經理	九族文化村股份有限公司
觀光行政單位首長或其指派代表			
1.	曾維德	組長	交通部觀光局國民旅遊組
2.	林彥甫	局長	苗栗縣政府文化觀光局
3.	王雅蕾	科長	彰化縣政府城市暨觀光發展處企劃發展科
4.	王源鍾	處長	南投縣政府觀光處
5.	林孟儀	處長	雲林縣政府文化處
6.	許有仁	局長	嘉義縣文化觀光局
7.	黃緒信	處長	嘉義市政府觀光新聞處
觀光學界			
1.	容繼業	校長	東海大學餐旅管理學系講座教授/國立高雄餐旅大學前校長
2.	吳政和	教授	靜宜大學觀光事業學系
3.	李君如	教授	靜宜大學觀光事業學系
4.	黃宗成	院長	國立嘉義大學行銷與觀光管理學系暨研究所
5.	楊明青	教授	國立暨南國際大學觀光休閒與餐旅管理學系
6.	劉瓊如	教授	國立嘉義大學行銷與觀光管理學系暨研究所

二、 訪談題綱

根據本案之研究目的擬訂訪談題綱，訪談題綱如下：

- (一)請您大致說明中臺灣觀光發展之現況與問題。
- (二)請您分享未來中臺灣觀光發展之願景與限制。
- (三)政府部門(不限觀光行政單位)應該提出哪些政策與措施突破前述問題與限制。
- (四)交通部觀光局業已提出觀光 2020 臺灣永續觀光發展策略，方案內容提出開拓多元市場、推動國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光與推廣體驗觀光五項具體執行策略，對應中臺灣觀光資源與特性，政府部門可以提出哪些措施落實前述策略。
- (五)您認為中臺灣目前觀光旅遊供應端的服務仍存在哪些缺口？
- (六)觀光客對中臺灣觀光旅遊服務會存有何種期待？
- (七)如何打造推動中臺灣觀光合作共進之產官學合作機制？
- (八)中央與地方觀光政府部門宜如何開創觀光推動攜手共進之平臺機制？

三、 訪談紀錄彙整

(一)觀光發展問題

依照 19 位中臺灣觀光先進訪談結果，中臺灣目前面臨前五大問題分別為「臺中國際機場及各景點公共運輸系統便利性不足」、「中臺灣各縣市缺乏實際執行合作」、「觀光旅遊局與其他部門橫向聯結不足」、「臺中市缺乏品牌定位」、「缺乏大型觀光景點」，如表 45。
(詳細訪談內容於附件)

表 45 深度訪談-觀光發展問題統計表

排名	觀光發展問題	提及人數
1.	臺中國際機場及各景點公共運輸系統便利性不足	9
2.	中臺灣各縣市缺乏實際執行合作	9
3.	觀光旅遊局與其他部門橫向聯結不足	8
4.	臺中市缺乏品牌定位	8
5.	缺乏大型觀光景點	7
6.	城際間交通網絡不足	5
7.	經費及資源過於分散，導致沒有重點項目	4
8.	活動效益性不夠長	4
9.	臺中港基礎建設不足	3
10.	旅宿業者供過於求，導致產業變質	3

1. 臺中國際機場及各景點公共運輸系統便利性不足

臺中國際機場及各景點公共運輸系統便利性不足為多數受訪者認為目前面臨最大的問題。交通為觀光之母，機場目前交通接駁網絡鬆散、且部分班次還需要事先預約才可搭乘，對於自由行旅客來說十分不便。除了接駁交通外，景點間的串聯也需要受到重視，臺中市目前大眾運輸發展都以市民交通為主，路線中的停靠站數多且站與站間距離較短，然而這樣的公車路線對於觀光客來說並不符合需求，多數遊客需要的路線為大型景點間的快速移動。若能於交通建設多加著墨，必能大大增加國外旅客至臺中遊玩的意願，有位受訪者提及「若現在想發展國際觀光，要加強針對觀光客的大眾運輸，一個交通方便的地方，才有機會吸引觀光客來到此地旅遊」。

2. 中臺灣各縣市缺乏實際執行合作

中臺灣七縣市為完整資源串聯、密切發展觀光，於 104 年完整結盟中臺灣觀光發展委員會，發展至今實際的合作仍不多，離臺中市較遠的縣市更是互動貧乏。大多訪談人都認為中臺灣七縣市各自擁有獨特的文化，若能將每個縣市的特色景點包裝成套裝，並共同行銷推廣，訂定出長期規劃、年度目標 KPI，讓各個縣市共同實現，都比單打獨鬥來的更有力量。其中有兩位受訪者更提及如果想要更有效率的整合運用七縣市的觀光資源可以參考德國及日本成立外部組織(如：基金會、協會)，整合中臺灣資金及目標，並參考企業經營模式應聘專業經理人，實際落實推廣海外觀光、行銷曝光等

業務，而財政可按照審計單位模式處理。

3. 觀光旅遊局與其他部門橫向聯結不足

觀光是一個多元整合的領域，業務內容涉及新聞、交通、文化、外貿等產業，牽扯到的領域多，發展空間大但相對限制也會增加，因此在設想觀光政策時應把其他局處當作利害關係人，定期溝通、交流，互相了解彼此想法，一同完善觀光品質與環境。有位受訪者建議若想加深局處間的交流，每一季可以舉辦交流會議，以觀旅局做為主辦機關，邀請其他局處局長或科長以及議員，互相溝通、監督，以增進各局處交流

4. 臺中市缺乏品牌定位

每個城市都應該要打造屬於自己的品牌，而臺中市目前的觀光品牌定位不明確，導致對於觀光客的吸引力也不強烈。臺中市曾經被譽為「文創之都」、「花卉之都」等，這些稱號都是臺中市的特色，但過多的名號也會對臺中市造成負擔，不但記憶點不強烈、觀光客也容易混淆，建議應選擇其一作為核心，並將所有政策都以核心下去做發散思考。明確品牌定位有助於使整體特色鮮明，不僅增加市民認同感也能同時吸引觀光客的關注。

5. 缺乏大型觀光景點

臺中市的獨特觀光特色中包含特色文化小吃、古色古香的日式建築，這些都可以吸引觀光客前來朝聖，但大多數觀光客還是偏向追求特色的大型景點，如：DISNEY、臺北 101 等，而臺中市目前就是缺少這樣的觀光景點吸引觀光客必來不可。受訪者提及若想發展國際觀光，沒有國際般的亮點，實在難以與其他國家競爭，與其先討論體驗觀光，更因先著力於城市國際化，更容易吸引國際觀光客的目光。至於解決辦法另一受訪者建議，如能於臺中能開發如新加坡金沙酒店般的大型綜合度假村，也可以吸引國際觀光客的注意。

(二)問題突破策略

根據 19 位受訪者提供之建議，以「針對旅遊市場的改變及趨勢對觀光產業予以輔導」為最多人建議政府可以朝向的目標，其次依序為「產、官、學應擴大合作共為觀光效力」、「政府單位與產業界應加深合作並互為謀利」、「推行地方創生，與民間協力營造在地觀光魅力」、「協助民間觀光業者組織平臺、跨域媒合」如表 46。

表 46 深度訪談-因應策略統計表

排名	因應策略	提及人數
	針對旅遊市場的改變及趨勢對觀光產業予以輔導	11
	產、官、學應擴大合作共為觀光效力	7
	政府單位與產業界應加深合作並互為謀利	5
	推行地方創生，與民間協力營造在地觀光魅力	5
	協助民間觀光業者組織平臺、跨域媒合	4
	藉由國際盛事(花博)，推廣周邊產業	3
	減少包機型態並多與外籍航空公司合作	2
	除了產、官、學合作也要密切與媒體配合	2
	發展夜間活動	2
	運用旅館作為觀光樞紐，將旅遊資訊整合於旅館當中，便於旅客取得	2

1. 針對旅遊市場的改變及趨勢對觀光產業予以輔導

數位工具日益發達、臺灣人口結構邁向高齡化，這些因素都會影響到各個產業，包括觀光在內，這樣的改變一體兩面，沒有絕對的好壞，但是面對變化各個產業都需要擁有應變的策略。然而臺灣企業規模大多中小企業，業者自身力量薄弱，即使改變也不易去影響整個環境及市場，面對這些情況，政府跳出來作為臺中觀光的領頭羊已刻不容緩，且應有相對應的觀光政策協助輔導廠商追趕上趨勢，如：面對高齡化的市場增設友善的軟硬體、面對數位工具的發達，協助產業安裝行動支付設備。由這些政策一步一步將觀光環境變得友善、便利，自然就能吸引國際觀光客至臺中發展。

2. 產、官、學應擴大合作共為觀光效力

政府、學界、產業界各有不同的專長以及責任，學界的專長即是研究觀光趨勢等、產業界擁有的是實戰經驗、政府則是可以利用政策帶動觀光走向成為帶領臺中觀光的領頭羊，三個面向缺一不可。若能加強連結互補不足，產業界在擬定戰略的時候要參考學界的研究，學界於研究方向應也要考慮需求並朝向實務方向前進，必能在觀光領域形成一個強大的網絡與世界競爭。

3. 政府單位與產業界應加深合作並互為謀利

公部門往往因為擔心有偏袒單一廠商的疑慮，進而將所有政府相關的行銷文宣、廣告等，完全去除民營企業，雖然此作法可以減

去大多麻煩，但也會造成業界只能利用自己的力量行銷，有受訪者認為政府應當發揮領頭羊的角色，帶領各個觀光產業前進，適時推動產業轉型、行銷產業品牌，加深合作互為謀利，使效益加乘，雙方都能受惠。

4. 推行地方創生，與民間協力營造在地觀光魅力

『地方創生』即是讓地方結合當地獨特的地理特色、人文風情，使各地能發展出最適合自身的產業，其中心思想為『產業、地方、在地居民』三位一體，地方創生因地制宜的理念可以為地方帶來獨特性、永續性，而這些都會成為優良的觀光條件，若能強力推動地方創生，必能成為觀光發展的一大助力。某受訪者表示目前中央政府正積極推動地方創生，觀光也可以運用創生的概念實施，若能以地方大型企業串連其他在地業者，整合行銷創造亮點，藉此可望帶入觀光客消費，推動在地產業發展並促進青年回流貢獻所長。

5. 協助民間觀光業者組織平臺、跨域媒合

觀光內包含食、宿、遊、購、行，如果只談單一項對於觀光來看都只是一小部分，對於遊客來說也不完整。既然觀光是一個這麼跨領域的產業，可以發揮的面相多但相對限制也會變多，因此產業間的互相合作、組織聯盟看來更為重要，對於不同產業的業者，互相不容易認識，也就更不可能談到合作，政府若能作為一個引介者，協助民間組織平臺或辦理媒合會，使產業間有接觸的計畫，或許可以創造更多火花與想法，而這些相信都是政府與企業所樂見的。

ARIMA) 之後，ARIMA 模式時間數列模式修正與伴合應用的文獻相繼而出，其應層面廣至經濟、商業、工程首農業等學科的資料分析上，並成為近年來觀光需求從事短期預測所常用的工具。

本計畫利用時間數列方法，以臺中市觀光遊憩區遊客為研究對象，以 Box-Jenkins 之四個步驟建立 ARIMA 模型，四個步驟分別為：暫時性認定(tentative specification or identification)、參數估計(estimate for coefficient)、診斷性檢核(diagnostic checking) 和預測(forecasting)，依照四項步驟，進行認定及估計、判斷。另利用泰勒不等係數及均方根誤差百分率做為評估準則。

本計畫資料數據來源以交通部觀光局「觀光統計年報」中之「觀光遊憩區遊客人數報表」，以及臺中市政府觀光旅遊局之「臺中市觀光統計及分析報告」中遊憩據點人次數據等資料為主，而對於缺乏遊客人數統計資料之據點，本計畫則不納入以下分析中。

由於，缺乏對於遊客人次具有重大影響之關鍵變數，因此，採行指數平滑化進行臺中地區主要遊憩據點遊客人數之推估，據以做為未來遊憩據點旅運需求之基礎資訊。遊憩據點到訪遊客人次通常具有週期性之分布特徵，諸如：受到季節氣候或者活動舉辦時點之影響，致使遊憩據點到訪遊客人次具有季節分布之週期規律。爰此，本計畫採用簡單週期性之方法，進行週期性之設定。依據 2014 年 1 月至 2018 年 9 月登載之臺中地區主要遊憩據點遊客人次，顧及推估時間過長恐生有失精準之慮，爰此，本計畫設定進行往後至 2019 年 12 月之到訪遊客人次推估。

資料分析之結果顯示(詳如表 47)，整體而言，到訪臺中地區主要遊憩據點之遊客人次大致呈現持平之趨勢，然而，亦有部份遊憩據點推估到訪遊客人次呈現微幅下降趨勢，值得格外留意，諸如：東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道(圖 30)、臺中公園(圖 32)與臺中都會公園(圖 42)。此外，多數臺中地區主要遊憩據點真實值與預測值二者之差距較低，亦即平均絕對百分誤差(mean absolute percentage error, MAPE)較低，甚至，低於百分之十，諸如：草悟道(圖 31)與國立自然科學博物館(圖 33)，顯見遊客對於前述二者之遊憩需求甚為穩定，因此，可以獲得穩定推估模式，致使真實值與預測值差異較小。然而，亦有部份遊憩據點到訪之遊客人次高低落差起伏過大，諸如：近年遊客人次陡增之麗寶樂園與 2017 年山道維護封閉遊客數量起伏變異較大之大雪山國家森林遊樂區，因此，詮釋分析資料之時，必須格外小心謹慎。

由於，霧峰林家園區與高美濕地 2018 年之後方有遊客數量統計

數據，數值不足進行推估，因此，略過未予推估。本計畫亦將臺中市 23 處主要觀光遊憩據點之觀察值與推估值圖示如後，敬請參見後圖：

表 47 臺中市 23 處主要觀光遊憩據點之觀察值與推估值列表

月份	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	草悟道	臺中公園	國立自然科學博物館	大坑登山步道	大甲鎮瀾宮	谷關遊憩區	國立臺灣美術館	梧棲觀光漁港	鐵砧山	麗寶樂園	后里馬場	臺中都會公園	梨山遊憩區	武陵農場	萬和宮	東勢林場遊樂區	福壽山農場	大雪山國家森林遊樂區	武陵遊客中心	八仙山國家森林遊樂區	霧峰林家園區	高美濕地	總計
Jan-14	416,769	895,491	128,015	190,478	192,360	130,550	78,841	65,182	106,066	98,596	61,910	67,749	38,353	41,855	33,632	48,500	18,668	8,290	7,856	14,706	7,965	-	-	2,651,832
Feb-14	694,287	1,028,673	173,639	216,261	310,761	1,688,250	95,436	98,585	50,999	159,779	87,525	131,520	50,999	81,444	75,321	55,100	31,820	19,761	11,921	68,008	12,496	-	-	5,142,585
Mar-14	710,864	952,950	141,458	193,967	223,851	289,500	76,390	115,242	107,770	123,903	32,117	88,915	52,831	42,592	30,411	24,800	15,233	11,508	7,884	15,217	10,930	-	-	3,268,333
Apr-14	804,318	870,718	108,261	251,255	189,141	811,506	71,212	118,702	109,364	124,295	37,189	51,410	58,204	42,301	19,354	30,890	61,394	9,682	9,402	7,597	12,885	-	-	3,799,080
May-14	561,166	871,002	103,215	240,997	193,124	154,021	61,416	70,882	113,718	110,051	68,569	52,001	42,775	26,022	15,522	29,353	30,606	7,288	7,340	7,968	9,781	-	-	2,776,817
Jun-14	618,789	719,719	202,841	222,157	180,632	94,500	58,500	80,587	119,332	107,506	98,985	48,670	37,058	25,589	18,592	24,550	14,373	8,564	13,492	7,743	10,004	-	-	2,712,183
Jul-14	715,560	885,241	218,230	342,114	203,628	77,500	78,994	109,186	104,414	116,759	210,900	61,252	35,953	44,726	38,407	22,950	16,197	21,999	28,842	16,866	12,125	-	-	3,361,843
Aug-14	718,009	812,407	249,577	373,758	319,923	67,600	78,093	133,314	129,274	199,683	275,358	65,580	30,847	44,032	39,202	21,650	17,094	20,560	23,390	19,268	12,233	-	-	3,650,852
Sep-14	410,009	893,197	315,510	190,580	429,344	72,550	70,450	100,188	138,140	268,517	102,399	89,201	40,199	31,707	21,809	29,450	10,463	13,516	17,561	7,601	10,231	-	-	3,262,622
Oct-14	691,590	924,214	230,995	249,304	291,310	71,600	103,309	134,498	158,345	169,875	65,538	95,236	52,531	49,257	31,954	28,900	15,847	26,495	17,918	8,544	13,049	-	-	3,430,309
Nov-14	616,945	722,361	158,090	248,439	204,093	64,500	118,043	123,268	75,875	111,494	31,217	72,583	46,289	45,505	50,282	22,500	16,240	58,770	16,573	16,017	11,907	-	-	2,830,991
Dec-14	497,100	683,128	201,517	207,904	179,640	71,000	134,467	98,622	90,458	84,775	26,572	48,961	29,457	52,111	32,783	23,700	15,402	21,889	17,033	11,543	10,131	-	-	2,538,193
Jan-15	688,423	722,085	302,561	268,247	220,827	79,500	199,334	140,633	119,949	83,138	39,787	74,704	42,414	29,332	51,716	26,400	25,630	14,305	13,746	16,464	12,884	-	-	3,172,079
Feb-15	717,849	865,078	476,459	292,184	249,315	618,750	204,982	141,008	49,034	108,024	82,047	93,185	49,034	45,260	96,684	56,360	37,908	19,993	13,289	52,456	16,652	-	-	4,285,551
Mar-15	765,277	744,310	1,282,812	211,371	259,103	184,500	65,864	82,095	108,847	86,447	33,314	78,739	44,541	27,744	36,301	24,100	15,601	14,111	9,061	10,718	9,299	-	-	4,094,155
Apr-15	828,275	728,049	227,018	261,492	179,709	783,500	126,534	82,477	113,515	76,711	58,358	54,843	35,538	27,935	21,273	24,550	61,548	11,700	13,299	10,664	12,909	-	-	3,739,897
May-15	752,379	764,331	227,233	238,294	165,574	128,150	107,785	84,350	120,229	82,806	59,005	52,775	37,653	18,455	14,994	30,900	35,244	7,557	11,100	5,446	9,257	-	-	2,953,517

月份	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	草悟道	臺中公園	國立自然科學博物館	大坑登山步道	大甲鎮瀾宮	谷關遊憩區	國立臺灣美術館	梧棲觀光漁港	鐵砧山	麗寶樂園	后里馬場	臺中都會公園	梨山遊憩區	武陵農場	萬和宮	東勢林場遊樂區	福壽山農場	大雪山國家森林遊樂區	武陵遊客中心	八仙山國家森林遊樂區	霧峰林家園區	高美濕地	總計
Jun-15	723,552	705,483	232,094	236,371	175,976	76,900	105,649	184,752	108,580	67,840	83,729	78,897	40,876	28,317	22,984	23,090	14,119	13,145	22,464	8,480	11,701	-	-	2,964,999
Jul-15	753,807	729,860	296,401	337,469	198,248	77,750	125,933	249,033	118,267	61,161	150,575	57,692	39,002	41,449	39,916	24,070	12,881	26,380	27,160	15,150	13,829	-	-	3,396,033
Aug-15	626,261	691,888	198,770	312,717	166,122	56,250	97,848	273,298	140,213	53,976	124,774	53,881	25,700	22,693	22,005	14,250	10,549	14,192	14,517	10,200	8,530	-	-	2,938,634
Sep-15	775,888	752,751	266,076	208,166	183,702	64,000	105,467	59,798	145,591	59,387	69,121	51,204	51,438	19,543	19,717	29,200	10,384	12,378	14,148	8,149	8,588	-	-	2,914,696
Oct-15	956,408	779,403	287,621	242,741	197,003	81,250	162,112	77,969	150,048	65,596	74,275	95,397	54,120	50,643	31,546	22,100	15,623	27,940	18,962	10,717	15,683	-	-	3,417,157
Nov-15	965,496	792,504	220,165	243,999	185,912	76,500	214,762	69,413	129,142	52,122	29,786	79,811	62,077	102,696	53,066	24,350	17,161	66,583	20,892	5,118	16,557	-	-	3,428,112
Dec-15	621,015	696,628	210,588	222,069	178,843	69,500	210,411	64,433	101,379	47,928	25,067	47,041	41,213	55,026	41,728	23,500	14,818	33,255	20,177	11,840	12,717	-	-	2,749,176
Jan-16	660,231	706,125	278,324	218,614	192,863	65,750	171,508	73,029	100,780	49,758	31,860	51,494	27,688	40,190	37,369	24,370	10,234	12,058	14,434	10,234	9,161	-	-	2,786,074
Feb-16	1,255,880	794,021	1,793,209	250,505	212,133	135,700	136,737	93,642	138,668	65,714	73,543	81,395	44,945	49,212	50,508	54,350	31,733	19,895	13,535	48,093	17,263	-	-	5,360,681
Mar-16	590,938	689,147	296,044	188,583	196,003	85,000	123,244	73,329	97,402	42,260	21,764	57,597	22,885	43,981	55,087	22,760	11,861	11,968	6,136	20,109	8,751	-	-	2,664,849
Apr-16	1,208,295	761,649	316,534	249,123	192,537	581,750	142,009	89,200	119,224	43,174	56,533	88,109	36,174	21,550	24,606	24,850	53,727	9,415	11,733	9,482	12,098	-	-	4,051,772
May-16	872,847	677,909	257,806	203,598	209,359	85,315	119,066	77,401	122,215	41,453	61,379	76,527	33,777	17,714	18,178	31,160	24,535	9,932	13,552	7,457	12,119	-	-	2,973,299
Jun-16	656,301	655,616	225,406	238,938	184,693	77,000	92,083	172,939	113,998	31,697	101,519	48,461	35,438	26,314	23,099	21,520	10,456	10,776	18,053	10,900	11,531	-	-	2,766,738
Jul-16	815,503	720,245	241,806	367,064	189,032	75,000	130,934	330,242	122,797	36,588	199,587	51,284	44,952	43,813	41,790	23,060	12,953	25,381	34,893	21,789	17,409	-	-	3,546,122
Aug-16	934,979	686,214	273,904	337,538	172,926	46,000	108,354	106,602	136,997	29,258	167,580	53,817	47,651	33,857	34,711	12,140	9,665	21,454	25,102	18,539	13,416	-	-	3,270,704
Sep-16	829,959	631,820	279,808	206,779	163,032	78,500	97,909	75,969	218,664	26,149	81,048	43,505	51,441	21,353	15,900	23,490	10,922	12,093	11,292	7,151	9,521	-	-	2,896,305
Oct-16	1,159,615	697,200	267,638	248,430	171,072	72,500	153,140	93,631	218,177	23,242	50,591	41,775	60,747	38,892	24,062	21,550	14,283	20,046	16,583	10,937	15,917	-	-	3,420,028
Nov-16	981,038	723,753	238,815	224,397	168,133	60,250	177,974	75,738	141,791	22,932	31,861	-	51,771	82,921	43,201	20,650	13,427	53,811	17,900	12,750	13,264	-	-	3,156,377

月份	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	草悟道	臺中公園	國立自然科學博物館	大坑登山步道	大甲鎮瀾宮	谷關遊憩區	國立臺灣美術館	梧棲觀光漁港	鐵砧山	麗寶樂園	后里馬場	臺中都會公園	梨山遊憩區	武陵農場	萬和宮	東勢林場遊樂區	福壽山農場	大雪山國家森林遊樂區	武陵遊客中心	八仙山國家森林遊樂區	霧峰林家園區	高美濕地	總計
Dec-16	810,217	742,148	229,517	210,044	189,967	74,000	196,705	80,051	126,083	21,874	37,313	-	60,547	70,855	55,077	22,450	14,704	44,616	21,009	10,249	14,395	-	-	3,031,821
Jan-17	1,292,474	567,836	242,669	209,397	205,747	126,000	174,216	81,282	145,454	32,653	961,132	-	49,364	40,130	40,916	47,630	20,904	17,263	16,860	9,277	14,242	-	-	4,295,446
Feb-17	1,152,132	614,431	2,155,543	263,409	194,979	83,750	152,853	89,437	107,565	21,799	939,400	-	48,656	37,671	75,758	32,760	20,689	19,899	9,135	18,909	15,127	-	-	6,053,902
Mar-17	764,701	528,887	159,987	205,356	172,490	109,750	145,269	78,285	103,151	23,919	518,283	-	48,745	26,238	43,678	23,950	10,190	13,618	6,045	6,813	9,623	-	-	2,998,978
Apr-17	1,232,520	551,307	206,177	265,594	166,846	87,500	150,056	100,076	128,582	39,949	637,905	-	56,657	25,181	23,033	27,390	49,113	11,982	10,091	6,040	13,907	-	-	3,789,906
May-17	1,013,813	510,581	189,463	241,145	186,600	66,000	134,849	86,733	125,504	49,536	620,575	-	33,487	15,311	16,159	20,620	23,475	9,562	11,060	4,176	12,658	-	-	3,371,307
Jun-17	696,002	572,837	133,353	185,473	212,785	58,000	69,383	85,870	89,704	39,784	466,654	-	22,432	6,575	9,805	20,570	6,731	6,538	150	2,611	5,788	-	-	2,691,045
Jul-17	782,460	395,850	208,427	360,733	322,781	65,000	99,509	146,999	121,821	60,163	645,702	-	25,128	22,293	27,613	23,800	10,014	17,873	-	8,219	12,285	-	-	3,356,670
Aug-17	941,245	486,989	254,442	385,438	376,900	70,000	116,978	174,000	122,172	65,480	734,205	-	35,657	39,332	32,715	12,350	10,751	21,887	16,029	9,737	14,381	-	-	3,920,688
Sep-17	736,109	401,537	200,891	221,193	314,904	49,500	86,820	106,468	119,748	40,566	415,965	-	38,729	19,620	17,358	12,300	6,916	11,861	13,112	8,443	9,975	-	-	2,832,015
Oct-17	988,638	477,296	212,643	284,826	189,989	75,000	143,314	112,076	168,058	38,915	486,934	-	37,167	37,579	23,276	25,740	12,936	21,528	17,902	9,433	13,639	-	-	3,376,889
Nov-17	845,286	420,840	236,177	245,168	176,949	70,000	174,336	88,649	118,739	27,252	334,460	-	52,079	69,370	36,177	23,870	9,155	49,740	10,614	7,697	11,980	-	-	3,008,538
Dec-17	837,015	460,918	205,218	246,851	168,567	64,000	203,505	80,855	112,325	23,310	453,223	-	56,019	68,492	37,020	22,920	11,888	21,528	15,901	6,613	11,229	-	-	3,107,397
Jan-18	730,490	481,241	216,446	215,172	206,321	72,900	151,397	65,915	100,080	23,958	346,853	-	52,409	18,678	24,119	23,280	7,412	8,667	5,839	8,193	7,528	17,325	49,096	2,833,319
Feb-18	984,478	650,705	972,707	249,842	219,353	104,000	151,951	66,291	126,560	27,562	544,777	-	75,238	31,318	62,109	43,660	21,128	13,318	8,444	32,714	11,384	28,005	125,025	4,550,569
Mar-18	860,007	510,591	1,483,601	212,573	219,801	97,500	127,943	86,170	101,148	25,683	300,097	-	49,616	27,012	48,215	21,170	10,155	15,125	6,444	17,022	8,054	27,612	113,314	4,368,853

月份	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	草悟道	臺中公園	國立自然科學博物館	大坑登山步道	大甲鎮瀾宮	谷關遊憩區	國立臺灣美術館	梧棲觀光漁港	鐵砧山	麗寶樂園	后里馬場	臺中都會公園	梨山遊憩區	武陵農場	萬和宮	東勢林場遊樂區	福壽山農場	大雪山國家森林遊樂區	武陵遊客中心	八仙山國家森林遊樂區	霧峰林家園區	高美濕地	總計
Apr-18	1,140,235	581,081	260,920	275,690	225,168	95,000	147,752	125,937	130,810	26,188	418,872	-	56,163	27,221	26,039	24,600	56,643	13,042	10,717	13,069	13,830	33,429	201,453	3,903,859
May-18	792,330	524,603	219,377	214,889	233,165	85,000	108,086	121,692	106,870	26,339	383,805	-	29,522	17,360	16,848	27,010	18,383	9,541	17,537	6,592	11,439	27,561	165,630	3,163,579
Jun-18	691,806	497,196	232,043	226,276	246,397	59,500	112,835	105,139	113,309	33,400	452,490	-	25,239	22,812	19,987	20,060	8,907	11,741	18,891	10,459	10,850	24,060	147,129	3,090,526
Jul-18	768,472	578,074	199,467	356,734	263,647	69,000	121,329	125,095	125,882	35,314	681,443	-	23,236	34,555	32,844	22,810	11,876	21,170	22,813	17,682	12,730	23,313	173,888	3,721,374
Aug-18	674,443	457,555	186,699	342,361	274,542	53,000	103,038	109,731	109,420	39,576	586,018	-	17,725	30,517	29,871	13,640	7,785	17,867	18,746	29,461	11,620	18,468	145,861	3,277,944
Sep-18	786,316	588,561	219,469	243,712	295,317	67,500	134,118	90,392	152,249	67,180	437,011	-	41,279	22,703	16,132	25,480	8,783	10,977	13,697	9,010	12,392	18,837	135,988	3,397,103
Oct-18	964,489	616,817	285,133	261,635	230,395	74,990	157,693	94,071	171,938	49,214	388,613	71,783	45,106	41,029	25,887	22,923	11,902	23,106	18,058	11,856	14,474	-	-	3,397,257
Nov-18	867,616	562,154	248,721	245,811	201,823	69,979	188,503	78,794	114,668	28,257	326,104	70,510	47,019	72,059	43,859	21,193	11,226	56,330	16,711	12,344	13,329	-	-	3,092,166
Dec-18	706,761	542,995	247,119	227,027	197,306	63,990	203,496	70,518	105,843	19,279	354,811	42,314	40,774	58,557	39,829	21,493	11,433	29,426	18,747	12,009	12,020	-	-	2,842,808
Jan-19	773,109	571,844	269,013	225,692	221,675	72,946	172,284	74,736	112,747	32,428	507,588	58,962	36,011	30,972	35,728	32,387	13,800	11,220	11,964	13,723	10,258	-	-	3,133,913
Feb-19	976,356	687,870	1,149,721	259,750	255,360	104,022	165,617	87,320	92,847	51,383	564,733	96,346	47,740	45,917	70,253	46,797	25,886	17,677	11,482	45,984	14,486	-	-	5,064,820
Mar-19	753,787	582,466	708,190	207,680	232,301	97,535	124,967	76,552	101,945	35,250	400,389	69,397	37,689	30,449	40,916	21,707	9,838	12,370	7,331	15,924	9,233	-	-	3,465,196
Apr-19	1,058,157	595,850	259,192	265,941	208,732	95,027	144,737	92,806	118,581	36,871	461,044	59,100	42,512	25,773	21,038	24,807	53,715	10,268	11,265	11,318	13,028	-	-	3,843,066
May-19	813,935	566,974	234,829	233,095	215,616	85,007	123,465	77,739	115,989	36,844	457,940	54,747	29,408	15,908	14,518	26,159	23,679	7,880	12,335	8,276	10,953	-	-	3,033,867
Jun-19	692,718	527,459	240,557	227,153	218,148	59,505	104,914	115,385	107,266	30,853	459,948	52,989	26,174	18,857	17,071	20,309	8,147	9,257	14,827	9,987	9,877	-	-	2,831,261
Jul-19	782,588	559,143	268,276	358,133	253,519	69,001	128,564	181,639	116,918	36,804	596,914	51,056	27,619	34,303	34,292	21,689	10,014	21,665	22,958	17,889	13,577	-	-	3,462,571
Aug-19	794,415	524,300	268,088	355,672	280,134	53,019	118,086	148,917	125,897	52,402	596,858	52,072	25,481	31,023	29,878	13,157	8,399	18,296	19,774	19,389	11,938	-	-	3,397,927

月份	東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道	草悟道	臺中公園	國立自然科學博物館	大坑登山步道	大甲鎮瀾宮	谷關遊憩區	國立臺灣美術館	梧棲觀光漁港	鐵砧山	麗寶樂園	后里馬場	臺中都會公園	梨山遊憩區	武陵農場	萬和宮	東勢林場遊樂區	福壽山農場	大雪山國家森林遊樂區	武陵遊客中心	八仙山國家森林遊樂區	霧峰林家園區	高美濕地	總計
Sep-19	723,083	550,862	291,760	219,396	295,311	67,500	116,177	76,091	153,160	67,167	440,376	55,617	38,582	19,922	16,361	22,335	6,724	11,269	14,179	10,019	10,043	-	-	3,046,711
Oct-19	964,489	616,817	285,133	261,635	230,395	74,990	157,693	94,071	171,938	49,214	388,613	71,783	45,106	41,029	25,887	22,923	11,902	23,106	18,058	11,856	14,474	-	-	3,397,257
Nov-19	867,616	562,154	248,721	245,811	201,823	69,979	188,503	78,794	114,668	28,257	326,104	70,510	47,019	72,059	43,859	21,193	11,226	56,330	16,711	12,344	13,329	-	-	3,092,166
Dec-19	706,761	542,995	247,119	227,027	197,306	63,990	203,496	70,518	105,843	19,279	354,811	42,314	40,774	58,557	39,829	21,493	11,433	29,426	18,747	12,009	12,020	-	-	2,842,808
MAPE	13.088	7.695	56.026	5.487	13.042	38.183	13.255	27.087	12.838	28.297	68.718	19.331	19.342	22.062	16.784	13.563	15.531	15.772	189.941	32.362	13.175	-	-	7.483

註：2018 年 9 月(含)之前之遊客人數係為真實值，2018 年 10 月(含)之後之遊客人數係為估計值。

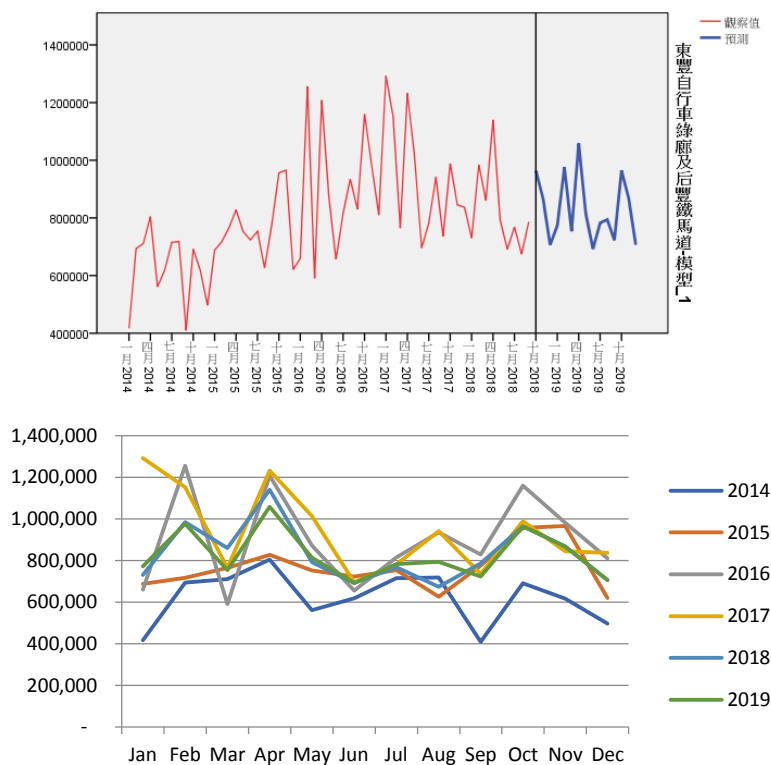


圖 30 東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道模型

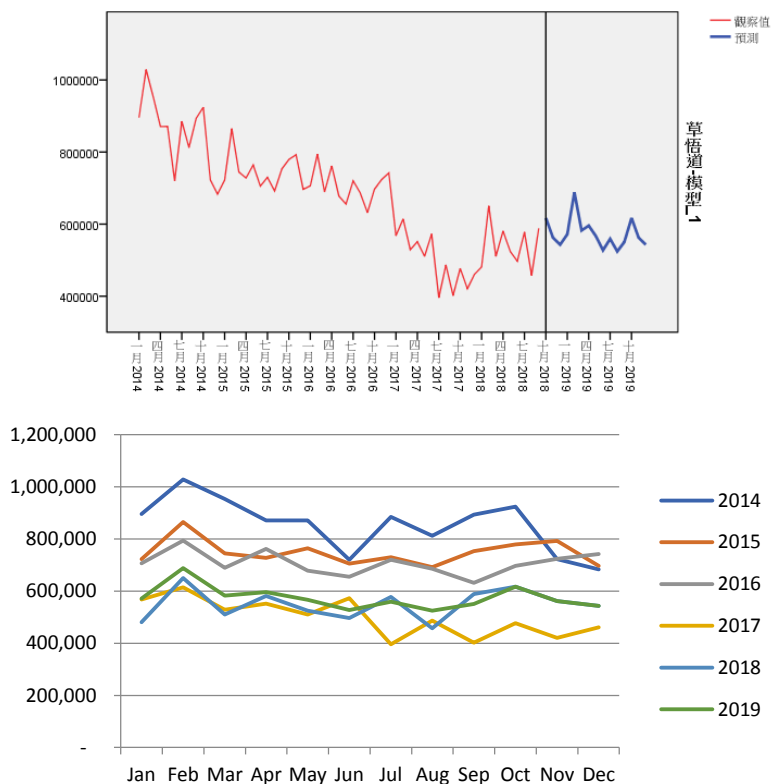


圖 31 草悟道模型

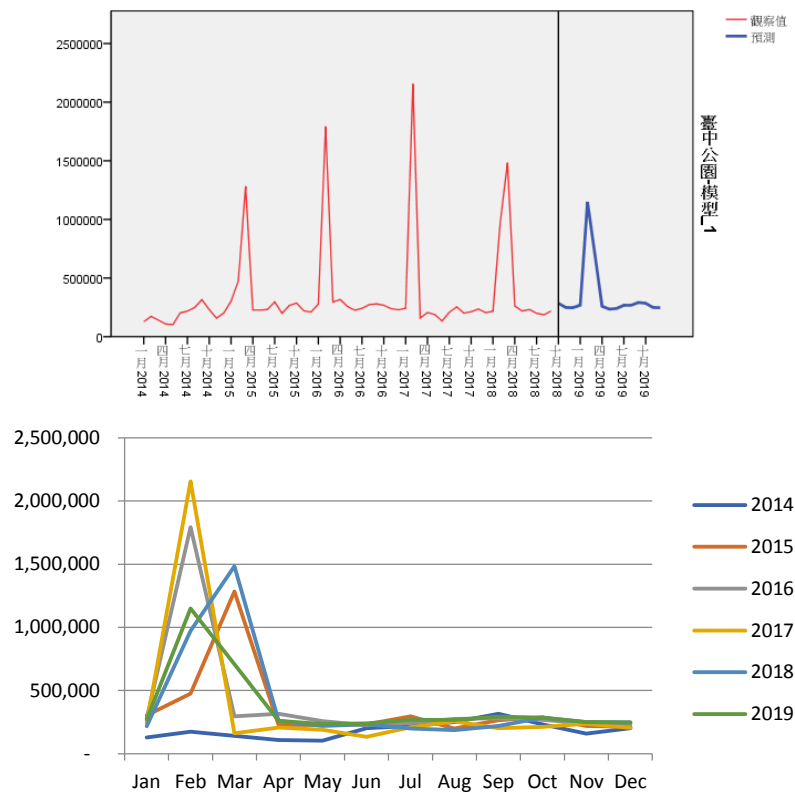


圖 32 台中公園模型

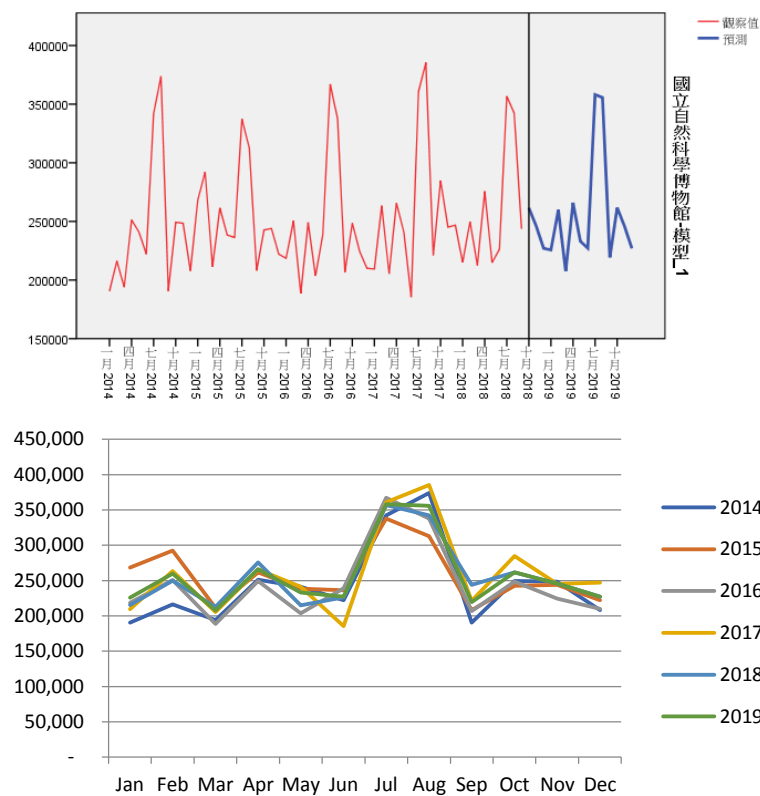


圖 33 國立自然科學博物館模型

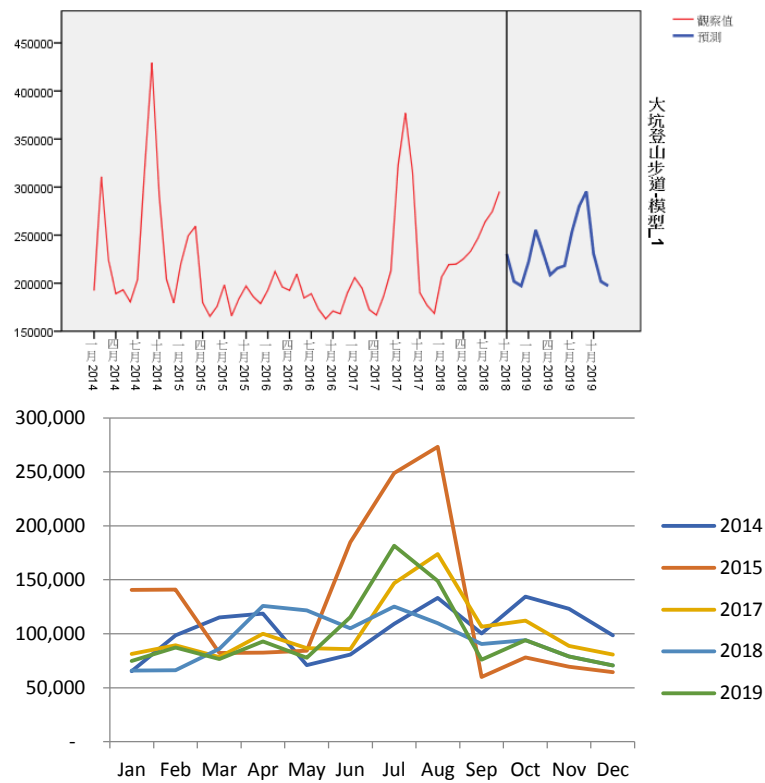


圖 34 大坑登山步道模型

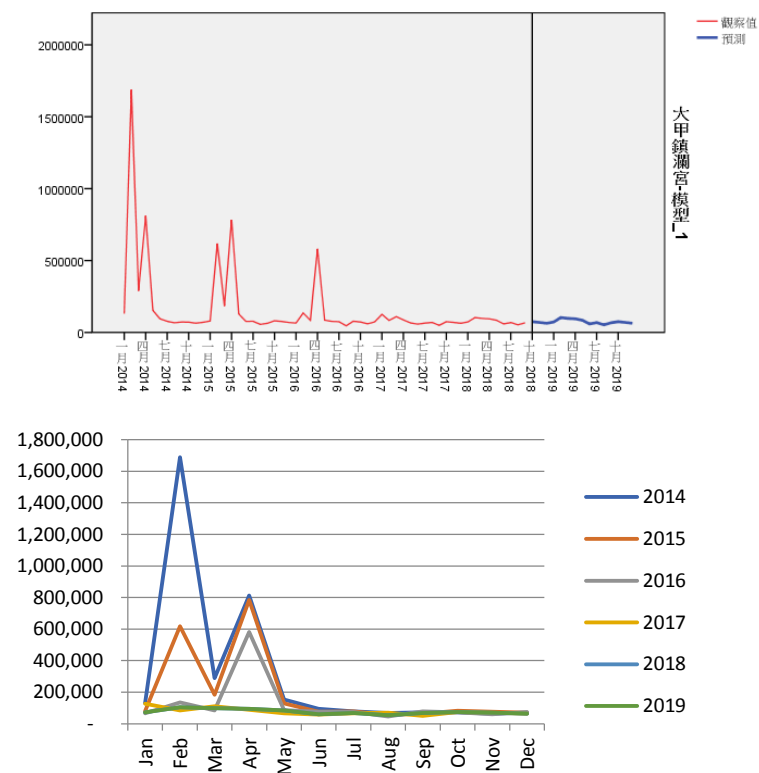


圖 35 大甲鎮瀾宮模型

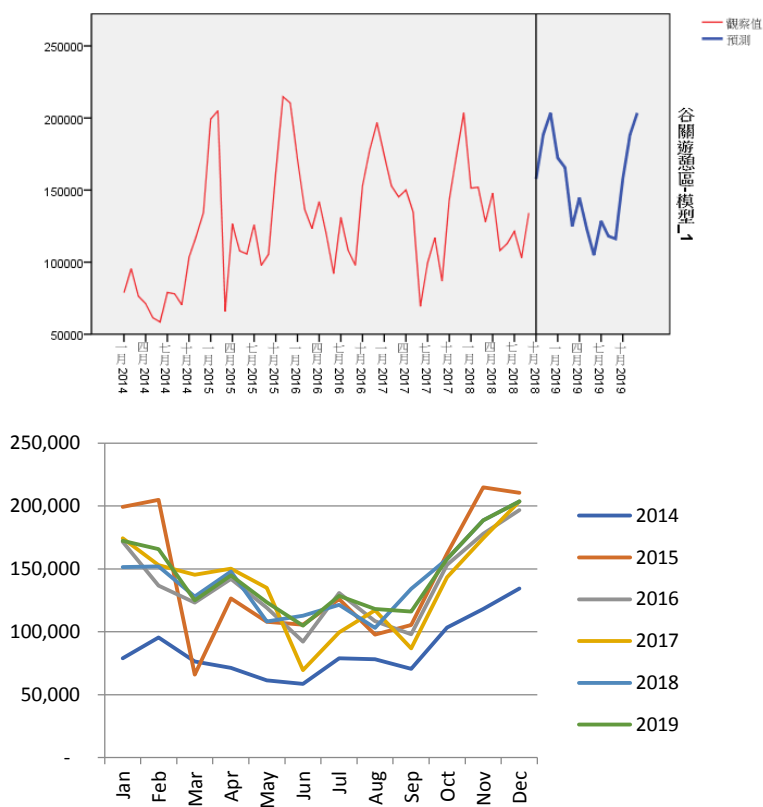


圖 36 谷關遊憩區模型

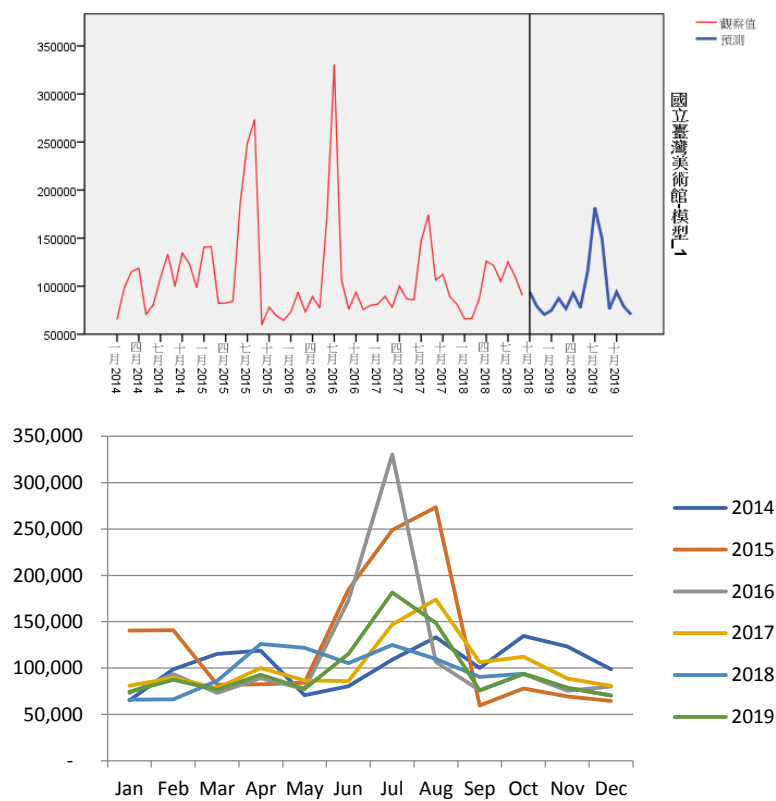


圖 37 臺灣美術館模型

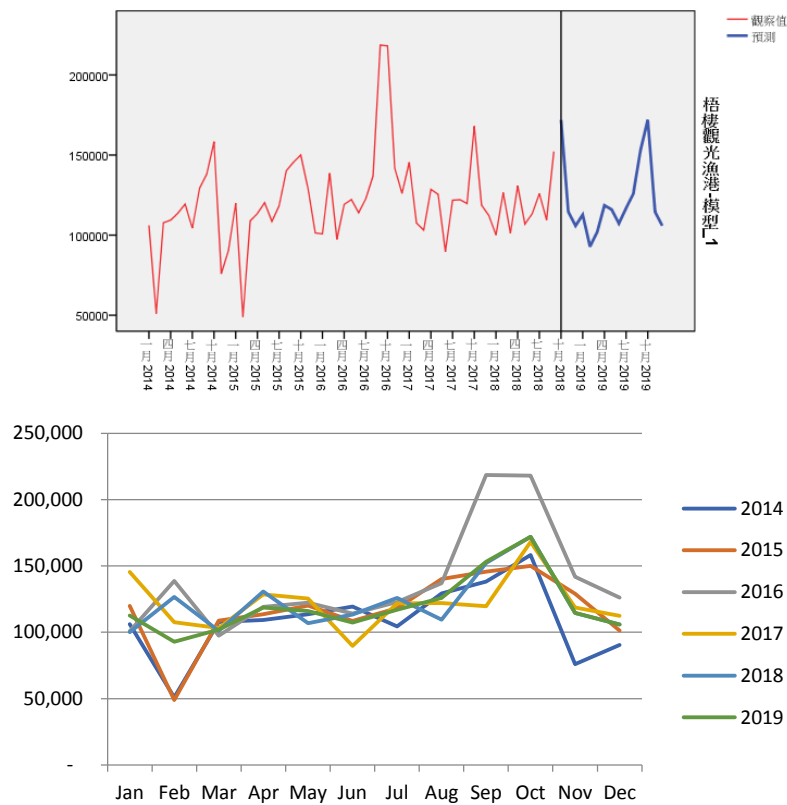


圖 38 梧棲觀光漁港模型

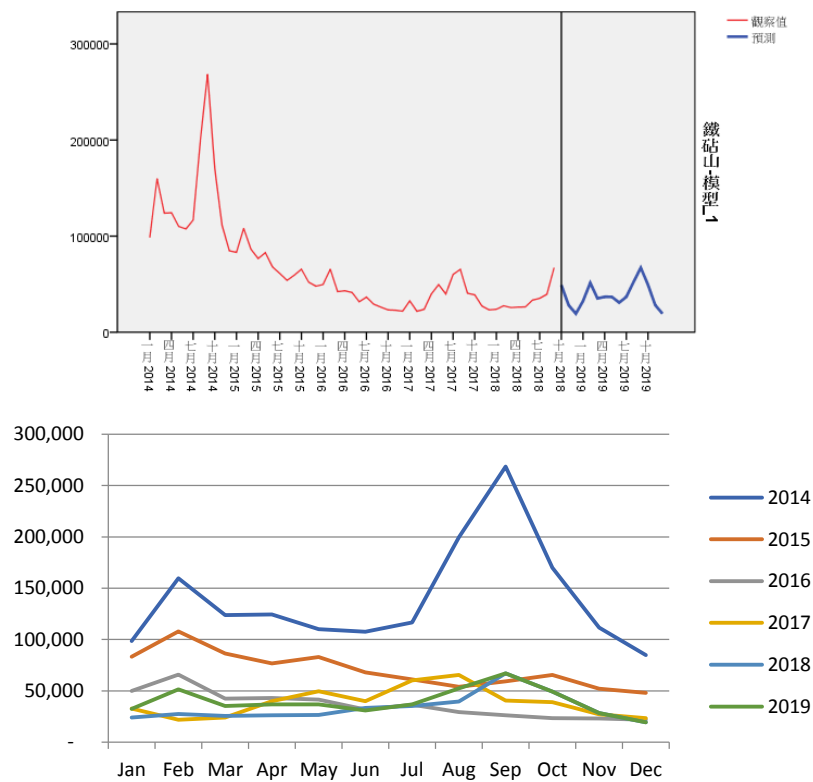


圖 39 鐵砧山模型

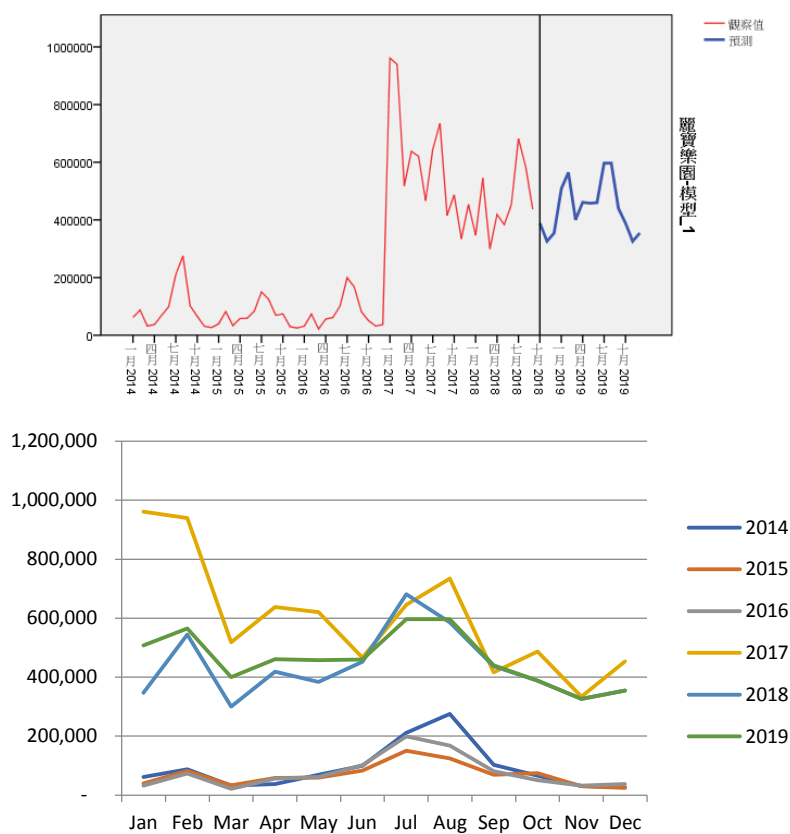


圖 40 麗寶樂園模型

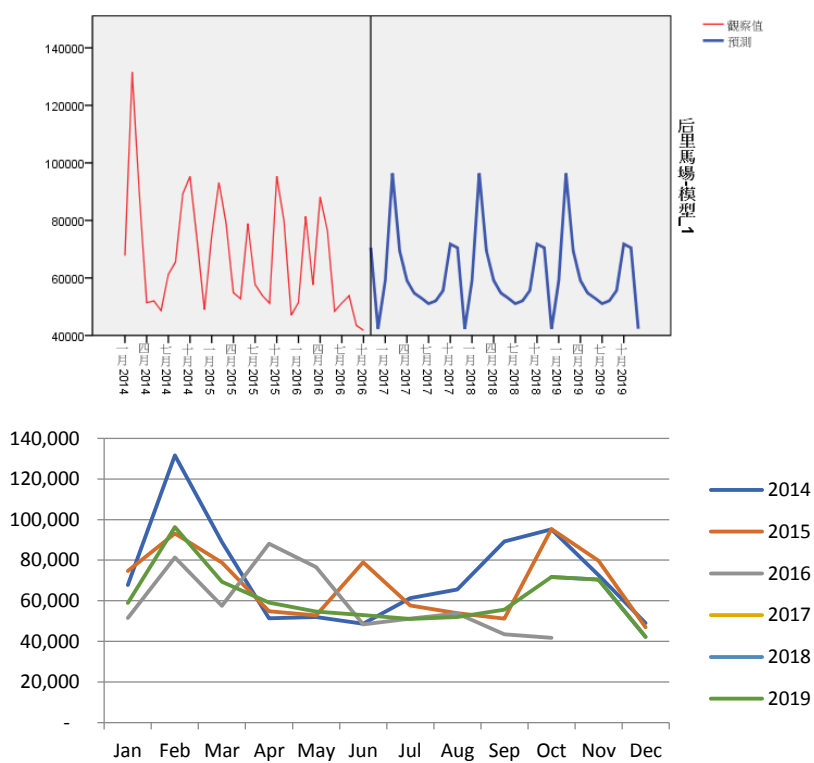


圖 41 后里馬場模型

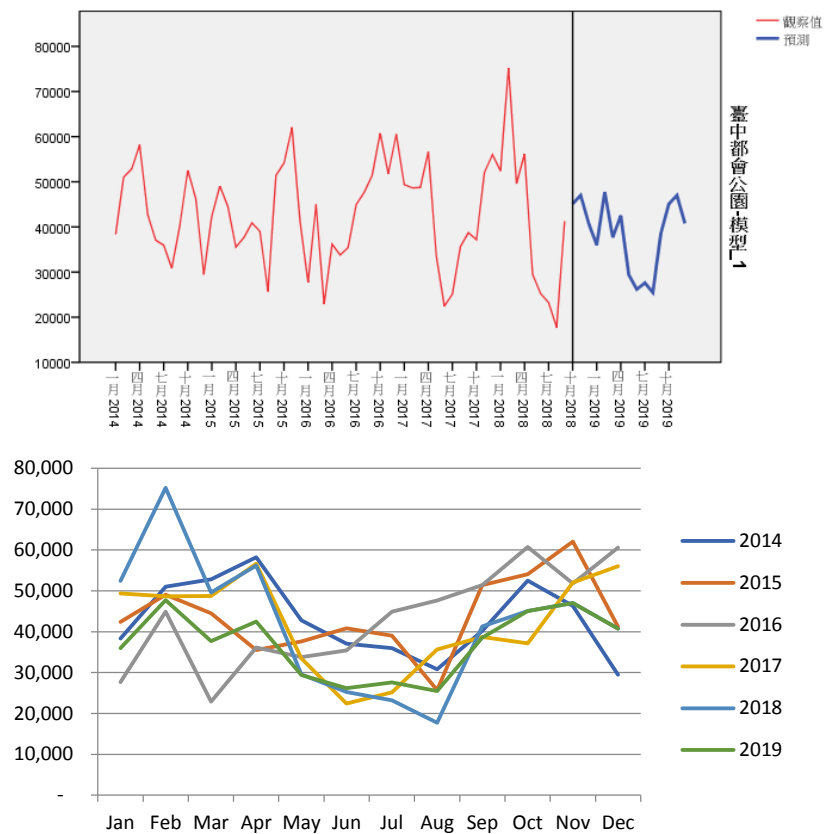


圖 42 臺中都會公園模型

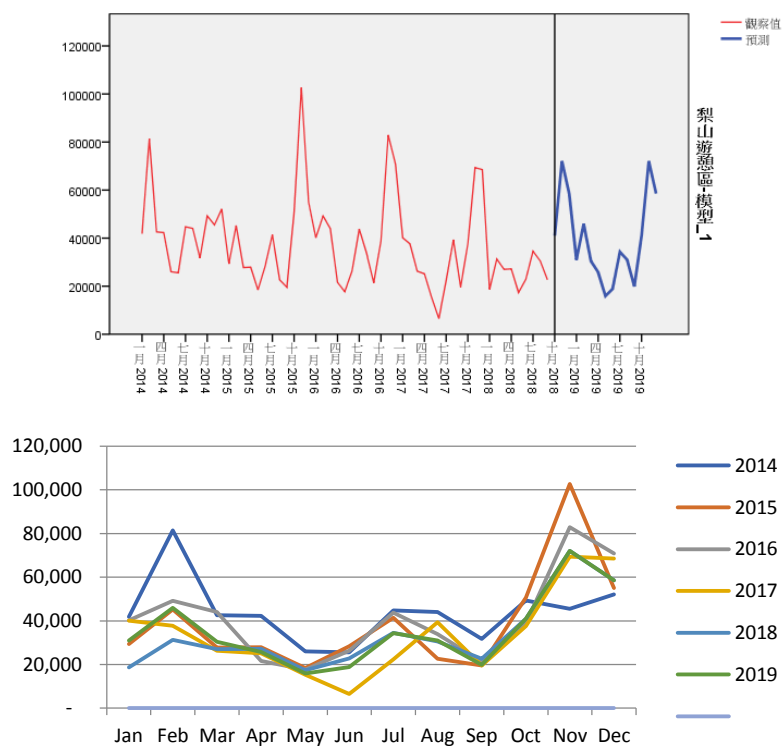


圖 43 梨山遊憩區模型

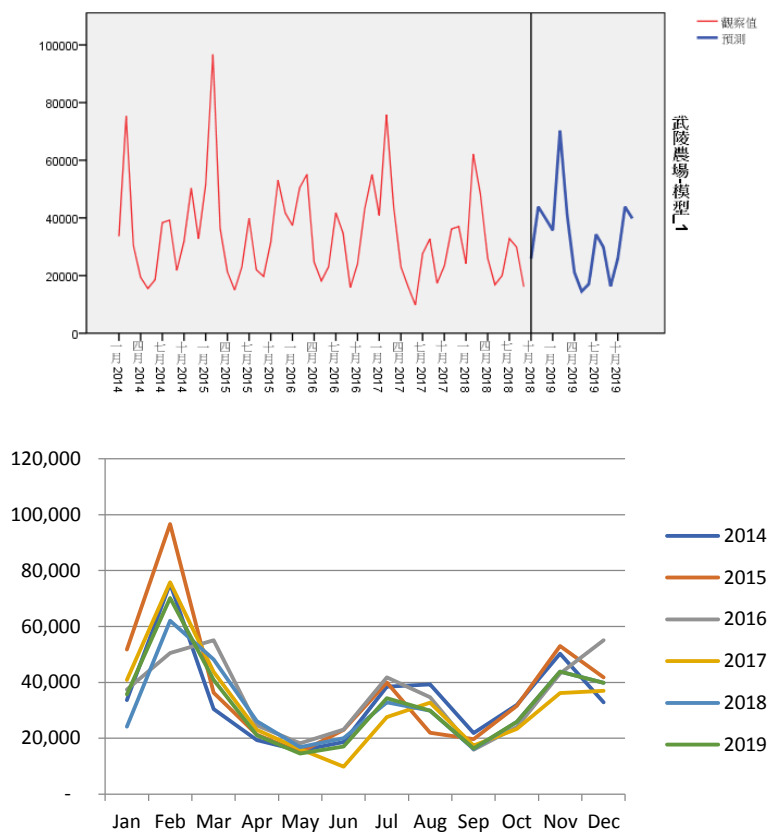


圖 44 武陵農場模型

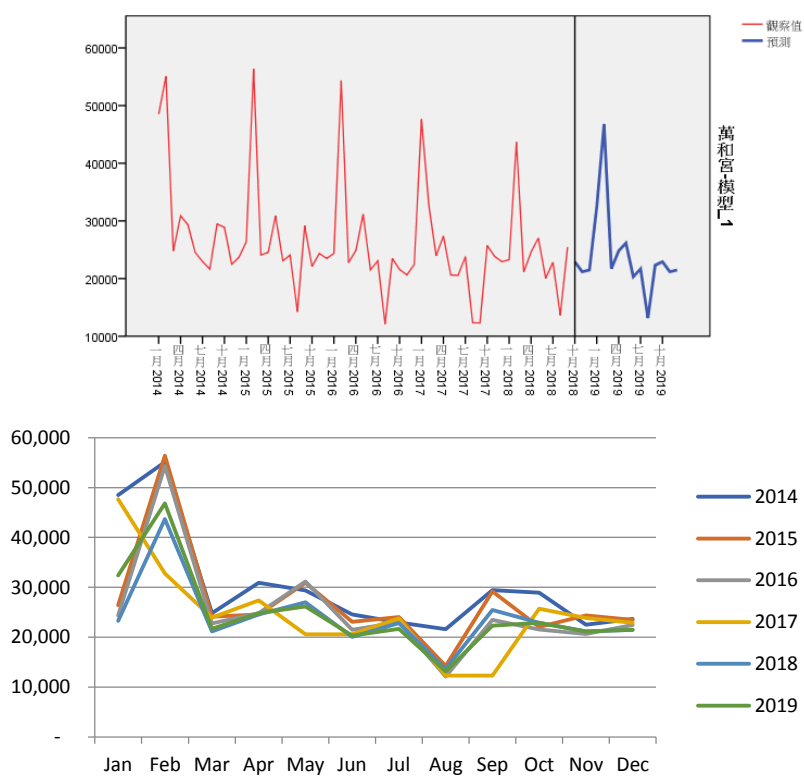
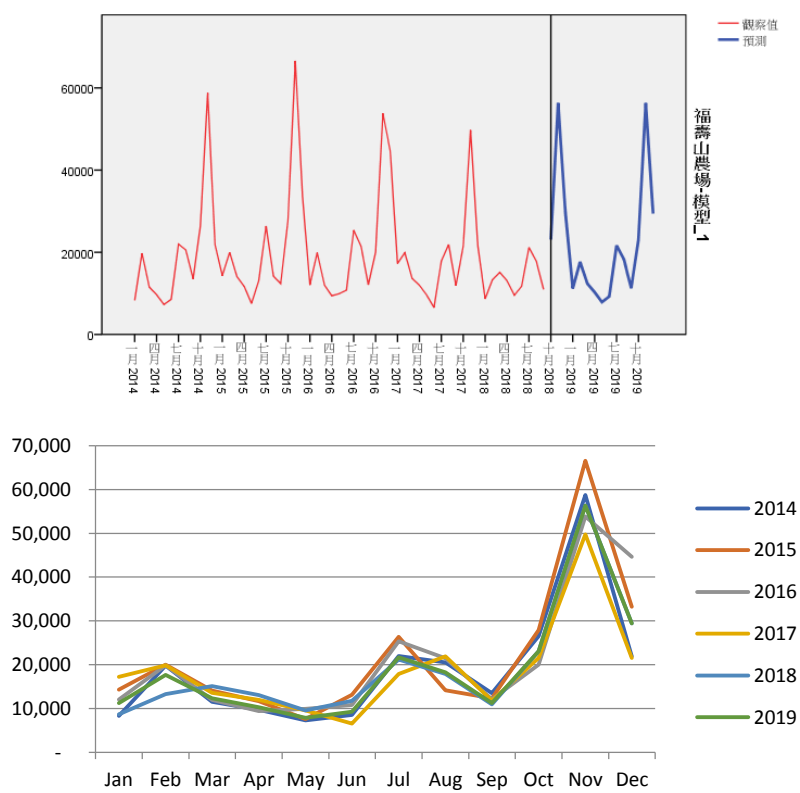
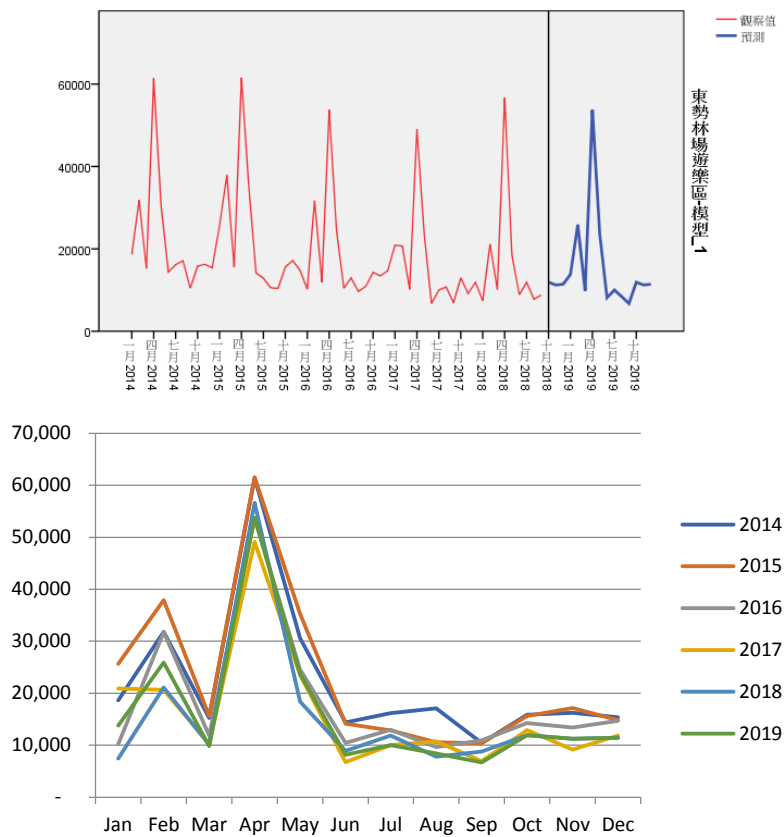


圖 45 萬和宮模型



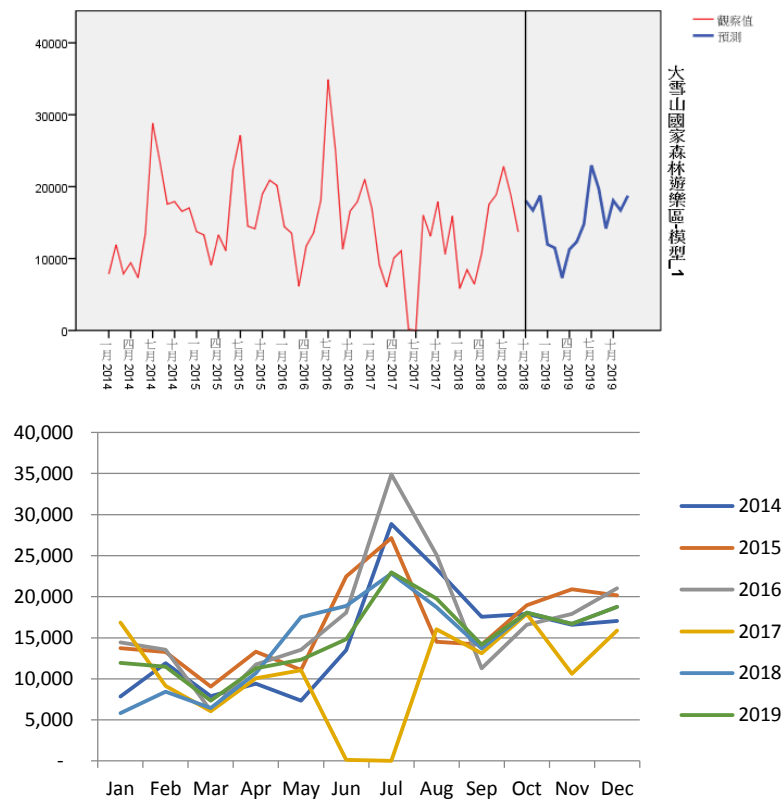


圖 48 大雪山國家森林遊樂區模型

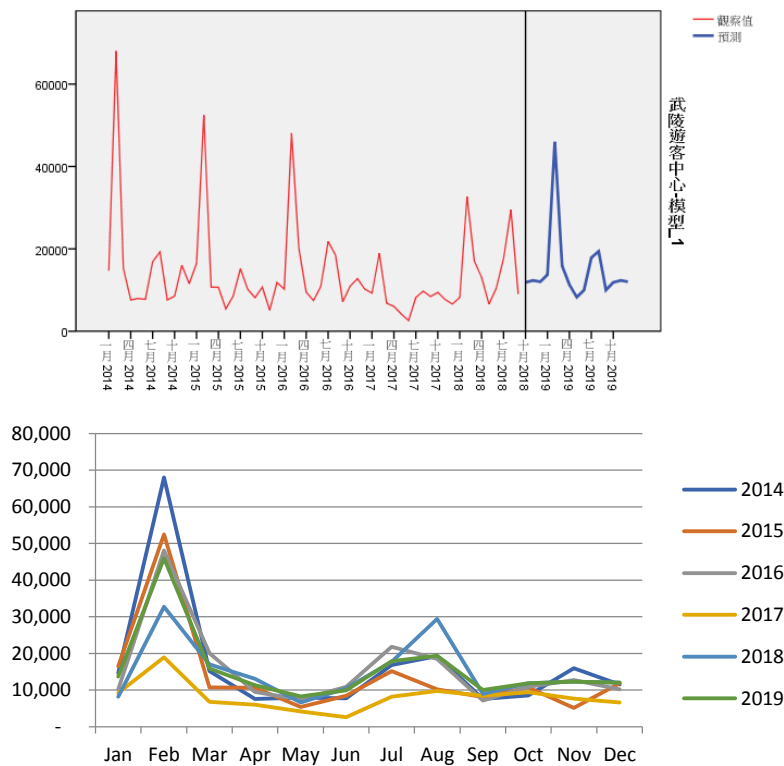


圖 49 武陵遊客中心模型

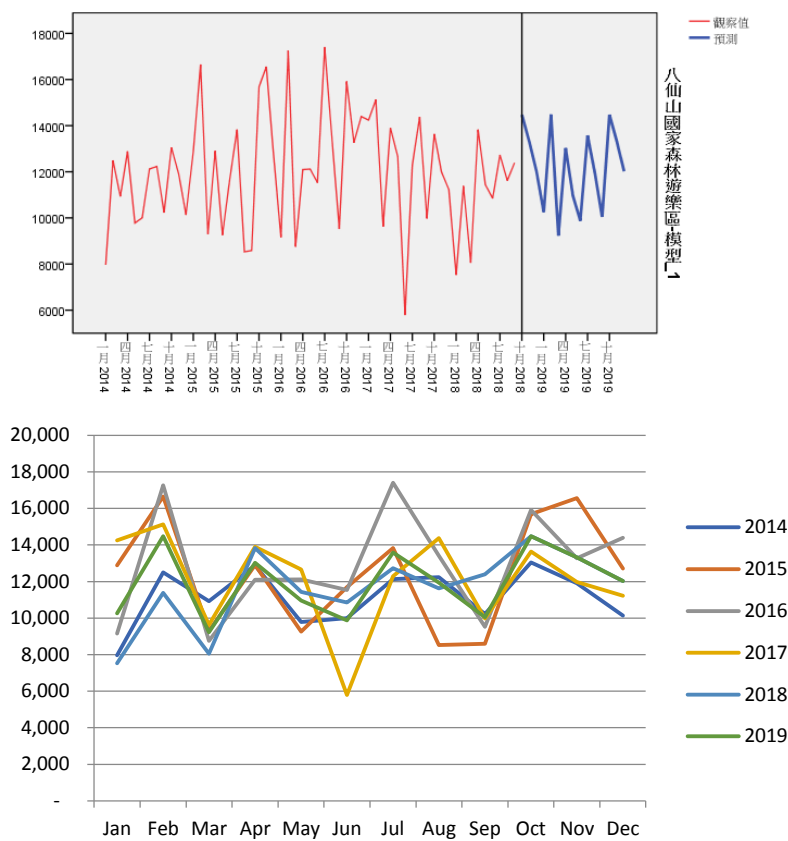


圖 50 八仙山國家森林遊樂區模型

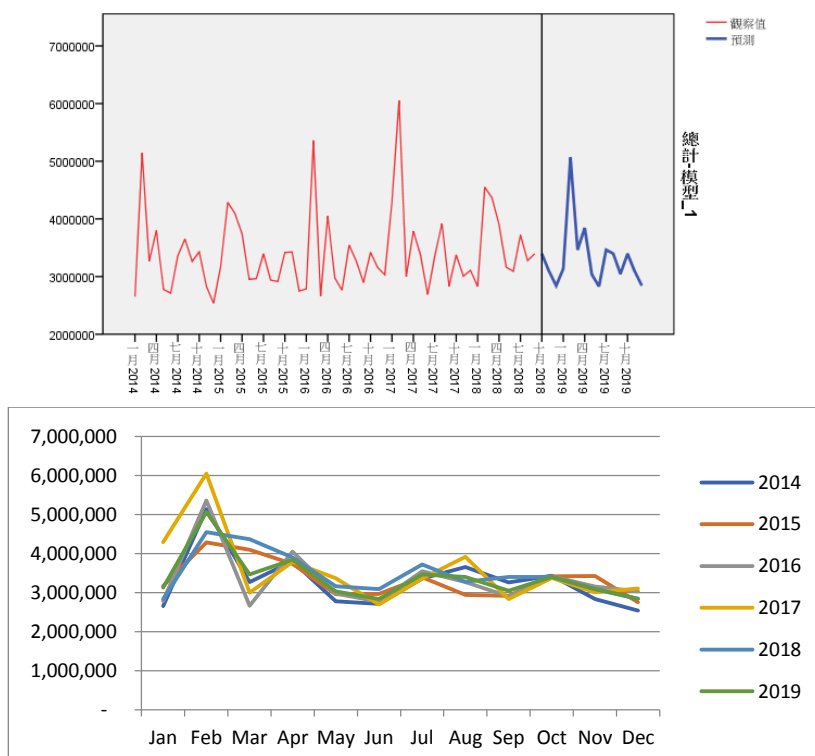


圖 51 臺中市 21 處主要觀光遊憩據點總計模型

第五節、SWOT 分析

本計畫將依循上位政策與過去已執行之相關計畫，同時參酌臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市觀光發展建設推動方向。進一步進行 SWOT 分析以及 SWOT 策略矩陣，檢討研究區域之優勢、劣勢、機會、威脅，透過中臺灣觀光發展課題與對策之研析，透過座談會，徵詢各方領袖、顧問群之意見，研擬相關提升觀光發展之軟硬體觀光建設發展軸向、發展策略與經營管理方案。

SWOT 分析對於觀光資源之長遠性發展乃屬一項重要性的分析工具，其能讓相關管理者瞭解內部環境之優勢、劣勢外，亦會對外在環境產生正負面效應。本研究計畫透過 SWOT 分析，除了說明區域觀光發展所應考量之層面外，對於政府單位及開發管理者亦提出管理方面應注意之各項事宜；期透過本研究協助各方盡善觀光資源之整合與執行，並使其符合優質觀光遊憩環境之條件，進而達其觀光永續經營之發展效能。

一、SWOT 分析表

表 48 SWOT 分析表

	對達成目標有幫助的	對達成目標有害的
內部／組織	優勢(Strengths) 地理位置佳 氣候條件宜人 自然資源豐富 特色歷史文化 擁有良好的生活機能與安全友善的旅遊環境 高等教育人才比例高 擁有獨立機場、港口及完善的基礎交通建設	劣勢(Weaknesses) 市區與觀光區域交通連結較弱 區域交通資訊缺乏國際化 旅遊套裝行程不夠在地化 針對來臺國際旅客，旅遊資訊提供不夠完善 城市意象不夠鮮明 區域觀光合作機制未見實效
外部／環境	機會(Opportunities) 觀光旅遊產業規模日益成長 休閒旅遊意願及消費提升 智慧科技興起，自主規劃旅遊時代來臨 旅遊新創公司及共享經濟崛起	威脅(Threats) 兩岸政治氛圍影響來臺旅客人次 鄰近國家積極推動觀光行銷

(一)優勢(Strengths)

1. 臺中與周邊縣市位於臺灣本島中央，地理位置極佳，不論南來北往之旅客皆可透過大眾運輸工具快速到達臺中，並可轉往周邊縣市旅遊。
2. 臺中與周邊縣市氣候條件宜人，並且坐擁豐富自然資源，區域範圍之內山岳、生態保護區與國家公園眾多，諸如：雪霸國家公園、太魯閣國家公園、九九峰自然保留區、櫻花鉤吻鮭野生動物保護區、高美濕地、雪霸自然保護區、阿里山國家風景區、日月潭國家風景區等。
3. 各個縣市各因自獨特地理環境與氣候條件發展出特色農產品，像是新社香菇、水里黑紫玉葡萄、大城西瓜、社頭芭樂、斗六文旦等。
4. 臺中與周邊縣市擁有許多過去不同時期留下的歷史建築與文化特色景觀，例如臺灣四大名園之一的霧峰林家花園、嘉義市可看到荷蘭人和明鄭時期的遺跡與聚落、各縣市也有許多日治時期留下的足跡。除了歷史建築外，傳統在地美食也是中部各縣市的特色之一，遊客可以在旅行期間同時品嚐美食並購買特色伴手禮，更能增添旅遊的完整性。
5. 臺中市中心為一個都市化城市，擁有良好生活機能、豐富的夜間活動且安全友善的旅遊環境，讓赴中臺灣旅遊的遊客在安全的環境下同時體驗傳統文化與現代生活。
6. 臺中與周邊縣市人口結構分析可以發現，區域範圍之內居民高等教育人才比例頗高，諸如：嘉義市與臺中市。此一豐沛之人力資源有利觀光產業永續發展。
7. 若依臺中與周邊縣市交通狀況觀之，臺中擁有獨立機場與港口，可為臺中與周邊縣市帶來更多國際旅客。此外，軌道運輸與交通路網密集，區內不僅臺鐵路網山線海線交會，臺灣高鐵更可連結臺灣西部多數城市，快速道路、省道與國道路網亦甚密集，可使遊客減少城市之間之旅行時間。放眼未來，山手線陸續落實、捷運藍線賡續實現，未來將可提供更為多元與綿密之運輸系統。

(二)機會(Opportunities)

1. 若依就業規模觀之，近年從事觀光旅遊相關產業之人口

具有逐漸增加之趨勢，顯示民眾對於觀光旅遊產業抱持正面觀感，願意投入觀光相關產業，產業規模日益增長。此外，觀光類股掛牌上櫃上市之業者日益增加，股價屢有優異表現，亦同印證此一現象。

2. 即使臺灣地區經濟成長率和國民所得毛額僅微幅成長，然而，民間消費調查之中可以發現國人對於休閒旅遊消費之意願持續提升，而且更加願意從事休閒旅遊活動，而此亦可藉由國人出國旅遊人次與國民旅遊之人次逐步提高得證。另觀全球旅遊人次之推估，世界觀光組織指出，亞太地區係為全球旅遊成長最快之區域，區域旅遊亦已成為主要旅遊模式。因此，前述均同顯示入境旅遊與國民旅遊仍將持續成長，觀光產業仍然存在發展的空間。
3. 隨著雲端科技、巨量資料、API (application program interfact, 應用程式介面) Economy 等科技崛起，開放、整合、行動化服務，使得民眾旅遊更加自主、輕鬆、聰明，因此，如何降低旅遊資訊取得不便，減少旅遊交易高度風險之知覺，並且提高旅客自我效能之知覺，是未來觀光旅遊永續發展所必須面對的重要課題。
4. 許多旅遊新創公司及共享經濟正靠著科技的普及，正在重塑旅遊產業。如旅遊新創公司促使旅遊產品逐漸碎片化，過往只能靠旅行社安排的套裝行程，新創業者已拆解成各式旅遊體驗、交通接駁及票券等販賣給旅客，而共享經濟也與旅遊業有著完美的契合，不論是住宿或交通均帶給旅客更為划算且便捷的選擇，以上皆大為助長了自由行的風氣。

(三)劣勢(Weaknesses)

1. 雖然臺中擁有國際機場與大型港口，交通路網亦甚密集，然而，市區及觀光區域之間的交通連接設施未完善，且部分接駁車也只能預約搭乘，導致旅客需花很長時間及精力在交通的轉乘上。其他中部縣市也面臨觀光地區欠缺良善交通銜接規劃問題。
2. 大眾運輸系統多以市民或國內旅客為發展核心，因此，許多觀光景點或區域交通上未有足夠之國際語言配套軟體服務(如英日韓或其他東南亞語)。

3. 搭配大眾運輸系統所推出的套裝行程不夠多元，即使已有部份臺灣好行與臺灣觀巴之營運，惟多未能深入中臺灣特色景點。
4. 在旅遊資訊方面許多網路資源未有國際語言轉換功能或操作介面複雜，國際旅客較難理解和運用，且各景點間缺乏系統整合，多僅各別提供特定類別之資訊，諸如：交通、景點，缺乏提供一站式之旅遊周邊服務資訊。
5. 各城市意象及主題不夠鮮明，較難讓遊客直接聯想到中部各縣市觀光旅遊特色，且許多商圈或文創區域的內容重複性高；同時，市場定位不明確，未針對不同性質旅客做適當宣傳與行銷，因此難以吸引遊客或使遊客再次前往。
6. 觀光發展無法獨力作戰，區域整合與跨域合作甚為必要。臺中與周邊縣市雖已建立中臺灣觀光推動委員會之機制，亦有常態性之交流與互動。囿於政府組織疆界有別與經費編列各有所屬之限制，中臺灣各縣市迄今仍然缺乏實際之合作，諸如：尚未利用區內共同特色觀光資源進行整合性之觀光規劃等。

(四)威脅(Threats)

1. 大陸地區旅客係為臺灣地區入境旅客主要來源國家與地區之一，然而，此一市場亦受兩岸政治氛圍影響。由於，兩岸局勢的改變，因此，從 104 年中開始華人旅客逐漸低於外籍遊客人數，106 年更比 105 年減少 70 萬人次。此一非市場因素危及觀光需求之穩定性與一致性，亦將對於觀光旅遊業者之服務供給造成衝擊與困擾。
2. 國人國內旅遊總旅次於 106 年首次呈現下滑，因 106 年受超級豪大雨及颱風影響，使得國人因「氣候狀況不佳」而未從事國內旅遊的比率較過去增加。此外，鄰近國家觀光行銷推動積極，諸如：日韓兩國不斷來臺進行觀光宣傳，亦有眾多宣傳廣告不斷曝光，加上廉價航空的快速成長，使得國人因「機票或團費便宜」而出國的比率增加，致 106 年國人國內旅遊總旅次數較 105 年低。前述觀光行銷宣傳不僅鎖定臺灣地區，亦與政府目前積極發展之東南亞與穆斯林市場高度重疊，亦將彼此競爭國際旅客市場。

二、 TOWS 矩陣

(一)S0 臺中先行，暢遊中臺灣

- S01. 中臺灣擁有良好的旅遊環境與條件(S1-5)，且高等人才比例高(S6)，從事旅遊相關產業的人口逐漸增加(O1)，因此可加強學術界與產業界的連結，透過產業實習機會強化學生對觀光相關產業的認識與了解，同時培養多元觀光人才及培訓成為迎賓志工。
- S02. 旅遊新創公司及共享經濟已逐漸興起(O4)，應正視此國際趨勢，適切解決其發展限制，並運用區內良好的旅遊環境與條件(S1-5)與其合作開發各式在地旅遊新產品、將共享經濟商業模式導入旅遊中。
- S03. 臺中地理位置極佳，旅客可迅速抵達臺中及轉至中臺灣旅遊(S1)，且區內更擁有豐富自然生態、文化歷史資源(S3-4)，在旅客休閒旅遊意願及消費提升(O2)，及因智慧科技興起而帶動的自主規劃旅遊風氣(O3)下，更因趁勢將智慧科技導入觀光服務及重要景點中，發展智慧觀光便利自由行旅客旅遊。

(二)ST 永續經營，共推國際

- ST1. 來臺華人旅客及國人國內旅遊總旅次下降(T1-2)正影響著觀光市場，然而區內具良好氣候、生態與多元的歷史文化、美食等(S1-5)，故縣市政府更須加強特色景點與營造友善旅遊環境，面向更多元國際目標市場，以永續經營觀光產業。

(三)W0 資源整合，掌握趨勢

- W01. 中臺灣目前缺乏點到點的連結與整合管理(W1)，許多知名景點較不容易到達也缺乏良好管理，並且就來臺國際旅客而言，旅遊資訊亦不夠完善(W4)。但因智慧科技(O3)及共享經濟興起(O4)，故可透過智慧科技提供多元及多語的旅遊資訊服務，及將共享單車或汽車導入遊程便利旅客無礙旅遊。
- W02. 不同旅客皆有不同的消費行為與特質，可結合智慧旅遊方式透過大數據分析將遊客分群，並對不同特質旅客做適當宣傳，才能有效增強旅客觀光意願。

W03. 各縣市需明確建立自己的城鄉特色(W6)，讓旅客能因為某項事務或活動而立即聯想到旅遊地點，在旅客休閒旅遊意願及消費提升(O2)下，各縣市更應選擇在地最具代表性的文化特色或自然景觀做宣傳，並強化大眾運輸與在地旅遊景點的結合，吸引旅客到訪。

(四)WT 傾力發展，嚴陣以待

WT1. 來臺華人旅客及國人國內旅遊總旅次下降(T1-2)正影響著觀光市場，縣市政府及觀光產業更應正面改善與觀光區域交通連結較差(W1)的弱點，如利用大眾運輸帶動點到點的旅遊方式來發展多元的旅遊行程，同時亟力改善旅遊資訊、發展在地特色行程及城市目的地意象等，提升旅客人次。

第六節、發展課題與對策

一、課題一：中臺灣國際知名度不足，並非來臺旅客首選目的地

說明：本計畫根據交通部觀光局來臺旅客消費及動向調查得知，由於北部地區擁有眾多聯外航點與密集往返航班，造訪區域多集中於臺灣北部地區。來臺旅客對於臺灣中部地區景點僅僅侷限在於幾個著名景點，尚未深入了解中臺灣。此外，深度訪談亦有眾多專家學者指出，臺中市缺乏品牌定位與旅遊亮點，此外，中臺灣整體性的國際觀光意象略顯薄弱，缺乏主題式的亮點行銷推廣規劃，而無法有效使國際旅客對臺灣中部留下印象。如何讓國際旅客深入了解中臺灣文化歷史、生活特色，並且搭配便利之大眾運輸及配套措施是目前中臺灣觀光發展亟需解決的困境。

對策：確立中臺灣區域整體體觀光發展定位，掌握中臺區域在地特色文化，塑造國際魅力主題觀光品牌，並透過國際性的活動推廣行銷中臺區域在地特色觀光資源，提升中臺灣觀光品牌曝光及知名度。相較臺北都會生活步調緊湊，高雄港都工廠廠房匯聚，臺中與中部地區長期享有生活步調悠閒從容之形象。在此背景之下，臺中市政府亦積極形塑「生活首都、宜居城市」之城市形象，前述努力成效已逐漸顯現，並屢獲國際媒體盛譽與報導，諸如：美國有線電視網 CNN 即曾盛讚臺中市係為臺灣最為適合居住之城市。另國際慢城組織 (Cittaslow International) 推動之國際慢城認證旨在倡導「慢活」之核心價值，「慢活」正是如全球普遍追尋之生活型態，因此，爭取國際慢城認證不僅可以呼應臺中與中部地區之獨特生活氛圍，亦可強化中臺灣地區之國際形象與知名度，吸引為數眾多嚮往與追尋慢活之國際旅客。中臺灣地區目前已有三義、南庄及大林通過國際慢城認證，未來亦可在此基礎之上，賡續投入國際慢城之認證。除國際慢城認證之外，亦應配合「生活首都、宜居城市」國際形象之深化，加強開拓東北亞、港澳、新南向等主力客源市場及持續深耕長線市場品牌；爭取包含商務高端、自由行及 MICE 等客群，針對不同國家遊客進行消費特性分析與喜好分析，並為各觀光景點設計適合的行銷宣傳或套裝行程，開發創新多樣化及具有在地特色的旅遊產品與深度體驗行程，準確吸引不同遊客的目光。

二、課題二：中臺灣地區觀光資源豐富，惟缺乏整合性規劃與完善機制

說明：中臺灣具有豐富且多元的觀光資源，但過去觀光建設多未能善用在地優勢特色及整合軟硬體配套資源，造成多數景點建設風貌雷同、缺乏特色及亮點，難以吸引遊客前往旅遊或重遊意願，許多商圈或夜市的特色小吃皆大同小異，鮮少開發深度、多元、具在地特色之旅遊產品與環境；亦缺乏跨領域產業合作、引進民間參與、使用者付費回收挹注與永續經營概念等相關軟體導入，觀光活動更時有內容相互模仿，偏向短期操作，注重參與人數，忽視活動品質。

對策：眾多專家學者在於深度訪談均同提及整合機制之重要性，諸如：產官學齊力、政府業者攜手、跨域跨業整合。因此，可以全域觀光為策進，建立整合旅遊資源機制，以跨域合作理念，以軟帶硬思維，將遊憩設施與在地文化、觀光產業及觀光活動緊密結合，協助地方打造在地遊憩亮點、包裝特色產品、扶植節慶活動及提升服務品質等，並運用國際年會在臺舉辦契機，加強城市行銷等作為，挹注國民旅遊市場能量；並進行水平、垂直價值鏈整合，旅遊產業整合發展，凝聚產官學研專業與經驗，強化中臺灣七縣市跨域合作，以各自發展、統合推廣方式，持續在地深度體驗，傳達中臺灣多樣化特色。

三、課題三：自主規劃旅遊的時代來臨，智慧科技開拓觀光新趨勢

說明：面對國際化、自由化市場之挑戰，來臺客源市場結構盤整及線上旅行社 (Online Travel Agent, OTA)或國際大型旅遊網站平臺（如 Expedia、Booking 等）興起，旅遊模式、旅客特性與偏好隨之改變，來臺自由行旅客比例逐年增加，對自由行而言，遊客自己規劃行程，因此提供完整旅遊資訊及便利的旅遊服務，且能解決金流問題的旅遊電子商務平臺就變的迫切需要，而新創或青創旅遊入行條件限制等課題，管理制度應革新優化及適度鬆綁，結合相關法令規範之修訂，將是中臺灣邁向新階段的重要課題。此外，對於國民旅遊而言，Airbnb 與低成本航空之興起，亦將提供國人海外旅遊較低成本之可能選項，倘若國內旅遊與海外旅遊之旅費支出相差無幾，國人多數選擇海外旅遊，因此，勢將衝擊國內旅遊之既有規模與發展動能。而此，亦將成為國內眾多旅遊據點觀光發展必須面對之共同課題。

對策：深度訪談之時，多數專家學者均同提及應該加強產業輔導，藉以型塑與強化智慧觀光，由公、私部門透過開放性的雲端科技輔助，共同建置中臺灣區域自由行旅遊過程中之景點、住宿、餐食、體驗等多樣化的觀光遊程內容。輔導旅宿業者加入線上旅遊業者與旅遊網站平臺建置之通路系統，配合清泉崗國際機場陸續開拓之國際航線，高低搭配不同航空公司(全服務航空公司與低成本航空公司)之航線與機位，推廣多樣化之自由行產品，藉以滿足不同客源市場之需求。此外，亦可推動觀光服務與資訊技術的整合應用，建置觀光旅遊資訊服務平臺，提供多功能、多語系之通用性觀光導覽系統，經由行動裝置與線上平臺提供旅遊接待、導覽的諮詢，以及旅行前、中、後的無縫友善旅遊資訊服務，藉以提供國內與國際旅客便利之資訊搜羅管道。並可進一步以透過大數據及 AI 智慧人工分析模組，以及旅遊網站的輿情分析，作為觀光政策發展的重要數據。

四、課題四：交通服務設施普及性與便利性不足

說明：全球的旅遊產業，因在網路與技術的突破下，新興的商業模式逐漸崛起，機票比價網站、國際訂房網、旅遊電商平臺及智慧手機的興起，促使自由行旅客大量成長。未來自由行旅客將是主要的目標客群，對許多自由行遊客而言，旅遊彈性、自主性、交通易達性與便利性顯得相當重要。進入中臺灣的兩大入口臺中國際機場與臺中港皆位於臺中市，目前由兩大口岸轉乘至中臺灣七縣市的觀光景點交通接駁尚顯不足。深度訪談之時，眾多專家學者亦均提及此一問題，頻次亦居各項發展問題首位。臺中市現已規劃固定路線之大眾運輸，但缺乏觀光景點接駁，致遊客於旅遊景點間的交通銜接上較為困擾，也影響遊客至中臺灣旅遊的意願。

對策：不論對於國內外旅遊自由行已然成為趨勢，自由行的移動更加仰賴大眾運輸工具，因此交通動線無縫隙接軌，為自由行旅客最大之需求。政府可根據主次要主題據點，強化整合鐵路、公路、捷運、公車等運輸系統之營運方式與實體硬體設施，以期達到端點至端點無縫隙的及門運輸服務，並建立鮮明的區域主題觀光交通地標標誌及旅遊文宣參考，降低旅客轉乘次數，使旅客進入中臺區域則能透過明確的道路標誌，輕鬆到達目的地。此外對於民營熱門景點、飯店的接駁串聯可由民間與政府單位合作整合串聯開發，透過現有大眾

運輸工具路線為基礎，延伸建構更完整的中臺灣區域旅遊路網，並配合旅遊資訊中心的建構，提供自由行之遊客更完整豐富的旅遊交通工具選擇，帶動中部地區觀光及產業發展。

第七節、整體觀光發展

一、發展願景

現今大眾旅遊型態逐漸由團體遊改變成自由行；旅遊趨勢由走馬看花朝向深度旅遊，未來國際觀光客選擇區域性深度旅遊亦將成為趨勢。隨著中臺灣觀光推動委員會成立，以及海空雙港政策擘劃完成，中進中出國際入境旅遊模式已漸趨雛形。為符合未來旅遊潮流所需，本計畫發展規劃以臺中市為主，廣泛涉及臺中市政府各局處業務，並涵蓋中臺灣其餘六縣市(苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市)，整體性規劃中臺灣，整合中臺灣觀光資源發展區域深度觀光旅遊。

觀光為綜合性之服務產業，包含食、宿、遊、購、行等面向，為推動觀光產業的良好發展，需整合各項產業之功能，開發獨具當地特色的觀光資源，而「臺中與中臺灣 4.0 觀光發展計畫」發展願景及規劃內容，以臺中市與中臺灣未來觀光發展及旅客需求為核心，立基於觀光旅遊局可操作之層面，並適度地凸顯各方亟需搭配之關鍵問題，研擬解決對策及發展方向。並配合未來臺中市國際重要盛事，擬定具體方案，期能有效整合中臺灣觀光產業，深化觀光特色體驗主題，做到國際誘客及國內引流，將觀光產值留於中部。

整體發展構想係以「帶動地區觀光發展」為核心概念，配合交通部觀光局發展政策，後續將聚焦提出以臺中市為主，連結中臺灣之整體觀光發展規劃策略。

二、願景定位

本研究計畫依據前述文獻探討研究與分析，並透過深度訪談綜整觀光領域之專家學者各方專業建議，提出以「臺中先行，智慧遊中臺灣」為施政願景定位。

臺中市為中臺灣七縣市（臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市）之中唯一的直轄市，擁有相對較優質的資源與條件，故應由臺中市擔任領頭羊的角色，藉由跨域結盟帶動中部七縣市的觀光產業，及因應未來國際智慧旅遊趨勢，帶領觀光產業自觀光 2.0 目的地旅遊及 3.0 體驗旅遊，走向 4.0 智慧旅遊。除了繼續提升臺中魅力、開拓國際市場、整合旅遊資源、發展全域觀光外，更須進一步積極應用智慧科技等技術，塑造在地觀光優勢與創新性旅遊主題，強化旅遊競爭力，帶來觀光新行為與效益，共同

為臺中及中臺灣觀光尋找新未來，達成中臺灣七縣市觀光圈共好、共創、共榮。

三、 推動目標

(一)佈局國際、深化臺中味

以長遠經營的角度，應定義臺中市觀光的核心價值，強調在地文化、創造城市的特質，建立國際級的區域性旅遊品牌。透過將中臺灣的資源盤點、解構與重新建構，推出在地化、差異化、獨特化的旅遊產品，「越在地，就越國際」，將臺中市獨特的自然景緻及人文風貌，透過生活方式的分享，給予不同市場的國際觀光客「客製化」的臺中味體驗與感受。

(二)全域觀光、整合旅遊資源

觀光產業是一個綜合多功能的服務性產業，包含各式運輸、住宿、文化體驗、餐飲、遊憩與旅遊服務產業，展現多元面向，應將「全域旅遊」作為整體發展觀光產業之戰略，從單一管轄權責轉變為統籌推進，以及將觀光景點區各權責分署管理轉變為整合性旅遊服務，進行水平、垂直價值鏈整合，推動旅遊體制機制創新、旅遊產業整合發展、旅遊公共服務優化、凝聚產官學研專業與經驗，並打破政治區域藩籬，強化中臺灣七縣市跨域合作，開拓多元觀光市場，提升中臺灣的觀光實力。

(三)加值服務、革新旅遊環境

智慧科技產業的快速發展，而智慧旅遊是一項趨勢、更是一種無法避免的進步，旅客越來越能夠透過科技輔助，為旅程帶來更多便利與效率。應與時俱進，推動觀光服務與資訊技術的整合應用，以及導入通用設計及美感體驗的概念，提供旅客在旅行前、中、後的無縫友善旅遊資訊服務，以及舒適的通用化旅遊環境。並進一步以透過大數據及 AI 智慧人工分析模組，以及旅遊網站的輿情分析，作為觀光政策發展的重要數據。

四、 推動策略

「臺中及中臺灣 4.0 觀光發展計畫」共規劃 3 大目標、6 大策略，整體觀光推動架構如圖 52，以下並針對各項策略及具體執行方案加以論述。

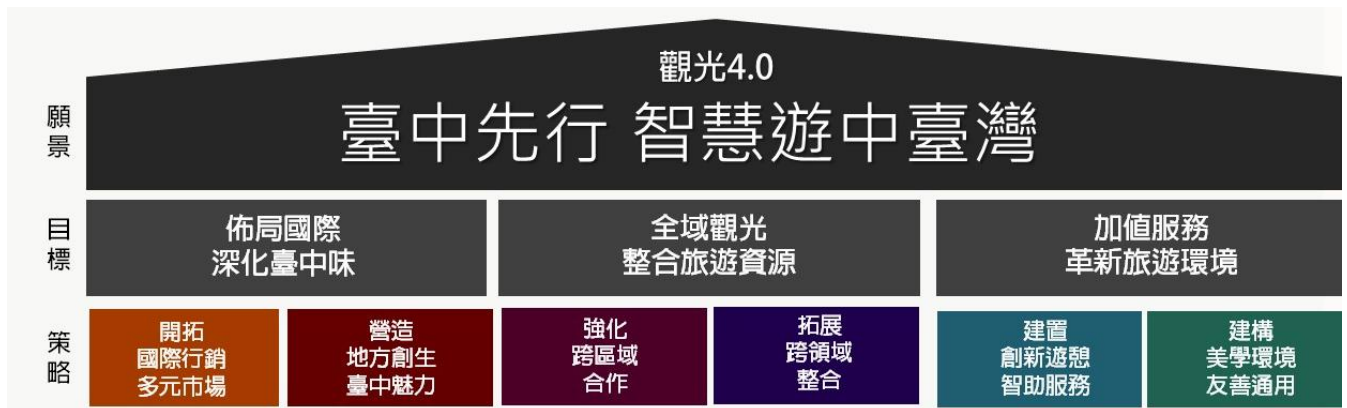


圖 52 觀光 4.0 整體推動架構

(一) 佈局國際、深化臺中味

1. 開拓國際行銷多元市場

全球的旅遊產業，因在網路與技術的突破下，新興的商業模式逐漸崛起，機票比價網站、國際訂房網、旅遊電商平臺及智慧手機的興起，促使自由行旅客大量成長。未來自由行旅客將是主要的目標客群，其崇尚的在地深度旅行，正影響著未來的國際行銷策略，故國際行銷應針對自由行旅客的喜好及主要客源國，強打臺中及中臺灣地道文化及特色體驗，開拓多元市場，具體執行方案如下。

(1) 「生活首都、宜居城市」理念深植觀光施政核心

美國有線電視網 CNN 透過各種調查曾將臺中市列為臺灣最適合居住的城市；除此之外，臺中市目前也正透過「大臺中 123 計畫」拉近城鄉差距、「臺中文化城中城 歷史空間再造計畫」活化歷史空間等各項軟硬體計畫落實生活首都、宜居城市的理念。若能將此理念延伸作為臺中市觀光的品牌核心、主要論述，不僅擁有國際媒體的背書，也有許多已經完成及正在進行的政策相關政策支持此概念，更能增加遊客對於此品牌理念的信服度與認同感。而落實此理念的方法，可以從臺中市政府觀光旅遊局及各局處之推動計畫相關審查作業著手，嚴格審視計畫是否扣合「生活首都·宜居城市」之品牌理念。此做法能使觀光與臺中市各項施政面向更具有統一的講述主軸，亦能體現旅行即是生活體驗的概念。

（2）花博吉祥物塑造成臺中觀光品牌代言人

根據臺中市政府研考會電訪調查，花博的吉祥物有 78% 的市民表示滿意，且石虎家族蘊含臺中保育生態、永續發展的精神，十分契合觀光應有的理念，若將石虎延續為觀光品牌代言人，必能乘著花博盛事，為臺中的觀光再加值。未來臺中市政府或合作廠商推出之產品都可由吉祥物-石虎作為代言，將此吉祥物視為一種識別標誌、精神象徵、價值理念及品質優異的核心體現，鞏固臺中市觀光形象，並構成臺中市觀光獨特的市場形象。

（3）整合周邊產業與遊憩據點，鼓勵旅行業者深化產品內容，推廣深度旅遊行程

為使國內旅客可以不斷重遊中臺灣地區，建議可以定期舉辦觀光周邊產業、遊憩據點與旅遊業者之媒合活動。整合各方資源與鼓勵遊程創新，藉以輔導旅行業者與周邊產業產業合作，打造多元的深度在地遊程體驗，給予旅客更多旅行選擇，促使在地店家及觀光客共同受益。

（4）補助國際旅客住宿臺中地區合法旅宿

為求提高國際旅客，鼓勵、輔導旅行社開拓不同國家客群，除了港、澳、日、韓，更可拓展至東南亞地區，引入更多國際觀光客至臺中。此外，亦可針對經營入境旅遊之旅行業者，提供住宿臺中地區合法旅宿之費用補助，補助金額建議每房每晚 500 元整，以期提高留宿臺中地區之誘因，藉以有效開拓外籍旅客客源與促進旅宿產業發展。

（5）對外宣傳「visit Taichung」，並放送海外著名人士體驗臺中影像

邀請海外著名人，如：Youtuber、部落客、偶像等，來臺旅遊體驗並拍攝旅遊影片放至社群平臺，以此行銷吸引國際客群，促進入境觀光。

（6）升級「中進中出」策略

在臺中國際機場面向，應持續開發周邊國家首都與主要城市航線，另外為與桃園國際機場與高雄國際機場區隔，同時有效紓解與分流桃園國際機場之航班壓力，建議亦可特別搭配方興未艾之低成本航空發展趨勢，逐步發展成為廉航營運中心。在航空公司面向，應可特別針對外籍航空公司，規劃相關補助與獎勵措施，鼓勵航空公司增開適合航線及調整時段；外籍航空公司開闢全新航線或者增

開航班初期，建議可以酌予場站使用費與助航設備服務費之補助，此外，亦可針對中進中出之外籍旅客發行臺中地區限定之觀光遊客消費券，面額建議新臺幣一千元整，藉以提升外籍遊客選擇臺中國際機場做為到訪臺灣門戶之誘因，亦可促進中臺灣地區旅宿產業之發展。在產品面向，應鼓勵航空公司推出一程多站優惠聯票，將中進中出效益外溢全臺灣；於海外行銷一程多站，並給予第 2 晚住宿或串接軌道運輸票價補助。

2. 營造地方創生臺中魅力

「你的生活是我遠道而來的風景」，國家發展委員會於 104 年提出具臺灣地方特色的地方創生計劃，更將 108 年訂為臺灣創生元年，透過盤點地方「地、產、人」的特色資源及推動「創意、創新、創業、創生」，藉以發展文化、產業及觀光等產業。且如今旅客愈發重視深度體驗，不再想只當位過客，而是融入當地生活，崇尚著深度及在地旅行。因此更應專注營造在地特殊性，協助地方產業創新轉型，凸顯具地域差異化的產業或產品，並建置重點區域產業的友善環境與服務系統，深入培植在地特色產業進而成為臺中觀光新魅力，具體執行方案如下。

(1) 推動山城慢活旅遊，爭取國際慢城認證。

配合中橫臨時便道開放乙類大客車通行契機，全力發展山城、原民及高山農業特色觀光，讓 921 地震後沒落的中橫地區起死回生，完成臺中觀光最後一塊拼圖；同時整合東勢、石岡、新社、和平等山城觀光資源，推動山城慢活旅遊，並爭取國際慢城認證，提升臺中山城整體觀光發展及國際能見度。

為成功爭取國際慢城認證，前期須先逐步醞釀山城地區成為具「慢活」、「慢食」、「慢遊」型態的特色慢旅廊帶。故可藉制定「臺中山城慢認證評選規範」，評選出具相同理念的在地店家，共同深耕山城的慢旅環境，吸引旅人延長停留時間，單點深入體驗。

「臺中山城慢認證」精神亦應萃取「國際慢城運動」(Cittaslow Movement)所倡籲的放慢生活節奏之城市型態，認證標準亦須參考配適國際慢城認證 72 項指標。藉此串連各產業，讓臺中市山城亦能漸進地走向慢城之路，逐步營造出獨樹一格的慢特色及提升當地觀光品質。

（2）發展濱海親子度假勝地

海線雙港副都心的行政區包含大甲、大安、清水、梧棲等，而其中主要機能包含濕地觀光旅遊軸帶、海線鎮市中心、低密度鄉村，持續推動於大安濱海樂園建置特色露營區、打造大甲鐵砧山挑戰型自行車道、深耕高美濕地生態旅遊，並串聯周邊海洋生態館、梧棲漁港、三井 outlet，打造富含教育意義的親子海線生態旅遊，成為臺灣獨特的濱海親子度假勝地。

（3）發展農業休閒旅遊，並配合舉辦四季農產節慶

屯區包含烏日、大肚、大里、太平及霧峰，為水與綠優質居住發展帶，並以農業觀光生態休閒為主要產業。故可與原生優勢搭配，強調農家原本生活及食材，推動農事體驗、農產特色市集或舉辦四季農產節慶，以食育為主題吸引遊客到訪。

（4）故事行銷深化舊城特色

舊城為臺中兼具豐富歷史底蘊、美食、特色產業的魅力區域，如珍珠奶茶發源地、蓬萊米發明地、亞洲第一個都市計畫便源自於此，故應對應特色體驗的風潮，強化在地特殊性，以故事行銷的方式推廣臺中城中城。如可將前述亮點編撰成多語版舊城故事集，提供予國際或國旅旅行社使用，傳遞舊城特色予旅客；並配合將舊城區人文、店家及景點特色故事，運用網路媒介、平面媒體等進行故事傳送，凸顯出該區獨特性；並可結合聲音、3D 雷射光雕等技術，還原歷史場景，突破時空限制。後續亦可與網路創新旅遊平臺合作開發在地特色旅遊行程，帶動遊客到訪認識舊城。

（5）發展都會夜生活

依本計畫第三章第二節「基本資料調查與分析」所盤點之「產業遊憩資源」資料顯示(第 27 及 28 頁)，七縣市中唯有臺中具有較大規模的國際知名度觀光夜市，故應利用此優勢與其他縣市做出區隔，發展都會夜生活，提供觀光客 24 小時遊玩臺中夜市、按摩體驗、夜景餐廳、酒吧、電影院及表演場所等景點與遊程資訊，提升過夜旅客誘因。如針對國內旅客可先於臺中觀光旅遊網、大玩臺中 FB 粉絲頁特別宣傳臺中夜遊好去處，並製作口袋版「夜晚尋路地圖」供旅客按圖索驥；對國外旅客可於本地主要外文旅遊生活刊物上系統性呈現，亦可於觀光推介會上，以「臺中夜晚不一樣」為主題，大力宣傳臺中夜市的食物多樣性、街頭巷尾提供舒適體驗的臺式按摩店、可鳥瞰臺中華麗夜景的餐廳等，提供旅客不同的臺中旅遊選擇。

（6）推動旅宿特色化，輔導業者提供附加體驗及加強與景點關係

因體驗旅遊的興起，旅客開始追尋旅行意義及特殊感受，故應輔導旅宿業者創新旅遊服務，增進在地主題體驗、與周邊景點的關聯性。如針對多位於非都土地、風景特定區、原住民族地區及偏遠地區之民宿業者，輔導其運用民宿周邊特性提供特色在地體驗，延長房客停留於當地的時間，促進地區產業共榮，例如位於農村的民宿，可提供房客在地食材烹飪佳餚、帶領旅客下田採收、食農教育等體驗方案，而位於原住民族地區的民宿，則可提供周邊部落及景點巡禮、原住民親子手作、當一日獵人等體驗方案，豐富住宿經驗。

另外，針對多位於市區的旅館業者，則可輔導推出「與設計共眠」計畫，布置及設計具有當地風格氛圍之主題房型，讓旅客留下生命難忘的旅遊體驗，提高住宿的意願，並做出差異化，提昇產品競爭力。如礁溪老爺酒店於 107 年便推出「任性刺繡主題房」住房專案，在備品上延伸出 18 種任性故事，邀請擅長圖像敘事「紙上行旅（鄧彧）」繪製，再由 30 年繡花經驗，同時也是臺灣電繡軟體發明人的何吉松先生將礁溪老爺的任性故事化，推出後便造成熱烈回響，亦成為旅館的新品牌形象。故延伸該案成功經驗，建議可推出「與設計共眠」設計策展客房專案，配合臺中世界花卉博覽會議題，及臺中邁向 2022 世界設計之都目標以飯店客房作為創意的舞臺，邀請在地品牌策展，如可以「臺中花盛開」為主題，邀請花藝大師以新社蝴蝶蘭、文心蘭元素等重新布置房間，或將花卉融入備品中。讓旅客在入住策展客房時，得以實際體驗臺中精神的設計理念，透過親手觸摸與使用感受屬於這片土地的原生氣味。

（7）輔導地方創生，再興鄉村觀光產業。

配合經濟部近期推動的中小企業城鄉創生轉型輔導計畫（SBTR），以觀光出發推動城鄉創生，投入專業輔導師資，引領在地企業發展區域特色產業，強化鄉鎮特色人文地產景打造差異化，運用觀光能量再興鄉村產業。

(二)全域觀光、整合旅遊資源

1. 強化跨區域合作

中臺灣七縣市的觀光資源欲共同發展，須有效整合區域資源，研訂中臺灣區域觀光產業之發展模式，藉以串聯並整合中臺灣觀光遊憩資源，萃取出中臺灣獨特觀光優勢與潛力，啟動中臺灣推動國際觀光發展之動能。

如於對內方面，可藉辦理共同主題的節慶活動、各式大型活動的資源分享與支援、合作觀光跨域計畫之方式，迅速凝聚向心力，以強化合作關係，共同增進城市能見度。而對外部分則可以中臺灣觀光推動委員會之名義，進行國際旅展七縣市聯合行銷、與國際聯盟簽署正式觀光交流協定確定合作模式、促進國際城市間的觀光交流鏈結觀光產業等方式，逐步使中臺灣與國際接軌，晉升為國際上重要旅遊目的地。同時亦可藉由提報中臺灣節慶活動、聯合行銷與推廣計畫等方式，協力向中央爭取資源，共榮中臺灣觀光旅遊圈，具體執行方案如下。

(1) 對內發展中臺灣共同的主題節慶活動、分享與支援重點活動

以區域觀光圈概念發展中臺灣觀光共同主題節慶活動，以跨越政區藩籬。不論是溫泉、遊樂業、鐵路、宗教、自行車、小蝸牛慢旅、茶文化、花卉均為中臺灣資源之共同特色，故可由北至內串連各地共同亮點，發展主題節慶活動，群力進行活動行銷，擴大觀光效益。如北至苗栗的泰安溫泉、臺中谷關溫泉、南投東埔溫泉、南至嘉義的中崙溫泉，即可於溫泉淡季時辦理中臺灣好湯活動吸引旅客到訪，並共同增進溫泉知名度。另外如遊樂業部分，不論是苗栗的西湖度假村、臺中麗寶樂園、南投九族文化村、雲林劍湖山世界，均為臺灣知名的遊樂園，各可串連遊樂園推動季節性的聯合行銷優惠，吸引旅客目光。又如中臺灣已有苗栗南庄及三義、嘉義大林榮獲國際慢城殊榮，故可再藉中臺灣小蝸牛聯盟串連慢城及慢特質城鎮，目前已有苗栗南庄及三義、臺中新社及和平、南投鹿谷及國姓、彰化二水、雲林古坑、嘉義大林及嘉義市東區加入串連辦理慢旅行銷活動，推廣中臺灣城鎮的慢獨特性，讓每一小城皆精彩。

除共同發展主題節慶活動之外，中臺灣亦可在重點活動辦理期間進行資源分享與支援，如於臺中國際踩舞祭派隊支援、吉祥物大會師、資助表演團隊等群力行銷七縣市；世界茶葉博覽會時，更可以由中臺灣各區茶葉共同設展及展攤，行銷中臺灣茶特色。亦可在

辦理地區元宵燈會時互相設燈，交流燈藝，彼此為燈會拉抬。另在辦理各大重點活動時，亦可支援特色攤商擺攤，共同行銷中臺灣特產。

(2) 對內合作觀光跨域計畫，提供跨域旅遊服務

中臺灣好玩卡目前係由臺中市彙總苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣及嘉義市等參與縣市提案企劃發行。建議可配合中臺灣好玩卡，發行中臺灣區域旅遊套票，藉由套票整合重要交通節點（例如臺中國際機場、臺中港及高鐵臺中站）提供旅客自助一站式旅遊服務，由單一平臺與窗口提供遊客所有旅遊相關的產品與服務（食、宿、遊、購、行），降低中臺灣旅遊門檻，提供旅遊消費者耳目一新且便利的旅遊模式。並亦可研議共同辦理聯合行銷，共同宣傳中臺灣好玩卡商品，避免分頭行銷不易產生綜效。

另如中臺灣飽富自行車道及登山步道資源，且串連周邊自然風景、人文特色及歷史建築等，提供旅客健康且低碳的旅遊方式。中臺灣自行車道及登山步道多為結合自然景觀的休閒旅遊路線，故可善用此優勢發展跨域體健旅遊，建構跨域自行車或登山步道路網，便利旅客飽覽中臺灣各地美景。

(3) 對外辦理國際旅展聯合行銷，增進知名度

在中進中出的推動下，旅客的旅遊行為早已打破縣市藩籬，達到中臺灣就是旅遊目的地的概念。每年中臺灣各縣市參加國內大型國際級旅展或海外重要旅展次數日益頻繁，如能妥善預做準備，進行聯合行銷，定可將推廣效率發揮極緻。

因每縣市參與旅展頻率不一，建議後續由中臺灣觀光推動委員會名義發函主要國內大型旅展主辦單位(如臺灣觀光協會、臺北市旅行商業同業公會、臺中市旅行商業同業公會、旺旺中時集團等)或海外旅展組團單位(如臺灣觀光協會)協助於各單位展攤位置編配時，優先集中中臺灣參展縣市，協助成立中臺灣館或中臺灣專區，以利聯合行銷，共同增進中臺灣知名度。

(4) 對外促成國際區域聯盟對接，確立合作關係

立基於中臺灣觀光推動委員會的基礎，持續整合中臺灣七縣市區域觀光資源，促成國際區域聯盟對接。於每次中臺灣觀光推動委員會例會上以中臺灣共同特色為出發點，討論國際可合作對象、合作主題，並由中臺灣觀光推動委員會當年執行單位與國際城市洽談合作事宜，促成中臺灣與國際區域聯盟簽訂正式合作備忘錄，建立官方合作模式。讓未來雙方得以建立更緊密的合作關係，共同促進

中臺灣地區的觀光永續發展，促使觀光推動效益最大化及旅遊國際化。

(5) 對外積極進行國際城市間交流，鏈結觀光產業

中臺灣觀光推動委員會亦可帶領中臺灣觀光業者，與已簽署觀光交流協定之國際城市進行後續的觀光產業交流，如邀請日本大分縣由布院溫泉及別府溫泉、鳥取縣三朝溫泉及昇龍道等溫泉區，每年互訪一次，並邀請日本溫泉區專業技術人才到訪開辦講習座談，與中臺灣溫泉業者學習彼此經營技巧與溫泉療養技術，並參與雙方溫泉節慶活動，透過跨國際、跨縣市的合作交流，促進溫泉觀光產業發展效益。

(6) 群力向中央爭取資源及經費，共榮中臺灣觀光圈

綜前所述，中臺灣對內不僅可共同辦理主題節慶活動、推動跨域觀光計畫，對外亦可進行國際聯合行銷等增進觀光效益，故可善用中臺灣觀光推動委員會之討論平臺，由當年執行單位向中央提報中臺灣節慶活動、聯合行銷與推廣計畫，群力向中央爭取資源及經費，共榮中臺灣觀光旅遊圈

(7) 推廣四季旅遊主題路線之區域類好行觀光公車

臺中市與中臺灣坐擁眾多山岳與濕地自然景觀，隨著四季更迭展現不同魅力。然而，來臺旅客多數均僅造訪中部地區數個著名景點，諸如：日月潭、阿里山，並未深入造訪其他魅力景點，尤其臺中市更容易被國外觀光遊客忽略。因此，建議臺中市政府與中臺灣其他縣市政府齊力規劃並推廣「區域類好行觀光公車」，從中臺灣各大景點附近的各大臺鐵、高鐵站接送旅客前往臺灣主要觀光景點，使自由行遊客可以輕鬆認識中臺灣。並適時推出合作推廣四季旅遊主題遊程，如此不僅可以提供觀光旅客就近感受景點魅力，亦可提升觀光旅客深度體驗在地特色。諸如：可以結合魅力據點、田園風光與美食體驗，串聯高美濕地、鎮瀾宮與農事體驗，藉此遊程引領遊客深度慢遊，更可提供便利接駁服務解決交通問題，如可實地踏入芋頭田，親手採摘挖掘芋頭，並於在地餐廳享用產地到餐桌之當季料理，遊客將可在此留下難忘體驗。

2. 拓展跨領域跨區域整合

觀光產業是一個綜合多功能的服務性產業，包含各式運輸、住宿、文化體驗、餐飲、遊憩與旅遊服務產業，展現多元面向，且廣泛涉及政府各局處業務，故應強化中臺灣觀光觀光產業供應鏈結構，凝聚產官學研專業與經驗，將「全域旅遊」作為整體發展觀光產業之戰略，透過各部門相互合作、各產業積極投入、全民共同參與，進行水平、垂直價值鏈整合及跨域合作。由學、研界作為幕僚的角色，提供觀光資訊與趨勢的深入研析；產業界參酌政府及學者給予的策略建議，依據客觀環境調整產業發展以提升國際競爭力；實際建議透過提高一級（如農事生產與體驗）的重要性，並加乘二級（如農產加工、文創產品設計與包裝）、三級（旅遊產品行銷販售、農村旅遊、生態導覽、臺中世界花卉博覽會），提昇至六級產業化的價值鏈模式，提供觀光客具有在地化深度五感體驗，將各項產業的價值鏈從生產主導型態轉換到以創新與品牌供需服務回推的六級化產業，達成產業觀光轉型的競爭力關鍵；政府則作為產業界與學界的領頭羊與推手，藉由鏈結產、官、學、研，以整合資源並開拓多元觀光市場，提升中臺灣的觀光實力，具體執行方案如下。

（1）配合中臺灣影視基地完工，發展影視觀光

配合霧峰「中臺灣影視基地」完工，積極發展影視觀光，影視可說是行銷旅遊目的地的絕佳途徑，未來可以提撥補助經費或提供長期住宿優惠予影視業者，並給予臺中人、事、史、地、物的選取與拍攝方式建議，以強化閱聽者對目的地的熟悉度與意象，引發其旅遊動機，帶動觀光產業。

（2）活化及敞開古蹟，深化文化觀光

世界觀光組織曾表示：「文化是觀光的原動力」，且據文獻分析來臺旅客主要從事的活動第二名即為文化體驗，臺中有著傲人的文化資產數量，更應善加活化，讓旅人能有機會進入窺見悠遠的歷史文化。應將有形的文化資產如古蹟建築、文化景觀及聚落等，加以修復活化，形塑歷史情境，向旅客敞開古蹟的大門。此外，亦更可將相關聯的歷史人物、事件、文學作品等無形文化資源，作為旅遊學習的輔助資源，或轉化遊程體驗元素，藉以深化文化觀光，讓文化資產成為觀光魅力。

（3）將閒置空間或文化資產活化為表演舞臺

紐約的百老匯、韓國的亂打秀、倫敦西區音樂劇，表演藝術與娛樂節目已是許多城市標榜的文化觀光地標，而臺灣的表演藝術目

前還尚未做出成績，建議臺中市趁著花博盛事後，進一步推出國際級定目劇，朝向國際觀光勝地發展。2018 臺中世界花卉博覽會結束後，后里花舞館、達爾文綠地與花舞香坡皆可邀請臺中市立案演藝團體、世界級表演藝術團體進駐並演出定目劇，如九天民俗技藝團、朱宗慶打擊樂、雲門舞集等。除此之外，臺中的其他閒置空間或文化資產，如臺灣文學館、20 號倉庫、放送局、市役所、演武場、臺中州廳、典獄長官舍等，也可透過市府的協助及補助案，利用現有空間作為藝術展演空間，定期舉辦靜態展覽。此舉不僅可讓在地表演團體擁有多元的演出場地，更提供觀光客豐富多元的遊程活動，讓表演活力在臺中各角落綻放。

（4） 跨域亮點計畫永續營運管理計畫

跨域亮點計畫—漫遊臺中城中城，文化舊城心旅行，以中區為核心點，橫向串連各相關局處及相關產業，善用在地優勢特色資源，整備相關軟硬體設施，打造國際觀光遊憩亮點。因應綠空鐵道南段已開工，整體路線預計於 2020 年完工，且城中城區域內文化建築皆已陸續進行修復與再利用，為全面推動城中城觀光。首先，建議為旅客提供多元的交通方式，如人文自行車道、歷史人文步道、城中城區域觀光公車，串聯區域內各交通節點，並導入具有城市品牌意象的多語言解說站牌及旅遊資訊站。其次，配合臺中大型國際會展舉辦國際行銷推廣與話題性活動，如川川納涼藝術季（柳川、綠川）、臺中文學季、國際鐵道之都論壇系列活動、東協廣場慶祝祭。加以型塑城中城觀光品牌串聯各項活動，以及組織城中城文化觀光服務隊，辦理導覽服務、小旅行、環境維護、隊員及志工培訓等，打造完整歷史人文國際觀光亮點區域。

（5） 建立中臺灣 MICE 產業合作平臺，爭取辦理 MICE 活動

因應水湳智慧城國際會展中心完工，建議建構中臺灣 MICE 產業合作平臺，平臺網站必須具備中文、英語、日語、韓語、東南亞語之多語服務，服務系統、服務介面與服務人力亦須提供各式語言呈現之產業專業資訊服務。此外，亦應積極爭取國際產業協會、產業領導業者與相關產業團體前來臺中辦理 MICE 活動，諸如：舉辦企業會議、獎勵旅遊、國際會議及大型展覽。隨著會展產業之蓬勃發展，將可順勢提升各級產業之發展動能，諸如：農業資材與產品、製造業與各項商業服務。

(6) 輔導大型飯店業者發展 MICE 產業，吸引國際商務旅客

由政府專業團隊輔導旅宿業者，鼓勵其爭取辦理企業會議及國際會議，或是提供優惠房價，積極發展觀光會展產業，吸引國際商務旅客及國際學術研究者至臺中深度交流，並針對商務旅客或學者設計特色旅程，讓其在參展之餘能更進一步認識臺中產業及文化。

(7) 鼓勵大專院校增設 MICE 等觀光專業微學程

會展產業發展亟需充沛多元之專業人力，大專院校恰可擔負此一關鍵角色，協助培育會展產業所需之人才。建議可與中部大專院校合作及提供補助，鼓勵大專院校增設 MICE 等觀光專業微學程，藉以增進學生對於會展產業之認識與瞭解，並且協助補強產業所需專長與能力，促進學校與觀光企業合作，養成學生專業職能，彌補人力缺口。

(8) 推動校園觀光合作，成立學界觀光智庫

為求有效運用高等教育人才，並且引入觀光發展新思維、落實觀光人才育成，建議可與中部大專院校觀光科系及師資合作，成立中臺灣學界觀光智庫，專精研究國際及臺灣觀光產業發展，洞察市場趨勢，提供政府施政建議。

(9) 與大專院校共同培育國際迎賓志工及走動式旅服人員

大專院校培育各式專業人才，諸如：各式外國語言、各種服務接待技能，此外，亦有眾多不同國籍之外籍學生，因此，可以因應不同國籍旅客之服務接待需求。因此，建議與中部大專院學合作，開設國際禮儀與專業接待技能等相關培訓課程，共同培育學生成為國際迎賓志工及走動式旅服人員，藉以提升服務接待能量，通過培訓課程與志工時數者，得以獲頒市政府證書認證，以整體提升志工素質與國際涵養。

(10) 積極揉合中部地區大專院校專業能力、提升各項觀光活動能量

積極推動觀光活動與在地學校合作機制，促進產、官、學界合作，提升觀光活動能量並增進中部地區大專院校學生們的實務能力與生活城市的認同感。近幾年各間大專院校對於大學社會責任(USR)不遺餘力，建議初步可先與中教大的文創系及觀光所，合力舉辦中臺灣元宵燈會等活動，另外海線觀光活動及郵輪迎賓可與靜宜大學觀光所配合、踩舞祭活動則可跟國立臺灣體育運動大學運動防護合

作、大坑行銷可與中臺科技大學行銷管理系協力推行、中臺灣休閒農業可與中興大學農學院配合推廣、客家桐花祭與聯合大學客家研究學院聯合企劃、一中商圈與國立臺中科技大學休閒事業經營系及設計學院合作推動商圈發展等。

(三) 加值服務、革新旅遊環境

1. 建置創新遊憩智助服務

資訊科技發達，帶動線上旅行社(OTA)、旅遊入口網站與旅遊資訊交流社群蓬勃發展，旅客可以藉由網路世界蒐集旅遊資訊、規劃旅遊行程與預定相關服務，因此，驅使旅客逐漸向自由行市場遷移。在此浪潮之下，如何掌握關鍵資訊提供網絡，藉以引導與提供遊客必要旅遊資訊，以利後續旅遊行程規劃與相關膳宿預定安排，及如何藉由資訊科技便利與豐富旅遊體驗，甚至藉由旅客行為與消費資訊，重新調整觀光旅遊服務系統，儼然成為當務之急。

故觀光供給面應透過「導覽」、「導遊」、「導購」之三導合一體驗，提供旅客智慧化全方位旅遊服務，如可藉由 AR 技術創造虛實交融的導覽場景，導引旅客深入體驗在地故事；結合「智慧販賣機」提供旅客線上旅遊諮詢及景點導遊，並藉「iBeacon 觀光訊息推播」，發展大玩臺中 APP 主動式觀光資訊推播，即時提供觀光客旅遊資訊；藉由「中臺灣好玩卡」推動多元支付、一卡多用功能，導引旅客無礙購物；後續再藉由以上各式智慧工具蒐集旅客信息及旅遊行為，協助政府決策布局，全面提升旅遊便利性，成為無縫隙智慧旅遊城市，具體執行方案如下。

(1) 在重要景點導入 AR 擴增實境技術，創建虛實交融的即時導覽場域

於熱門景點中適時的導入 AR 擴增實境技術，藉由手機、PAD 及行動載具，建構出虛實交融的即時導覽場域，創造全新數位導覽體驗。

(2) 運用大數據輔助決策布局

未來將是 DT 的時代(Data Technology)，建議運用大數據的分析協助政府單位預測觀光發展趨勢，隨時更新調整觀光策略，讓政策制定更有依據及競爭力，同時滿足觀光客的需求。對於大數據資訊的取得建議可藉由於各重要遊憩據點及交通節點設置「智慧販賣機」及於臺中國際機場提供旅客免費 WIFI 或 SIM 卡的方式，蒐集旅客信息。

至於「智慧販賣機」在操作面上，建議可於機器上提供線上即時旅遊諮詢、景點導遊、販售在地限定商品等，提供旅客友善的旅遊服務，吸引旅客使用，成為新型態的智慧 i 玩站，同時藉此蒐集旅客年齡、性別、國籍、喜愛產品、消費能力等信息。另在免費提供旅客「WIFI 或 SIM 卡」部分，可於國際旅客在臺中國際機場時提供免費 WIFI，由旅客自主提供個人資料，藉以蒐集旅客年齡、性別、國籍、興趣點等，或於出境時即發送免費 SIM 卡，提供旅客 3 天流量，藉此蒐集旅客旅遊軌跡及停留時間。而取得資訊後，政府可運用旅客資訊，進一步依旅客需求改善旅遊環境及策略，讓「使用者經驗」滿意度提高。

(3) 與民間單位合作設置 iBeacon，發展主動式觀光資訊推播

並進一步於重要的觀光景點和民間單位合作設置 iBeacon 及發展大玩臺中 APP 主動式觀光資訊推播，即時提供觀光客旅遊資訊，並蒐集旅客足跡。

(4) 發展中臺灣好玩卡一卡多用功能，並漸近式推動無卡化

利用 RFID 技術將以國外觀光旅客目標客群的中臺灣好玩卡，結合星級飯店門卡及觀光景點門票，發展一卡多用的功能，藉此不僅可便利旅客，更可收集旅客信息。

另一方面，現因科技發展，不論是活動票券、高鐵票券、行動支付等都已開始走向無卡化，只須手機或 Qrcode 即可行遍臺灣。故可漸進式推動中臺灣好玩卡無卡化，不僅可使觀光客使用上更為便利，同時可降低好玩卡固定成本，並能將成本回饋給廠商，使更多中臺灣的商家願意加入好玩卡的系統中，而遊客也能體驗到更多旅遊項目。

(5) 輔導觀光產業與電子商務串接合作

基於行動支付的興起，讓支付模式有著巨大的改變，故政府應即早應輔導觀光產業，如旅館、餐飲業者、零售業等與電子商務串接合作，加入好玩卡系統或無現金支付，以趕上國際趨勢。

(6) 因應趨勢引入共享經濟於旅程

共享經濟的興起在世界帶起了新的生活及旅遊模式，而逐漸走向國際化的臺中勢必須跟上潮流有所突破，建議旅遊套票行程導入 Uber 服務系統，並與 Uber 合作行銷共享旅遊型態，適度將共享經

濟導入至部分環節中，並逐步擴展到各項觀光策略中。

2. 建構美學環境友善通用

我國已於 107 年進入高齡人口占 14% 之高齡社會，並且將於 114 年步入高齡人口占 20% 之超高齡社會，此外，主要旅客來源國家亦已或者亦將邁入此一進程，諸如：日本、香港、南韓與新加坡。考量銀髮族，以及身心障礙者或行動不便者之旅遊便利性，推動通用化旅遊環境係為刻不容緩之重要工作。旅遊環境應兼顧通用設計、自然環境、空間與設施之實際使用需求，透過軟硬體服務之改善與整合，以使處於各種不同障礙情境之遊客均能享有便利無礙之旅遊設施與服務，具體執行方案如下。

(1) 導入通用設計概念改善及建置重要觀光設施

透過通用設計概念改善及建置重要觀光設施，重視不分年齡、性別、國籍、身分、身體差異等不同族群之需求，建構國際級通用的友善旅遊環境，如可於重要觀光遊憩據點提升無障礙設施數，便利各式旅客。

(2) 推動旅遊環境指標與導引系統多語性與統一性

設施標示係為人與空間之重要溝通媒介，營造國際觀光友善環境之首要步驟係將相關標示從原有之中文加入英文與符碼，並且統一規格。諸如：應該積極於空間標示、環境與空間配置標示、服務場所與設施標示、緊急與逃生相關標示，藉由雙語化、多語化或符碼化呈現。初步可先於自行車道推動上位設計準則，發展旅遊環境指標與導引系統多語性與統一性，漸進式改善自行車道指標系統，將標示從原有之中文加入英文與符碼，並且統一規格，後續計畫可再擴展至各大重要遊憩據點。

(3) 進行文化歷史區域之街區改造及保護計畫

臺中文化資產眾多且中區舊城更是文化歷史重點區域，此外，周邊縣市亦具豐碩文化資產。為符文化歷史街區之人文氣息，並且保留特有老城風貌，可於文化歷史區域，進行整體街道改造、招牌景觀優化。此外，亦可制定歷史街區景觀維護規定，限制新建、增建及改建房舍之高度、色彩及公共空間容積率，以與周邊歷史建物相互融合，維護整體傳統景觀，打造文化歷史區域成為城市文化地標。

另在觀光層面，可協助於文化歷史區域硬體建置完成後，透過觀光手段加以串聯包裝，如藉由遊程串聯、編印摺頁、媒體宣傳等

方式，重新推廣該區新面貌，擴大旅遊廊帶的結合，吸引更多旅客順遊該區，活絡整體觀光發展。

（4） 建構與優化主要交通運輸場站之交通接駁

臺中國際機場目前往來市區之接駁巴士僅有 3 條行車路線且採預約制，對於國際旅客甚顯不便。此外，其他重要交通場站(諸如：臺中港)往返臺中市區亦顯缺乏，遑論連結鄰近縣市之交通運輸系統。因此，短期之內可以輔導臺灣大道沿線飯店業者，諸如：臺中金典酒店、長榮桂冠酒店、永豐棧酒店、全國大飯店、臺中亞緻大飯店與皇家季節酒店，聯合操作機場或高鐵至旅館之接駁巴士，藉以增加旅客便利與提高旅客入注意願，旅館業者亦可藉由車體廣告增加旅館形象曝光，後待營運穩定，亦可吸引客運業者投入，再行擴大營運範圍至鄰近景區與鄰近縣市。

（5） 推行觀光計程車授證機制

臺中市目前交通運輸發展系統的目標客群較以市民為主，對於觀光客所須之運輸方式著墨較少，爰建議推行觀光計程車授證機制，因其短期內即可建置完成，不僅可彌補短時間內無法建置完成的大型交通工具之缺憾，更是完善交通路網、串聯中臺灣交通相當重要的一環。有關觀光計程車推行構想，主要為加強現設計程車司機的相關專業能力，如：外語能力、導覽技巧及景點介紹等；車體及應用系統和一般計程車使用不同色系做為區別；而觀光客除了可在路上招車外，同時也可持外國護照至旅遊服務中心，使用相較優惠的金額包租計程車。至於，在授證機制的作法，可先界定觀光計程車所需相關訓練及能力，如：外語能力、導覽技巧及景點介紹等，並提供現設計程車司機完整的培訓計畫，最後再經由考試得以領取證書。

（6） 整合與推出主要交通運輸載具之旅遊套票

眾多國際觀光城市均有便利旅客使用之旅遊套票，提供旅客便捷與價廉之交通解決方案。未來臺中捷運開通之後，搭配未來大臺中山手線環狀鐵路計畫、捷運藍線之規劃與興建，依循 **MR. B&B** 之規劃構想，整合推出各式旅遊天數之旅遊套票。如此，將使景點交通連結更為順暢，亦可望有效縮短旅行時間。未來亦可配合捷運開通整合與優化既有交通資訊 **app** 應用軟體，諸如：臺中交通網、臺中公車，提供即時便利之交通資訊。

第八節、座談會辦理成果

為確保發展構想符合真實情境與確實可行，本計畫辦理座談會，邀請中臺灣觀光光產業(產)、政府部門(官)與學術領域(學)之專家學者，針對計畫初擬策略進行討論，廣納各方意見納入臺中與中臺灣如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫

一、座談會資訊

- (一) 活動名稱：臺中市及中臺灣觀光 4.0 策略座談會
- (二) 日期：107 年 10 月 30 日
- (三) 時間：13：00-16：35
- (四) 地點：逢甲大學中科校區科研大樓 A401 講堂
(407 臺中市西屯區東大路一段 951 號)
- (五) 交通位置圖：



二、座談會流程

表 49 座談會流程表

時間	議程	講者
13：00-13：30	報到	
13：30-13：33	主持人開場	黃玉琴副教授
13：33-13：43	引言人致詞	容繼業校長
13：43-14：03	長官致詞	陳盛山局長
14：03-14：13	主議題討論 臺中與中臺灣如何從 2.0 邁向觀光 4.0 發展 (4 人)	拾己寰副教授
14：13-14：18		陳盛山局長
14：18-14：23		容繼業校長
14：23-14：28		綜合討論
14：28-14：30	合影	
14：30-14：45	茶敘及交流	
14：45-14：57	專題座談一： 體驗設計・打造中臺灣國際魅力 (3 人)	拾己寰副教授
14：57-15：09		寶獅旅行社股份有限公司 黃信川總經理
15：09-15：20		綜合討論
15：20-15：32	專題座談二： 智慧觀光加值服務・創新旅遊環境 (4 人)	東海大學景觀系 原友蘭副教授
15：32-15：44		臺中市好禮協會陳順彰理 事長
15：44-15：55		綜合討論
15：55-16：05	茶敘及交流	
16：05-16：35	總結及綜合討論 (8 人)	所有與談人
16：35-17：00	散會	

三、座談會進行摘要

本案於 10 月 30 日舉辦「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展策略座談會」，邀請中部地區近 60 位產官學研及公協會代表人士齊心搭建起觀光 4.0 發展的交流平臺。

會中先由臺中市政府觀光旅遊局陳盛山局長向與會貴賓說明，於 104 年起便立基於臺中市長林佳龍大臺中「一條山手線」、「臺中港、國際機場兩大國際港」、「豐原、雙港、烏日三個副都心」123 政策方略，觀旅局整合推動「中進中出」國際入境旅遊模式，「國際接軌」、「國旅深化」併進，已成功新增 20 個航點，順利開拓 5 個首都航線，臺中國際機場國際旅次運量成長近 3 成，已大幅提升臺中的國際能見度，觀光 2.0 深度目的地旅遊、3.0 體驗旅遊也都為中臺灣達成國際遊客引流目標。

接著，在主議題討論與專題座談中，由國立臺中教育大學副教授拾已寰報告「臺中先行一智慧遊中臺灣 4.0 觀光藍圖」，擬定「佈局國際一深化臺中味」、「全域觀光一整合旅遊資源」、「加值服務一革新旅遊環境」三大方針，並和與會貴賓就政策規劃進行意見交流。

在邁進智慧觀光 4.0 議題討論與專題座談中，弘光科技大學講座教授容繼業建言，產業隨著時間必定會有轉變、進步，而現有兩個不可漠視的轉變需要我們挑戰，一個為科技化的進步，新興產業 Airbnb、Uber 的引進以及 AR、VR、RFID 等電子科技的快速發展，都使產業結構不得不順應趨勢改變，其二為臺灣人口高齡化的問題，1993 年起臺灣開始邁入了高齡化社會，隨著時間過去，臺灣人口結構失衡嚴重，這兩個問題都很直接的影響到我們觀光產業，面臨科技化、老齡化的社會中，觀光產業更應加快腳步，整合產業體驗的價值，從以前提供走馬看花式的旅遊轉變為有人文溫度的智慧旅遊；國立臺中教育大學副教授拾已寰呼籲觀光產業要善用智慧工具、載具與大數據分析，提供共享經濟友善環境，跨域加值以滿足消費者，例如把各種支付卡整合於一的 POS 相當便利；臺中教育大學副教授原友蘭建議跨界結盟，使用大數據達到加值運用。

寶獅旅行社總經理黃信川也分享實務經驗，自由行占現今旅遊人數的 74%，結合在地職人、生活體驗、建築美學等等多元化內容的聰明旅遊服務更有吸引力；臺中市好禮協會理事長陳順彰舉出，在大陸，僅帶一支手機出門就能做到物聯網智慧旅遊的所有現金支付，日前，臺中市政府聯合中彰投苗 13 個產業公協會成立「中臺灣地方特色產業聯合會」，透過跨界合作，建立地方特色產業生態系，

有助落實行動支付與智慧商店。

座談會由臺中市政府觀光旅遊局陳盛山局長、弘光科技大學講座教授容繼業共同總結，提出觀光 4.0 智慧旅遊發展四大觀光戰略：在旅客服務端建構動態旅遊資訊平臺、在政府治理端掌握大數據進行決策與治理、在產業發展端引導產業創新並建構智慧觀光增值服務、在整體應用端整合運用資通技術以強化智慧旅遊體驗，積極邁步嶄新旅程。以下摘錄與會貴賓建議，如表 49：

表 50 與會貴賓建議

提問 1:

靜宜大學 黃教授正聰

了解完臺中市觀光旅遊局未來於觀光 4.0 想要推行的方向及相關政見，我是非常樂見於此的，也深感受到局長及協同團隊的用心，對於臺中市及中臺灣的觀光未來有這樣一個規劃，必定能使觀光界越來越興盛。局長對於飛航交通這一部分十分擅長，也在就任的 4 年內就讓臺中升級為國際機場，那對於 4.0 好像比較少看見關於交通飛航的政見，建議團隊可以增加一些對航空公司的獎勵方案，讓航空公司更積極去與國外旅行社或廠商合作，推動入境臺灣的飛機票，帶動臺灣本身的經濟。

回覆 1: 國立臺中教育大學 拾副教授已寰

非常感謝黃教授提供的意見，團隊這邊也會再與觀光旅遊局密切討論，為臺中市的觀光努力。

提問 2:

臺中市國際觀光發展協會 柴理事長俊林

我們目前一直致力於打造午茶生活節，想把臺中市塑造成一個舒服的城市，做了一整個系列的活動，想讓遊客認識臺中市的下午茶有百百種，那想請教黃總經理，要怎麼樣讓遊客很清楚的感受到來臺中一定要喝下午茶，把臺中打造成一個下午茶的城市？

回覆 2: 寶獅旅行社股份有限公司 黃總經理信川

觀光產業最重要的是如何讓遊客留下來，如果想讓遊客停留、駐足，那就必須越夜越精采。下午茶是個很好的起點，但喝完下午茶後要去哪裡，這是一大重點，其二，要如何讓臺中的下

午茶擁有差異化，如果去哪裡都可以吃到一樣的，那就一點也不吸引人，這也是我們旅遊業也很希望業者能很清楚自己的特色在哪裡，如此一來旅遊業也可以包裝得很好。

提問 3:紙箱王有限公司 李企劃秉翔

順應著世代的變遷，中臺灣許多觀光業的業者為求進步，出盡奇招，互相結盟合作，並積極推出許多文創商品，希望能吸引住觀光客的目光，這些特色文創商品都擁有很有趣的概念，但卻往往缺乏好的行銷企劃或是不知道該如何企劃，才能推播出去，政府要如何發掘或整合一些因為現實無法浮出檯面的文創產業，將其融入觀光 4.0。

回覆 3:

寶獅旅行社股份有限公司 黃總經理信川

文創產業需要由內而外，很難單靠政府就把文創做出來，而我認為業者的天命，為了生存必須把文創業找出來。我們必須自己去把「文創」找出來，美好的事物需要我們產業自己去發現，更能感受到其中的美好。

國立臺中教育大學 拾副教授已寰

特色文創商品除了功能、有趣外，想要推播出去，還需要打造品牌價值，找出精準的「價值定位」結合趨勢、組織能力、消費者需求與跨領域洞察，如此才能打造出跳脫競爭的成長動能。

提問 4:

靜宜大學 黃教授正聰

黃總經理一直是觀光業者們的領頭羊，在產業這個戰場上歷經百戰，非常了解這個世代的發展趨勢並推出特色產品，吸引觀光客，也總是靠著先建的眼光創造了許多佳績，對於在前線打仗的領頭羊一定更加了解觀光產業的所需，想請總經理行政單位與學界一些建議，政府部門跟教授們要如何協助產業界，才能使觀光更加強盛。

回覆 4:寶獅旅行社股份有限公司 黃總經理信川

政府是領頭羊的角色，但是它無法去做策略定調及細節執行，像是花博，政府可以把場域做出來，但是攬客還是必須要靠業者自己，花博是元件之一，但不是唯一，所以要整合酒店、交

通、餐飲，整個配套是很複雜的。我覺得政府可以協助的是資訊通路、大數據提供分析，這民間也做不到，建議政府可以開放 **big data** 給予民間使用

四、 會場實況

會場現場照片如下：



五、 與會貴賓

座談會邀集深度訪談對象以外之貴賓，以廣納各方意見，中臺灣觀光相關公協會出席 11 位、觀光相關產業出席 31 位、觀光學者出席 15 位，共 57 位，與會貴賓如下：

編號	區域	類別	單位	貴賓	稱謂
1	臺中	公協會	臺中市國際觀光發展協會	柴俊林	理事長
2			臺中市直轄市旅館商業同業公會	林登輝	理事長
3			臺中市旅館商業同業公會	鄭生昌	理事長
4			臺中市旅行商業同業公會	黃耀德	理事長
5			臺中市民宿協會	陸桂森	理事長
6			臺中市好禮協會	陳順彰	理事長
7			臺中市產業故事館發展協會	許立昇	總經理
8			臺中市溫泉觀光協會	羅進洲	理事長
9		旅行業	華府旅行社	林奇偉	

10			九和旅行社	陳信村	經理
11			星斗雲旅行社	紀鈞雨	業務代表
12		旅宿業	Club Med 度假村	趙永慶	業務總監
13			臺中亞緻大飯店	簡基麟	副總經理
14				徐美子	駐店經理
15			星漾商旅	徐雅娟	總經理
16			臺中港酒店行銷業務部	姜文偉	副總經理
17			GOGO HOTEL	陳智偉	業務經理
18			長榮桂冠酒店	鄒雅如	資深業務副理
19			富達國際旅行社		
20			星動銀河旅館	蔡維郡	執行長
21			星享道		
22			麗寶樂園	王永豪	副總經理
23			卡爾登飯店 臺中館	王冠傑	業務主任
24		觀光相關業者	霧峰林家宮保第園區 (林本堂股份有限公司)	吳麗端	執行長
25			京越國際股份有限公司	陳沛滢	董事長
26			紙箱王有限公司	李秉翔	企劃
27			布英熊文化創藝美食會館	劉俊輝	熊長
28			寶熊漁具(股)公司	吳德利	館長
29			網曜管理顧問有限公司	蔡郁芬	企劃部經理
30			采威國際資訊股份有限公司	劉秋良	經理
31		學界	靜宜大學觀光事業學系	吳政和	教授
32			靜宜大學-觀光事業學系	黃正聰	副教授
33			國立臺中教育大學 EMBA		
34			國立臺中教育大學永續觀光暨遊憩管理碩士學位學程		
35	苗栗	公協會	苗栗縣民宿發展協會	賴國章	理事長
36		產業	四方鮮乳酪故事館	蔡佐鴻	特助
37	南投	產業	九族文化村	黃瑞奇	經理
38	彰化	公協會	彰化縣旅遊產業協會	吳世長	理事長

第九節、行動計畫

本節依循第七章整體觀光發展，進一步研擬行動計畫架構、計畫名稱、計畫內容、分年分期規劃、計畫性質、主辦單位與協辦單位、經費需求，據以確實施行整體觀光發展所勾勒之藍圖，並供相關執行單位參酌執行。

另行動計畫實施期程也將配合交通部觀光局之制定策略，如 2019「小鎮漫遊年」，「Tourism 2020－臺灣永續觀光發展方案」，以及計劃前述彙整之臺中及中臺灣相關施政方向與計畫，分別給予短期(108 年)、中期(108-110)、長期(108-111 年)之執行建議。

一、 行動計畫

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求(萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
一 佈局國際、深化臺中味	(一) 開拓國際行銷多元市場	「生活首都、宜居城市」觀光施政核心推行計畫	將「生活首都、宜居城市」此理念延伸作為臺中市觀光的品牌核心、主要論述	計畫執行過程嚴格審視是否扣合「生活首都·宜居城市」之品牌理念	軟體	觀旅局各科	臺中市政府各局處	短	0	0	0	0	0
		臺中觀光品牌代言人推廣計畫	將花博吉祥物石虎形塑為臺中觀光品牌代言人，未來臺中市政府或合作廠商推出之產品亦可由石虎作為代言，塑造臺中市觀光形象	制定觀光吉祥物角色行銷策略 吉祥物衍生在地特色文創產品及包裝設計 媒體廣宣行銷活動	軟體	新聞局	觀旅局行銷科	短	100	100	0	0	0
		旅行社在地旅遊產品推行輔導計畫	輔導旅行社與當地業者異業合作，打造多元的深度在地遊程體驗	旅行社與在地產業旅遊產品媒合會 5 次 制定深度在地遊程申請補助制度（旅行社及在地產業須合作申請提案）	軟體	觀旅局行銷科	交通部交觀局	中	300	150	150	0	0
		「visit Taichung」行銷計畫	邀請海外著名人來臺旅遊體驗，並拍攝旅遊影片推廣至國際社群平臺，吸引國際客群，促進入境觀光	海外名人旅遊影片拍攝與製作(製作英語、日語、國語、韓語版) 國際社群平臺(youtube、FB、IG)廣告行銷	軟體	觀旅局行銷科	新聞局、交觀局	短	300	300	0	0	0

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求(萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
		「中進中出」躍升計畫	「中進中出」的觀光政策領航及推動下，穩健持續推動臺中觀光與國際接軌的任務，臺中住宿人次成長突破百萬，臺中國際機場國際旅客數相較四年前成長 24%。利基於推動成果，推行躍升與效益持續擴大	廉航中心發展與首都航線開發 中進中出之外籍旅客發行臺中地區限定之觀光遊客消費券 一程多站優惠聯票輔導 航空公司增開適合航線及調整時段補助場站使用費與助航設備服務費 第 2 晚住宿或串接軌道運輸票價補助(入住合法旅館費用補助，每房每晚 500 元整)	軟體	觀旅局企劃科	交觀局、民航局	短	800	800	0	0	0
	營造地方創生臺中魅力	(二) 山城慢活旅遊推廣計畫(山區)	配合中橫臨時便道開放小客車通行契機，全力發展山城、原民及高山農業特色觀光，提升臺中山城整體觀光發展及國際能見度	山城慢活旅遊行銷推廣 臺中山城店家慢認證評選推行國際慢城認證爭取	軟體	觀旅局企劃科		短	300	300	0	0	0
		濱海親子度假勝地發展計畫(海線)	打造富含教育意義的親子海線生態旅遊（大安濱海樂園、大甲鐵砧山挑戰型自行車道、高美濕地生態旅遊，海洋生態館、梧棲漁港、三井 outlet），成為臺灣獨特的濱海親子度假勝地	大安濱海樂園季節性行銷推廣活動 舉辦親子海線生態旅遊媒體踩線團與親子體驗團 製作親子海線生態旅遊國際旅遊資訊文宣	硬體 / 軟體	臺中市風景管理所	觀旅局行銷科	中	1500	750	750	0	0
		農業休閒旅遊與四季農產節慶行銷活動(屯區)	屯區以農業觀光生態休閒為主要產業，強調農家原本生活及食材，以食育為主題吸引遊客到訪	辦理農事體驗與食農教育小旅行活動 四季農產特色市集活動	軟體	觀旅局行銷科	農業局	中	300	150	150	0	0
		舊城故事行銷推廣計畫(城區)	舊城為臺中兼具豐富歷史底蘊、美食、特色產業的魅力區域，強化在地特殊性，以故事行銷的方式推廣臺中城中城	編撰多語版舊城故事集 舊城區人文、店家及景點特色故事旅遊文宣製作 舊城故事網路行銷	軟體	觀旅局行銷科	新聞局	短	150	150	0	0	0

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求 (萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
		「夜·臺中」整合推廣計畫	發展都會夜生活，提供觀光客 24 小時遊玩臺中夜市、按摩體驗、夜景餐廳、酒吧、電影院及表演場所等景點與遊程資訊，提升過夜旅客誘因	以「臺中夜晚不一樣」為主題於觀光推介會宣傳 製作口袋版「夜晚尋路地圖」 國際刊物媒宣	軟體	觀旅局行銷科		中	150	75	75	0	0
		與設計共眠－旅宿在地特色化輔導計畫	體驗旅遊的興起，輔導旅宿業者創新旅遊服務，增進在地主題體驗、與周邊景點的關聯性	「與設計共眠」設計策展客房輔導專案 「與設計共眠」行銷推廣計畫	軟體	觀旅局管理科		中	600	300	300	0	0
		鄉村觀光產業再興計畫	引領在地企業發展區域特色產業，強化鄉鎮特色人文地產景打造差異化，運用觀光能量再興鄉村產業。	專業創生顧問輔導制度 城鄉創生觀光轉型補助	軟體	觀旅局企劃科	經發局	中	150	75	75	0	0
二 全域觀光、整合旅遊	(一) 強化跨區域合作	中臺灣主題節慶活動及跨域主題遊程	由北至內串連各地共同亮點，發展主題節慶活動，群力進行活動行銷，擴大觀光效益，共榮中臺灣觀光旅遊圈	中臺灣好湯活動辦理 中臺灣小蝸牛聯盟(串連慢城及慢特質城鎮)共同行銷推廣活動 中臺灣觀光推動委員會平臺運作	軟體	觀旅局各科	中臺灣七縣市觀光相關局處	短	500	500	0	0	0
		中臺灣一站式旅遊服務推行計畫	配合中臺灣好玩卡，發行中臺灣區域旅遊套票，提供旅客自助一站式旅遊服務，由單一平臺與窗口提供遊客所有旅遊相關的產品與服務。	中臺灣好玩卡一站式旅遊服務整合企劃與推行 中臺灣好玩卡商品共同媒體廣宣	軟體	觀旅局企劃科	中臺灣七縣市觀光相關局處	中	300	150	150	0	0
		國際溫泉城市交流計畫	中臺灣觀光推動委員會亦可帶領中臺灣觀光業者，與已簽署觀光交流協定之國際城市進行後續的觀光產業交流	日本溫泉區專業技術人才到訪開辦講習座談舉辦 參與雙方溫泉節慶活動 媒體行銷宣傳	軟體	觀旅局管理科	中臺灣七縣市觀光相關局處	短	500	500	0	0	0

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求 (萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
資源		四季旅遊主題路線之區域類好行觀光公車推廣計畫	從中臺灣各大景點附近的各大臺鐵、高鐵站接送旅客前往臺灣主要觀光景點，使自由行遊客可以輕鬆認識中臺灣。	與公車業者洽談規劃區域類好行觀光公車 規劃跨區域之四季旅遊主題遊程 媒體行銷推廣	軟體	觀旅局行銷科、企劃科	中臺灣七縣市觀光相關局處	短	0	0	0	0	0
	(二)	臺中市影視觀光發展計畫	配合霧峰「中臺灣影視基地」完工，積極發展影視觀光。	影視業者補助提撥 輔導提供長期住宿優惠予影視業者	軟體	新聞局	觀旅局管理科	中	800	400	400	0	0
	拓展跨領域跨區域整合	文化舞臺活化計畫	表演藝術與娛樂節目已是許多城市標榜的文化觀光地標，讓在地表演團體擁有多元的演出場地，更提供觀光客豐富多元的遊程活動。	后里花舞館、達爾文綠地與花舞香坡 開放臺中市立案演藝團體進駐並定期演出 閒置文化資產開放作為藝術展演空間推動案	軟體 / 硬體	文化局文資處		中	600	300	300	0	0
		跨域亮點計畫永續營運管理計畫	以中區為核心點，橫向串連各相關局處及相關產業，善用在地優勢特色資源，整備相關軟硬體設施，打造國際觀光遊憩亮點。	舊城區多元交通整合推動與文宣設計 城市品牌形象的多語言解說站牌及旅遊資訊站 川川納涼藝術季活動舉辦 配合臺中大型國際會展舉辦國際行銷推廣與話題性活動 城中城文化觀光服務隊組織	軟體 / 硬體	文化局、中區區公所、交通局	觀旅局各科	長	1500	500	500	250	250
		中臺灣 MICE 產業合作平臺建置計畫	建議建構中臺灣 MICE 產業合作平臺，亦應積極爭取國際產業協會、產業領導業者與相關產業團體前來臺中辦理 MICE 活動。	建構中臺灣 MICE 產業合作平臺(平臺網站須具備中英日韓東南亞語服務) 提供國際產業協會、產業領導業者與相關產業團體辦理 MICE 活動補助方案	軟體	經發局		中	550	300	250	0	0

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求(萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
		飯店業者發展 MICE 產業輔導計畫	積極輔導旅宿業者，隨著會展產業之蓬勃發展，將順勢提升各級產業之發展動能	輔導旅宿業者，爭取辦理企業會議及國際會議。 輔導業者配合 MICE 產業提供優惠房價。	軟體	經發局	觀旅局管理科	中	150	75	75	0	0
		MICE 觀光專業微學程合作計畫	會展產業發展亟需充沛多元之專業人力，由大專院校協助培育會展產業所需之人才。	補助鼓勵大專院校增設 MICE 等觀光專業微學程	軟體	經發局	中部大專院校	中	200	100	100		0
		學界觀光智庫成立計畫	為求有效運用高等教育人才，並且引入觀光發展新思維、落實觀光人才育成，專精研究國際及臺灣觀光產業發展	與中部大專院校觀光科系及其師資合作，成立中臺灣學界觀光智庫，定期召開研討會議	軟體	觀旅局企劃科	中部大專院校	短	50	50	0	0	0
		國際迎賓志工及走動式旅服人員培育計畫	大專院校培育各式專業人才，可因應不同國籍旅客之服務接待需求，透過官學合作以整體提升觀光服務接待能量。	大專院校國際迎賓志工及走動式旅服人員培育課程 政府認證機制與授證典禮	軟體	觀旅局企劃科	中部大專院校	中	200	100	100	0	0
		觀光活動與在地學校合作機制	促進產、官、學界合作，提升觀光活動能量並增進中部地區大專院校學生們的實務能力與生活城市的認同感。	於重要主題活動標案，納入與學校合作工項，藉用學校專才提升活動能量	軟體	觀旅局各科	中部大專院校	長	200	50	50	50	50
三、 加 值 服 務 、 革 新 旅	(一) 建 置 創 新 遊 憩 智 助 服 務	虛實交融的即時導覽場域建置計畫	建構出虛實交融的即時導覽場域，創造全新數位導覽體驗。	熱門景點中導入 AR 擴增實境建置案 AR 導覽牌設置	硬軟體	文化局		長	1500	375	375	375	375
		臺中觀光雲端資料庫大數據分析平臺計畫	運用大數據的分析協助政府單位預測觀光發展趨勢，隨時更新調整觀光策略，滿足觀光客的需求	各重要遊憩據點及交通節點設置租用之「智慧販賣機」蒐集旅客信息 與電信業者配合於臺中國際機場提供旅客免費 SIM 卡蒐集旅客信息 臺中國際機場提供旅客免費 WIFI 蒐集旅客信息	軟體	觀旅局企劃科	民航局	長	1000	400	300	150	150

推動目標	推動策略	行動計畫名稱	計畫內容	工作項目	性質	主辦單位	協辦單位	分期規劃	經費需求(萬/元)	財務計畫			
										108年	109年	110年	111年
		文化歷史區域街區改造與保護計畫	維護整體傳統景觀，打造文化歷史區域成為城市文化地標。	制定歷史街區景觀維護規定 文化歷史區域整體街道改善、招牌景觀優化 媒體行銷推廣	軟體	文化局 文資處		長	3000	750	750	750	750
		旅客住宿交通接駁優化計畫	輔導臺灣大道沿線飯店業者，諸如：臺中金典酒店、長榮桂冠酒店、永豐棧酒店、全國大飯店、臺中亞緻大飯店與皇家季節酒店，聯合操作機場或高鐵至旅館之接駁巴士	飯店業者交通接駁媒合說明會 接駁巴士城市意象車體廣告設計與設置	軟體	觀旅局 行銷科		短	150	150	0	0	0
		觀光計程車計畫	制定觀光計程車授證機制，並開授培訓課程，培訓現役計程車司機，擁有接待國外觀光客的能力。並為觀光計程車設計車體及背心等其他識別物品，使觀光計程車容易辨別。	觀光計程車授證機制至考核系統規劃計畫 觀光計程車培訓課程計畫 觀光計程車應用識別系統設計	軟體 / 硬體	觀旅局 企劃科	交通局	長	560	200	200	80	80
		主要交通運輸旅遊暢遊券推行計畫	眾多國際觀光城市均有便利旅客使用之旅遊套票，提供旅客便捷與價廉之交通解決方案	依循 MR. B&B 規劃構想，整合推出各式旅遊天數之旅遊套票。 配合捷運開通整合與優化既有交通資訊 app 應用軟體。	軟體	觀旅局 行銷科、企劃科	交通局	短	300	300	0	0	0

第十節、預期績效及成果

本節綜合前述章節，提出達成目標限制、預期績效指標及評估標準、預期成果等，其中預期績效指標按照行動計畫短期(108 年)、中期(108-110)、長期(108-111 年)之分年分期規劃，設定 107 年為基年、110 年為計畫中期目標年、111 年為計畫長期目標年。

一、 達成目標限制：

達成本案限制主要為財政結構問題、跨部門推動整合，內容分述如下：

- (一) 因中央與地方財政結構問題，長久以來地方政府自有財產比例偏低，地方整體發展因此受到局限，致使中央政府對於地方之補助措施成為地方政府收入主要來源之一，本案建議促進民間合作及加強研擬提高計畫自償率，以減輕地方財政負擔。
- (二) 觀光產業是係一個綜合多功能的服務性產業，包含各式運輸、住宿、文化體驗、餐飲、遊憩與旅遊服務產業，展現多元面向，且廣泛涉及政府各局處業務，因此在各項計畫將面臨水平跨行政機關及跨地方轄區之整合問題，故操作上具有高度挑戰，且由於政府各局處人力存在相對不足的困境，眾多的協調聯繫與執行工作，恐超過現有人力所能負荷，建議藉由中臺灣觀光推動委員會整合推動以提高協調效率與計畫執行率。
- (三) 研擬之計畫中有部分規模較為龐大，所需投入之時程相對較長，計畫效益或許無法在未來四年內完全嶄露，為促進計畫願景目標徹底落實，本計畫先行提出整體構想與藍圖，而後根據規劃構想實際辦理專案執行具體行動計畫，藉此產生示範效果，作為臺中與中臺灣後續永續營運之基礎。

二、 預期績效指標及評估標準：

目標	策略績效指標	評估指標	評估標準	107 年 基年	109 年 中期目標	111 年 長期目標
佈局國際、 深化臺中味	開拓國際行銷 多元市場(觀光 面向)	臺中國際機場國際航線旅客成長率	本年度國際航線旅客人次－前一年度國際航線旅客人次)／前一年度國際航線旅客人次*100%	9%	9.5%	10%
		來臺旅客主要遊覽景點所在縣市之來臺中相對次數 (人次/百人次)	依交通部觀光局「來臺旅客消費及動向調查」推估	12.34	13.8	15.5
		臺中國際機場航點數	臺中國際機場航點統計	15	18	20
	營造地方創生 臺中魅力(觀光 及產業面向)	來臺中旅客住宿成長率	本年度來臺中旅客住宿人次－前一年度來臺中旅客住宿人次)／前一年度來臺中旅客住宿人次*100%	5.65%	5.8%	6%
		臺中市 23 處觀光遊憩據點遊客人數	臺中市 23 處觀光遊憩據點遊客數統計	4,280 萬	4,350 萬	4,500 萬
		規劃地方深度體驗觀光遊程數 (條)	推行遊程數量	9	15	25
		輔導旅宿業者增進在地主題體驗服務家數	輔導家數	1	10	20
	全域觀光、 強化跨區域合作(觀光面向)	辦理中臺灣共同主題節慶活動次數	活動舉辦數量	6	9	15
		配合中臺灣好玩卡發行套票數	套票數量	72	80	90

目標	策略績效指標	評估指標	評估標準	107 年 基年	109 年 中期目標	111 年 長期目標
整合旅遊資源	拓展跨領域跨區域整合(觀光及產業面向)	國際 MICE 活動舉辦次數	活動舉辦數量	89	100	120
加值服務、 革新旅遊環境	建置創新遊憩 智助服務(觀光及產業面向)	Open Data 觀光資料集數	政府資料開放平臺統計數據	29	35	40
		輔導觀光業者導入科技應用及智慧消費家數	輔導家數	0	7	14
		大玩臺中 APP 下載次數	下載數(次)	17,599	20,000	25,000
	建構美學環境 友善通用(觀光及設施面向)	自行車道改善指標多語性及統一性	自行車道改善長度(公里)	0	50	100
		遊憩據點建置通用化(無障礙)設施數量	遊憩據點數量	70	80	100
		推行整合主要交通運輸之暢遊券票種	推行暢遊券票種數量	0	2	5

三、 預期成果及異業結合效益：

另本計畫觀光發展藍圖倘順利完成，預期將可獲得「從公、私部門及民眾齊力支持觀光旅遊產業發展」、「順應資通訊發展趨勢，打造智慧旅遊城市」、「智慧科技多元行銷，觀光體驗創新魅力」、「慶典盛事傳播渲染力，中台灣品牌塑造」、「中臺灣旅遊產業質量並進」、「中臺灣無縫隙交通網，友善旅遊環境」等效益，詳述如下：

（一） 從公、私部門及民眾齊力支持觀光旅遊產業發展

由於臺中市處於中臺灣門戶的區位，不論從地理位置、交通聯繫、產業串接，以至於人才供輸，均具臺灣中心城市、國家地理核心之地位。而在交通部觀光局《區域觀光旗艦計畫-發展主軸概要》中設定以大臺中之交通區位優勢、優質的食宿品質、豐富的夜間活動為基礎，結合山海屯區特色旅遊資源，深化區域旅遊體驗，並透過臺中市整體觀光產業升級規劃，整合上下游各產業的能量與共識，讓前來旅客都能獲得與以往不同的觀光體驗。

期望透過營造地方創生臺中魅力的策略，推動觀光產業亦可普及至市區、鄉鎮的各角落，而不是限定在特定景點區域，並以全域觀光的角度，軟硬體整體檢視，整合公、私部門及產、官、學、研共同參與，以及跨部門，跨縣市之相關資源，讓各機構、各市民、各單位皆推行觀光產業。

（二） 順應資通訊發展趨勢，打造智慧旅遊城市

隨著 4G、5G 高速網路時代來臨，本計畫期望完整統合臺中及中臺灣旅遊行程前、中、後所需「食、宿、遊、購、行」全面性資訊，即時提供例如周邊旅遊食宿資訊、天氣預測（或即時報告）、道路交通狀況、大眾運輸乘車資訊、旅遊活動看板、特色物產伴手禮、景區流量管制…等動態。

並期望透過「導覽」、「導遊」、「導購」之三導合一體驗，提供旅客智慧化全方位旅遊服務，如可藉由 AR 技術創造虛實交融的導覽場景，導引旅客深入體驗在地故事；結合「智慧販賣機」提供旅客線上旅遊諮詢及景點導遊，並藉「iBeacon 觀光訊息推播」，發展大玩臺中 APP 主動式觀光資訊推播，即時提供觀光客旅遊資訊；藉由「中臺灣好玩卡」推動多元支付、一卡多用功能，導引旅客無礙購物；後續再藉由以上各式智慧工具蒐集旅客信息及旅遊行為，打

造預測式分析及資料模擬的模型，協助政府決策布局，全面提升旅遊便利性，更可帶動區域智慧觀光增值服務需求與產業接軌，並讓有意投入此類市場開發的業者，精準掌握地方政府政策需求。有助各種新型態智慧觀光服務項目之開發問市，讓臺中市與中臺灣成為智慧旅遊城市。

（三）智慧科技多元行銷，觀光體驗創新魅力

現今旅客習以為常使用各種多元媒體接觸媒介，打破傳統旅遊體驗模式的局限性，盤點中臺灣歷史建築及熱門景點，透過智慧觀光載具或是科技技術展覽方式，（如使用 AR 擴增實境強化與深化目的地解說互動），使旅客在各式景點產生歷史時空交錯、深度文化交流、經驗交替刺激的新奇新鮮旅行體驗。例如可藉由中臺灣舊城區改造出新風格、老建築改建出新名所、古早店發展出新名品、陳年往事閃亮出新風情。積極應用智慧科技等技術，進而發展出中臺灣觀光的新魅力，帶來觀光新行為與效益。

（四）慶典盛事傳播渲染力，中台灣品牌塑造

近年中臺灣七縣市已合作行銷六項重大慶典活動，如 2018 中臺灣元宵燈會、2018 臺中國際踩舞祭、2018 OK 臺灣·臺中自行車嘉年華、2018 臺中好湯·饗浴國際、2018 臺中世界花卉博覽會、山城慢遊心體驗，同時亦結合觀光相關產業，如旅宿業、文創業者、餐飲業、在地特色店家...等共同推動各式行銷方案，未來不僅可延續上述活動，更期待透過 2020 世界蘭花會展等國際性重要活動，將各式中臺灣特色觀光產業鏈結一起，行銷中臺灣特質。

另中臺灣在地特色慶典亦是讓遊客稱道的特殊觀光體驗，不論是大臺中媽祖國際觀光文化節、白沙屯媽祖繞境等特色慶典盛事，以及三義木雕藝術節雲林國際偶戲節、臺中爵士音樂節等台灣特色產業活動，爾後均可藉由異業合作創造出深化加值的深度遊客經驗，塑造城市間活動亮點的驚奇感，以及特色加值的滿足感，打造屬於臺中味及中台灣在地特色及文化之觀光遊憩活動，為中台灣旅遊提供層出不窮的創新與創意特色。同時進一步培養一群具有城市品牌忠誠度的中台灣觀光客群，促使旅客定期重遊，隨時關心臺中市甚至中臺灣的變化與驚奇，成為一群中臺灣品牌國際愛好者。

（五）中臺灣無縫隙交通網，友善旅遊環境

以臺中市交通地理位置考量，臺中市的臺鐵臺中站一直都是中臺灣最重要的中心點，並搭配中進中出策略、臺鐵高架化捷運化、山手線、臺鐵、高鐵、臺中國際機場、臺中港、臺灣好行、臺灣觀

巴、公共自行車 369 計畫、捷運藍綠線系統，打造便捷的交通網路。更期待透過本計畫推行之「觀光計程車計畫」、「主要交通運輸旅遊暢遊券推行計畫」、「四季旅遊主題路線之區域類好行觀光公車推廣計畫」、「共享經濟推動計畫」，讓不論是從機場國際客、臺中港郵、渡輪客、高鐵及臺鐵的觀光客，皆可以輕易地透過大眾運輸系統或是個人輕量交通工具，遠近兼顧地到達南投、苗栗、彰化、雲林、嘉義任何一個觀光景點，更帶動周邊相關觀光產業如旅館業、餐飲業、遊樂業、百貨公司等興盛，也進一步建構出中臺灣完整的區域交通發展藍圖，成為中臺灣的門戶，以及真正最適合生活與旅行的「生活首都·宜居城市」。

（六）中臺灣旅遊產業質量並進

在 2018 年，臺灣已邁入國際觀光客突破千萬人的國際觀光大國，但在國際遊客數量已經達到世界第一級水準的情況下，臺灣旅遊品質能不能跟著快速提高到世界一流的品質，已經是臺灣國家競爭力的最重大考驗。臺中市，身為中臺灣門戶，現正是面臨臺中市蛻變成為偉大國際級觀光城市的關鍵。因此，透過本研究執行，已分析出如何打造臺中市具備與國際一流城市一樣的再生發展能力，進而創造出極具代表性的示範標竿效益。在觀光進行產業升級起飛，及觀光客來客數快速增加的同時，應從官方到民間一起朝共同方向努力，進而提升臺中市的觀光品質，塑造真正質量兼具的千萬觀光大國。

第四章、 計畫管理

第一節、 工作進度與工作內容

	計畫作業	數量	日程	備註
壹、 工作計畫書階段	研究計畫基本資料及相關資料登錄至 GRB		契約簽訂三日內	
	工作計畫書初稿	15 份	決標日(3/27)次日起 7 個工作日內(4/9)提交予機關	
	期初審查會議	1 場次		備齊資料供機關招開會議
	工作計畫書修正稿	1 份	期初審查會議紀錄文到次日起七個工作日予機關複審	
	工作計畫書定稿本	5 份	機關複審無誤確認函知發文次日起 10 個工作日於機關	
貳、 期中報告階段	期中報告初稿	15 份	107 年 5 月 10 日前	
	座談會企劃書	15 份	107 年 5 月 10 日前	
	期中審查會議	1 場次		備齊資料供機關招開會議(期中審查會議廠商應邀請 2 至 3 位專家學者擔任外聘委員，並支付出席費及交通費) 並以口頭及書面報告須以中文為之
	期中報告修正稿	1 份	期中審查紀錄文到次日起 7 個工作日內提送予機關複審	將審查紀錄、修正情形對照表列入修正報告附錄中
	期中報告完稿	5 份	機關複審無誤確認函之發文次日起 10 個工作日內提送予機關。	

	計畫作業	數量	日程	備註
	研究計畫基本資料及相關資料登錄至 GRB		計畫各期程審查完成三日內	
參、 期末報告階段	座談會	1 場次	納入規劃期末報告書內	邀請專家學者及中臺灣區內相關觀光業者至少達 20 名
	期末報告初稿	15 份	107 年 9 月 10 日前提出	期末成果報告需增製中英摘要
	期末審查會議	1 場次		備齊資料供機關招開會議(期末審查會議廠商應邀請 2 至 3 位專家學者擔任外聘委員，並支付出席費及交通費)並以口頭及書面報告須以中文為之
	期末報告修正稿	1 份	期末審查記錄文到次日起 7 個工作提送予機關複審	將審查紀錄、修正情形對照表列入修正報告附錄中
	期末報告定稿本	5 份	機關複審無誤確認函之發文次日起 10 個工作日內提送予機關。	連同報告電子檔、光碟交付機關
	研究計畫基本資料及相關資料登錄至 GRB		計畫結束後四個月內	

第二節、工作人力配置

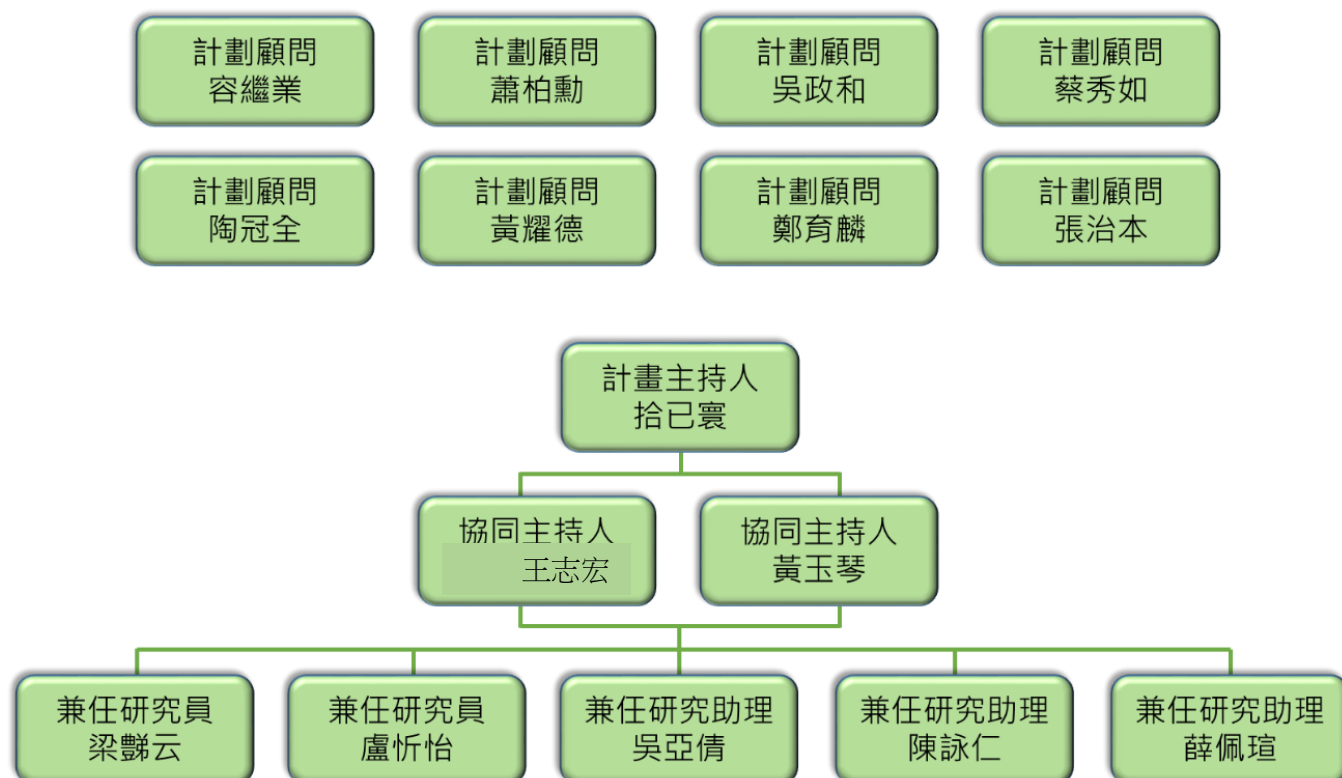
為順利完成本計畫，本團隊的組成分為顧問團隊及工作團隊兩大類。其中顧問團隊主要以熟悉臺灣及中臺灣觀光發展進程及觀光產業的學者為主，期望能夠運用其在觀光休憩、旅運管理、觀光事業等領域中豐富的知識與經驗，完備研究計畫，顧問團隊成員如下：

屬性	姓名	現職
顧問	容繼業	東海大學餐旅管理系 講座教授

工作團隊藉由基本資料調查、研究方法分析、整體觀光對策構想等步驟，各司其職、分工合作完成臺中市與中臺灣如何從 2.0 邁向觀光 4.0 發展計畫提案，提出後續計畫的實際運作對策與執行方向，完成中臺灣整體觀光策略發展，使臺中能成為亞洲觀光樞紐，工作團隊成員如下：

計畫職稱	姓名	現職
計畫主持人	拾己寰	國立臺中教育大學文化創意產業設計與營運學系 副教授 文創設計管理產業碩士專班/管理學院國際經營在職碩士專班 執行長
協同主持人	王志宏	國立臺中教育大學永續觀光暨遊憩管理研究系主任
協同主持人	黃玉琴	國立臺中教育大學永續觀光暨遊憩管理研究副教授
兼任研究員	梁艷云	臺灣文化創意產業學會專案人員
兼任研究員	盧忻怡	臺灣文化創意產業學會專案人員
兼任研究助理	吳亞倩	臺灣文化創意產業學會專案人員
兼任研究助理	陳詠仁	臺灣文化創意產業學會專案人員
兼任研究助理	薛珮瑄	臺灣文化創意產業學會專案人員

第三節、計畫組織架構



職位	執掌事項
專業顧問	協助提供本專案研究內容與分析資料相關等專業資訊、預算評估與專業諮詢等。 協助提供本專案各項提報文件之資訊、資料、分析及諮詢等。 必要時參與研究分析檢討與主辦機關審查會議並提供意見與諮詢。 協助計畫主持人提供主辦機關有關本案之諮詢與服務。 其他經計畫主持人有關本專案所需要之專業諮詢。
計畫主持人	負責綜理本專案各項計畫作業之執行與人員管理及調配。 召集本專案團隊執行計畫作業內容之檢討與評估等會議。 審定應提送之工作執行報告書、期中報告書計畫；結案成果報告書等文件內容，送主辦機關核定。 督導本專案中各項進度管理、品質管控等作業。 主導本專案座談會、論壇等各項活動之企劃與執行。

協同主持人	協助綜理本專案各項計畫作業之執行與人員管理及調配。 協助本專案團隊執行計畫作業內容之檢討與評估等會議之執行。 協助主持人審理各項文件內容並提供專業諮詢。 協助主持人督導本案各項進度管理、品質管控等作業。 協助主持人督導辦理本專案各項研究作業之執行。 其他經計畫主持人有關本專案之交辦事項。
兼任研究員以及兼任研究助理	負責本專案作業與主辦機關之溝通、協調與連繫等作業。 辦理各項有關本專案研究執行與資料彙整等作業。 負責連繫本專案顧問團隊與專業人員提供各項專業諮詢及出席必要之相關會議。 主辦本專案各項提報文件報告或計畫書等編輯作業。 協助主辦機關辦理文件審查與驗收等作業。 其他經計畫主持人有關本專案之交辦事項。

第四節、工作會議辦理情形

本案定期與團隊顧問及主辦機關共同召開工作會議，密切與計畫相關人員交流，階段性的調整及修正計畫內容，以落實計畫執行，以下為本計畫現階段之相關會議總表：

項次	日期	會議主題
1	107/04/20	 團隊工作會議討論：願景策略議題討論
2	107/05/03	 期初審查會議
3	107/06/29	團隊工作會議討論：座談會討論及計畫修正 

4	107/07/11	團隊工作會議討論：1.0-4.0 定義討論 
5	107/08/27	團隊工作會議討論：期中計畫書討論 
6	107/09/26	期中審查會議 
7	107/12/04	期末審查會議 

第五章、 附件

第一節、 歷次審查會議意見處理情形對照表

期中報告審查意見修正對照表			
委託研究計畫名稱		臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫	
提議機關人員	項次	會議意見	處理情形及報告修正後內容
顏教授昌華	1	第三章第六節「課題發展與對策」標題與觀旅局規定名稱相異，請按觀旅局規定更改標題。另第二章與其第一節標題相同，兩者標題應再調整。	遵照辦理，業已將第二章第一節調整為研究步驟，詳見 PI、P5；第三章第六節改為「發展課題與對策」，詳見 PI、129
	2	第 8 頁，圖一「臺中市國際觀光發展藍圖」應包含觀旅局 104 年所提出的三大目標，但圖中尚缺乏其中一項「海空併進，國際行銷」目標，請再修正。	遵照辦理，已修正圖一。詳見 P2
	3	期中報告中部分圖片缺乏文字論述，如在第 12 頁的計畫流程圖即未以文字說明該圖，且部份圖片於內文中亦未敘述如圖 o，請再加以補充。另第 10 頁圖 3「海線雙港副都心整體規劃藍圖」，於內文並無連結，建議刪除該圖。	遵照辦理，已將圖示加入敘述當中並刪除圖 3，並於內文補充敘述如圖 o 之說明。
	4	第 15 頁「整體計畫願景目標」中的第三項目標述及建立新觀光國際品牌，爰應於後續推動策略中提出相對應規劃。另因第五項目標述及增加產值收益，爰建議團隊可評估納入第三章第四節「旅運需求預測與分析」中，推估未來可創造產值。	P.8「整體計畫願景目標」中的建立新觀光國際品牌已於 P135-136 頁提出相應規劃。第五項目標述及增加產值收益，請見第 p166-171
	5	第六節「課題發展與對策」係源自於前面章節分析的結果，故應強化與第三節「深度訪談」間的前後連結性。	遵照辦理，詳見 P 129-132
	6	第 82 頁的「問題四」應為「課題四」，再請修正。	遵照辦理，已將 P131 的「問題四」改為「課題四」。

	7	工作計畫書審查意見修正對照表中有委員提及希望本案能對申請慢城認證給予策略性的指導與建議，但目前於行動方案中並未多加著墨，希望團隊能就此再加以補充說明。	遵照辦理，詳見 P 129、137
	8	建議增加規劃限制論述。	遵照辦理，詳見 P 166
交通局	1	宗教為觀光重要一環，且中臺灣有許多國際知名的宗教活動，如：大甲、白沙屯媽祖遶境，及北港迎媽祖等，爰第 17 頁「人文遊憩資源」應補充中臺灣特色宗教活動。	遵照辦理，詳見 P12-14、P24-25
	2	建議補充臺中即將開幕，且位於重要交通節點及具遊憩設施之大型購物商場，如位臺中港的三井 outlet，以及鄰近烏日高鐵站的 ATT 購物商場。	遵照辦理，詳見 P23、P46、48、138
	3	第 36 頁「海運系統」，應再加強敘述臺中港近年投注的觀光建設，及近期受關注的臺中至澎湖海運航線。	遵照辦理，詳見 P48-49
	4	第 29 頁「航空系統」應納入行政院已核定之「臺中國際機場 2035 年整體發展計畫」，未來機場可容納旅客人次將大為提升，亦建議納入第三章第四節「旅運需求預測與分析」中一併分析。	遵照辦理，詳見 P40-43
	5	第 37 頁「區內交通動線」敘述完整，但仍建議增加圖示，使讀者一目了然。	遵照辦理，已增加圖 15，標示經過臺中市之省道級的快速公路。詳見 P50
	6	「交通現況分析」應補充交通局現今重要政策，如大臺中 123 政策中 1 條山手線之鐵路佈局，及藍綠線捷運規劃，將形成環狀鐵路及捷運十字軸線之完整軌道路網，亦將大為影響著後續觀光發展走向，並與未來旅遊模式相結合，故以上重要交通政策應加強闡述。另應補充臺中 MR.B&B 交通策略，其中 Metro 捷運及 Rail 鐵道即為交通發展骨幹，再搭配 Bus 及 Bike 成為複合式大眾運輸路	遵照辦理，詳見 P46-48、57-61、79、59-66

		網，此為未來交通及觀光重要發展趨勢，亦是中臺灣可發展方向。	
	7	中部地區相當適合國際觀光客到訪，然目前仍尚未推出區域性交通周遊券，故建議可以中部三大重要門戶臺中國際機場、臺中港、高鐵臺中站為主，於期末報告規劃五天四夜中部地區交通周遊券，便利旅客旅遊。	於 P140、141、P142 提出建議以區域觀光圈概念發展中臺灣觀光共同主題旅遊產品，並可配合現行中臺灣好玩卡發行旅遊套票，整合重要交通節點，提供一站式旅遊服務。同時推出主要交通運輸載具之旅遊套票。
	8	建議期末階段應於第三章第四節「旅運需求預測與分析」中，推估國際及國內觀光客數預期將增加多少之數據，後續才可據以規劃未來運輸配置策略。	遵照辦理，詳見 P104-122
研究發展考核委員會	1	本案期程稍有延宕，希望後續期末報告能於今年 10 月 31 日前完成，並於 12 月 10 日前結案，煩請加以注意工作期程。	遵照辦理
李君如	1	觀光供給面分析資料尚不夠全面，且多採用網路資訊，較缺乏公信力，建議可引用中臺灣各縣市政府及臺中各局處已完成之觀光相關發展計畫，藉以快速的蒐集及盤整資源，納入溫泉、宗教、觀光工廠等更完整的觀光資源。	遵照辦理
	2	觀光需求面分析資料部分，在第 28 及 29 頁雖採最新年度數據，但都以單一橫斷面數據為主，而橫斷面數據便無法顯示出動態的趨勢變遷，故建議將數據調整為縱斷面，才得以看見人口及產業歷年變化。	遵照辦理，詳見 P28-35
	3	建議再補充中臺灣各縣市近十年或五年的自然增加及社會增加人口數，並加以闡述社會增加又源自於哪些縣市移入的人口等。除人口數外，其年齡及教育程度等均會牽動著旅遊需求及市場的改變，故應全面納入決策考量。	遵照辦理，詳見 P29-31
	4	第 28 頁，中臺灣七縣市中 15 歲以上人口高等教育程度比例雖以嘉義市 47.9% 為最高，卻忽略了係因嘉義市 15 歲至 64 歲人口相對較少，因而造成此結果，而嘉義也正面臨著顯著的高齡化現象，	遵照辦理，詳見 P31-32

		故建議在交叉分析數據時應更審慎考量。	
	5	第 29 頁雖包含工業及服務業普查資料，但農業亦對臺中及中臺灣而言相當重要，故應再加以補充。	遵照辦理，詳見 P33-36
	6	住宿係同為市場面及需求面的重要資源，除國際觀光旅館外，不論是民宿、大學宿舍及香客大樓均為住宿資源一環，而團隊應再參考交通部觀光局資料納入住房率、住客組成之資料，因團客、散客、國內及國外觀光客之策略操作方式均為不同，且涉及了旅館是否還具缺口等議題。另有關露營區則為近期興起的住宿資源，未來對露營區的管理與規範亦可併入探討。	遵照辦理，詳見 P26-29
	7	第 65 頁來臺旅客人次統計只列了外籍及華人旅客兩類，但應再加以區分不同國別的旅客人數，讓分析更加細膩。	遵照辦理，詳見 P94-97、99
	8	重大觀光相關計畫部分，應再補充中部區域重大觀光相關計畫，如臺中藍綠線捷運建設計畫，雖不是觀光單位主導但亦影響著觀光發展。	遵照辦理，詳見 P60-61
	9	前述觀光資源分析，與後面課題及策略須具前後邏輯性，應藉完善的資料調查分析以支撐策略的背景論述。後續亦應落實提出具可行性且讓民眾有感的觀光發展策略，且可精煉重點幾項即可，以利民眾理解，如大臺中 123 即為具體且簡單明瞭的城市發展策略。	遵照辦理。
	10	本案建議後續可訂定 KPI，如設定國內及國際觀光客成長率等。	遵照辦理，詳見 P167-168
	11	目前政策中並未看出臺中國際觀光品牌的未來定位，應加以著墨發展臺中觀光品牌，提出產品風格、相對應策略，讓臺中觀光走出自己特色。	遵照辦理，已於推動目標中「佈局國際、深化臺中味」項下，提出「生活首都、宜居城市」理念深植觀光施政核心及花博吉祥物塑造成臺中觀光品牌代言人，詳見 P135
饒科長 栢丞	1	建議團隊應加強彙整及鏈結縱向間中央上位政策，及橫向間各局處相關重要政策。	遵照辦理，已於計畫補述中央上位政策及臺中市政府各局處相關重要政策。詳見 P65-72、79-84
	2	建議文獻分析、深度訪談、旅運旅運需求預測與分析等各研究方法，應有各自	遵照辦理，詳見 P 123-128

		應解決的問題及應達成的目標，再藉由 SWOT 分析自前面資料調查中歸納出更多優劣勢、機會及威脅，俾利後續能更明確且完善地論述課題與對策，而課題與對策部分亦建議團隊提供機關更多參考選項。	
	3	座談會係採用焦點團體研究方法，建議計畫流程應配合調整。	遵照辦理，已在計畫中調整為焦點團體之方法。詳見 P5、7
	4	在第 85 頁推動策略中應提出可行的建議推動期程，如區分短、中、長期各階段應執行之事項，提供機關參考。	遵照辦理，詳見 P158-165
	5	建議團隊期末階段可提出與交通局合作發展區域觀光之方案。	於 P136-137、P149 提出建議升級「中進中出」策略、建構與優化主要交通運輸場站之交通接駁、整合與推出主要交通運輸載具之旅遊套票。
	6	Airbnb 及廉價航空的盛行使國內與國際旅遊界線變得模糊，建議團隊就未來要如何因應此趨勢發展乙節，於未來觀光發展構想中一併考量，並提出相對應的策略。	遵照辦理，詳見 P 130

期末報告審查意見修正對照表			
委託研究計畫名稱		臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫	
提議機關人員	項次	會議意見	處理情形及報告修正後內容
顏委員昌華	1	內文倘先出現圖表而後出現文字，易造成閱讀困難，建議團隊再調整排版。	遵照辦理，已全盤審視報告書，並整體調整圖表與文字順序。
	2	第 35 頁中表 8 內缺乏彰化縣及雲林縣欄位，請再加以補充。	遵照辦理，第 29 頁表 8 已補充彰化縣及雲林縣欄位。
	3	第 34 至 36 頁請按文字敘述排列表順序。	遵照辦理，第 26 至 29 頁已按文字敘述調整列表順序。
	4	第 35 至 36 頁中表 8 至表 10，建議增加合計欄位，以綜觀中臺灣各國住客數。	遵照辦理，第 28 頁至第 29 頁表 8 至表 10 已增加合計欄位。
	5	第 37 頁有關嘉義市高等教育程度比率高乙節，報告中歸結原因為嘉義市人口數相對較少，但此論述對於報告內容幫助不大，建議可調整朝臺中市教育水平高之方向論述較為適當。	遵照辦理，已將第 31-32 頁論述修正。
	6	建議在第 67 頁「(七)民國 100 年起」可補充說明交通部觀光局致力經營旅遊目的地品牌，而於後續推動策略部分亦可加以闡述臺中配合中央政策積極發展旅遊品牌。	遵照辦理，已於第 63 頁補充明說明。
	7	第 66 頁「重大觀光計畫」，建議應按整體、區域、縣市之順序，有條理的排列，以使閱讀者便於理解。	遵照辦理，第 62-74 頁「重大觀光計畫」之章節內文已按整體、區域、縣市之順序調整。
	8	P72 頁「i3 Travel 愛上旅遊-觀光低碳複合運輸服務示範計畫」內文說明執行期程為 2011-2015 年，但卻列於現行觀光發展政策項下，請再進行確認。	遵照辦理，第 65 頁，已將「現行觀光發展政策」修正為「觀光發展上位政策」。
	9	自第 73 頁起，圖表文字說明與圖表編碼相異，請再加以調整。	遵照辦理，已全盤審視報告書並調整。
	10	第 82 頁中的「區域觀光發展優勢」部分，應再多補充區域觀光發展優勢之看法與論述。	遵照辦理，第 78-79 頁已補充論述。
	11	第 143 頁的「推行觀光計程車授證機制」並未在行動計畫加以說明，請加以補充。	遵照辦理，已於第 165 頁增加說明「觀光計程車計畫」之行動方針。

李委員 君如	1	第 37 頁嘉義市與其他縣市間高等教育程度比例之差異性，係因城鄉落差，非因人口數高低，請再調整論述。	遵照辦理，已將第 31-32 頁論述修正。
	2	建議部分資料可再優化呈現與分析，例如加入成長率（如表 17 觀光周邊產業從業人數分析），或是加入歷年的動態分析（如住宿數據、來臺旅客地區分析數據），並考量中臺灣觀光特質做更適切的分析與論述。	遵照辦理，已將第 28 至 29 頁及 34 至 35 頁資料優化呈現。.
	3	第 41 頁中圖 7 及表 17 所列時間長短不同，建議統一調整成以五年為基準，使比較基礎較為一致。	遵照辦理，已將第 34 至 35 頁圖表調整為 10 年。.
	4	第三章第四節「旅運需求預測與分析」的模型圖呈現方式，建議可凸顯月份及季節的特性並以疊圖方式處理，以清楚看出遊客人數的變化。	遵照辦理，已修正於第 112 頁至第 122 頁。
	5	第三章第十節「貳、預期績效指標及評估標準」中的指標訂定可以再評估內容及標準的適切性。如:評估指標中的與大專院校共同培育國際迎賓志工及走動式旅服人員數較偏向於單一小計畫之 KPI	遵照辦理，已修正於第 164 頁至第 165 頁。
	6	第三章第十節「參、預期成果及異業結合效益」，因目前列舉之效益亦能適用於全臺灣，故建議研究團隊應多加著墨於實施行動計畫後可產生之效益，促使臺中與其他縣市有所差異化，並在亞太地區中脫穎而出。另「慶典盛事傳播渲染力」中除了列舉 2018 臺中世界花卉博覽會、2020 世界蘭花會議等外，建議加入常年舉辦的特色活動盛事，如臺中媽祖國際觀光文化節等，加強臺中與中臺灣的獨特性。	遵照辦理，已修正於第 166 頁至第 168 頁。
交通局	1	目前捷運藍線已確定延伸至臺中港，但報告仍只寫至沙鹿，請再調整，另圖 15、18、19 有關捷運部分請一併更新。	遵照辦理，第 60 頁已修正論述，並更新圖 15、18、19。
	2	第 63 頁「臺中捷運藍線」部分，建議先將藍線第二階段尚待辦理可行性研究之相關敘述刪除。	遵照辦理
	3	第 169 頁「智慧觀光-中臺灣交通往大數據串連無縫隙」中提及欲運用交通運輸旅遊資料打造交通無縫隙，但於行動計畫中並未提	遵照辦理，已修正於第 167-168 頁。

		及交通數據如何取得、分析、處理，建議再修整此部分論述，使前後文得以呼應。	
	4	第 127 頁提及「大眾運輸多以市民需求為主，造成遊客在交通運輸接駁上產生困擾」，因交通局所規劃的大眾運輸本就以市民需求為優先，爰建議將「多以市民需求為主」修改成「較缺乏觀光景點接駁」即可。	遵照辦理，第 131 頁已修正論述為「臺中市現已規劃固定路線之大眾運輸，但缺乏觀光景點接駁，致遊客於旅遊景點間的交通銜接上較為困擾」。
	5	第 238 頁至第 241 頁，請再更新附件中臺中市 iBike 站點。	遵照辦理，已於第 257 至第 260 更新中臺灣自行車站點。
	6	第 162 頁「主要交通運輸場站交通接駁優化計畫」，若僅輔導業者自發性發展接駁服務，交通局則不予干涉業者所提供之交通服務。	遵照辦理，第 165 頁，行動計畫名稱修正為「旅客住宿交通接駁優化計畫」，並將原列協辦單位之交通局移除。
	7	許多行動計畫與本府各局處均有所關連，建議後續提供報告予各局處參考。	遵照辦理。
研究發展考核委員會	1	本案成果報告撰寫格式請依「臺中市政府及所屬各機關委託研究計畫作業要點」規定撰寫，且應有完整的中英文摘要，另報告完成後請依規定至政府研究資訊系統(GRB)完成資料的建置及審核作業。	遵照辦理。
	2	依前揭作業要點規定，請觀旅局於研究完成後 6 個月內將研究報告建議事項採行情形或成效送本會備查。另除政府資訊公開法第 18 條所定情形外，委託研究計畫應於結束後四個月內完成相關寄存作業，俾利公眾參考使用。	遵照辦理。
	3	本案係以代收代付、專款專用方式辦理，請觀旅局於計畫執行完畢後，107 年 12 月底前檢具原始憑證、驗收證明文件及研究成果報告書送本會辦理核銷轉正事宜。	遵照辦理。
觀光企劃科林股長建宏	1	第 57 頁中表 24「光林我家線」應為「光林我嘉線」。	遵照辦理，第 52 頁內文與表 24 皆已修正。
	2	第 160 頁「臺中觀光雲端資料庫大數據分析平臺計畫」，因大數據要能完整分析，許多時候須向電信用者付費索取資料，若以目前規劃經費來看，無法支持長期的數據收集，因此建議逐年皆編列經費。	遵照辦理，第 164 頁已調整此行動計劃之經費編列。
	2	第 165 頁評估指標中的「來臺旅客主要遊覽景點所在縣市之來臺中相對次數(人次/百	遵照辦理，第 167 目標指數已調整。

		人次)」，因 105 年指數為 11.58%，而 106 年成長至 12.34%，爰建議 110 年的中期目標及 111 年長期目標可再大膽設定目標。	
	3	第 167 頁評估指標中的「自行車道改善指標多語性及統一性」，因目前臺中自行車道全長為 624.5 公里，建議 110 年中期目標及 111 年長期目標，可以更加大膽設定目標，加速落實建置友善環境。	遵照辦理，第 168 目標指數已調整。
	4	第 169 頁「從庶民到官方單位支持觀光旅遊產業發展」建議改為「從公、私部門及民眾齊力支持觀光旅遊產業發展」，更加符合所描述之效益。	遵照辦理。已修正於第 169 頁。
	5	第三章第四節「旅運需求預測與分析」論述中提及臺中及中臺灣，但僅分析了臺中的遊憩據點，請再加以修正。	遵照辦理，已修正於第 107 頁至第 111 頁。
	6	旅運需求預測與分析的數據來源以交通部觀光局「觀光統計年報」中「觀光遊憩區遊客人數報表」及臺中市政府觀光旅遊局「臺中觀光統計及分析報告」中遊憩據點人次數據等資料為主，惟缺少霧峰林家花園及高美濕地人次數據，再請補充說明。	遵照辦理，已修正於第 105 頁至第 106 頁。
觀光企劃科饒科長栢丞	1	第 143 頁「推行觀光計程車授證機制」，因觀光計程車係為可彈性運用的交通工具，且短期內即可建置完成，可彌補短時間內無法建置完成的大型交通建設，是完善交通路網的重要一環，爰期望能補充說明觀光計程車之重要角色。	遵照辦理，已於第 149 頁及第 165 頁中補充說明觀光計程車之重要角色。
	2	第 110 至 111 頁中表 47 請再補充表頭，以利閱讀。	遵照辦理，已修正於第 107 頁至第 111 頁。

第二節、歷次會議記錄

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議

- 一、 會議時間：107 年 4 月 20 日(星期五)下午 15 時 30 分
- 二、 會議地點：臺中市政府觀光旅遊局第一會議室
- 三、 主持人：黃科長裕文 記錄：盧專員忻怡
- 四、 參加單位人員：詳簽到表
- 五、 決 議：

(一) 臺中市政府觀光旅遊局 觀光企劃科：

- 1. 參考中央政府「Tourism2020-臺灣永續觀光發展策略」及之前會議提到的「全域治理」的概念，形成五大觀點，希望能做為臺中觀光指標的參考。
- 2. 政策的目標及策略，建議可以加入動詞，並將具體落實方案的內容擴大範圍，寫出比較大的概念，若將此完善，便能更清楚明瞭。
- 3. 利木津、觀巴等概念，但需公私部門協力、配合各方民間單位，多局處合作，也非觀旅局單方面能執行，還需與局長在多討論。
- 4. 關於海線提出的政策，交通部已定義基隆港、高雄港為臺灣郵輪母港，所以臺中港並無法再以母港的方式操作。
- 5. 舉辦深度訪談，應邀請觀光各領域之先進，將產官學各界，多元的聲音收集，再依此將我們的核心理念長胖。

(二) 臺灣文化創意產業學會：

- 1. 以跨域觀光圈的概念來深化中進中出，從中進中區角度來看，不只有機場還包括海港、高鐵，臺中絕對有資格變成國家門戶，不過目前交通是最大的限制，捷運還尚未像臺北一樣發達，沒有軌道的地方可以參考日、韓的利木津，建立屬於大臺中的利木津。
- 2. 參考日本觀光圈，建立中臺灣觀光圈，運用臺灣好

行、觀光巴士，中臺灣七縣市之間，不刻意以縣市做區分，以旅客角度出發，串接各個熱門觀光景點、飯店、旅店，打造交通無縫隙的概念。

3. 深度訪談我們將會提早展開，期中前會先有基礎，邀請人不侷限於臺中地區之產業，將會納入中市以外中臺灣觀光協會、遊樂業代表等等。

六、 散會(下午 6 時)

臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案工作會議

簽到表

一、會議時間：107 年 04 月 20 日(星期五)下午 15 時 30 分

二、會議地點：臺中市政府觀光旅遊局第一會議室

三、主持人：黃科長裕文

記錄人員：盧專員忻怡

機 關	職 稱	姓 名
觀光企劃科	黃科長裕文	黃裕文
	林委員建宏	林建宏
	駱科員倚晨	駱倚晨
臺灣文化創意產業學會	拾副教授已寰	已寰
	王系主任志宏	王志宏
	黃副教授玉琴	黃玉琴
	梁專員艷云	梁艷云
	盧專員忻怡	盧忻怡

吳專員采綸

吳采綸

簽到表 1

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」
期初工作計畫書審查會議紀錄

- 一、 會議時間：107 年 5 月 3 日(星期四)下午 1 時 30 分
- 二、 會議地點：陽明市政大樓 5 樓本局第二會議室
(臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)
- 三、 主持人：莊主任秘書右孟 記錄：駱倚晨
- 四、 出(列)席單位及人員：詳如簽到表
- 五、 主席致詞：(略)
- 六、 業務單位及規劃單位說明：(略)
- 七、 與會單位意見：(依發言順序)
 - (一) 莊主任秘書右孟
 1. 建議可運用觀光旅遊局大數據資料，及參考交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計表」內中臺灣景點之人次數。
 2. 交通部觀光局尚有相關 4.0 觀光發展策略，建議可一併納入參考。
 3. 觀光 4.0 計畫執行成果，需產出願景策略、具體的施政方針與方向。
 4. 觀光旅遊局正積極整合東勢、石岡、新社、和平等山城觀光資源，推動山城慢活旅遊，並爭取國際慢城認證，希望本案也能對申請慢城認證給予策略性的指導與建議。
 - (二) 文化局
 1. 建議借鏡北、東、南臺灣的操作模式及其發展定位，分析中臺灣觀光發展之優劣勢，作為本案發展架構之立論基礎。
 2. 跨區域治理平臺現況整合效益較低，希望團隊加以說明如何促使中臺灣各縣市相互合作、提供各自資源，以達到區域共榮。
 3. 本案規劃期程自 2018 至 2022 年，惟至今年底才得以完成規劃報告，剩下三年時間中臺灣硬體建置能否趕上規劃期程，再請團隊納入評估。另至 2022

年之發展規劃是否能扣合臺中市之大臺中 123 等重要政策，亦請團隊併入考量。

(三) 研究發展考核委員會

1. 敬請觀光旅遊局完成工作計畫書定稿本後，檢送契約書、工作計畫書定稿本及領據至本會辦理經費核撥。
2. 倘本案後續涉及農業局、原民會或客委會之業務內容，建議邀請相關單位與會共商。

(四) 資訊中心

1. 現今網站多具備響應式網頁設計技術(RWD)可替代 APP 功能，且市面上 APP 不勝枚舉，網路資訊已過於氾濫，觀光 4.0 階段是否有開發 APP 的必要性請審慎評估。
2. 智慧服務除資訊工具外，更重要是須具備完整內容，如文案撰寫、景點介紹、遊程串聯等，藉由提供充分資訊及跳脫官式說法吸引旅客到訪。
3. 如何運用 AR、VR、MR 技術，創造亮點體驗具一定難度，現況較好操作的是 AR，惟如何於景點運用創新方式導入 AR，建議納入研討。
4. 資訊科技之建置及維運需耗費龐大經費，如提供免費 WiFi、設置 Beacon 裝置等皆需挹注大量資金，建議可研討與民間單位合作方案，以減低政府負擔。
5. 花博卡未來將轉為市民卡，建議納入研討花博卡後續應用方式，以提供市民更優質服務。

(五) 本局觀光企劃科

1. 觀光為綜合性之服務產業，包含食、宿、遊、購、行等面向，廣泛涉及各局處業務，而本案規劃內容將以未來臺中市觀光發展及旅客需求為核心，立基於觀光旅遊局可操作之層面，並適度地凸顯各方亟需搭配之關鍵問題，研擬解決對策及發展方向。
2. 簡報內容應補充至工作計畫書，規劃內容應再加以充實。

3. 深度訪談名單及座談會邀請名單現有部分重複人員，座談會應盡量邀集深度訪談對象以外之貴賓，且座談會邀請名單亦不應納入本計畫團隊人員，以廣納各方意見。

(六) 臺灣文化創意產業學會

1. 有關智慧卡之整合策略，本團隊將納入研討範圍。
2. 為充實本案內容，本團隊將拜訪相關局處徵詢意見，建請各單位屆時能協助提供相關資源、資訊及聯繫窗口，俾例本案推展。

八、 決議：

本案工作計畫書原則同意備查，請臺灣文化創意產業學會將與會單位意見納入評估修正，於會議紀錄文到次日起 7 個工作日內提送工作計畫書修正稿 1 份予機關複審，並請將審查紀錄、修正情形對照表列入修正報告附錄中。

九、 散會(下午 3 時 30 分)

「臺中與中臺灣觀光業如何從2.0邁向4.0發展計畫研究案」

期初工作計畫書審查會議

簽到表

一、會議時間：107 年 5 月 3 日(星期四)下午 1 時 30 分

二、會議地點：陽明市政大樓5樓本局第二會議室(臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)

三、主持人：莊右通

記錄人員：駱倚晨

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府 文 化 局	股 長	張永春
臺中市政府 交 通 局	技 佐	曾紀敏
臺中市政府 經 發 局	助理員	吳愛新
臺中市政府 研 考 會	組 員	廖偉娟

簽到表 1

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府 資訊中心	科長	劉明忠
臺中市政府 觀光旅遊局		
	科長	黃裕文
	股長	林建宏
臺灣文化 創意產業學會		
	拾己蒙	
	王巧玲	

簽到表 2

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議紀錄

- 一、 會議時間：107 年 6 月 29 日(星期五)上午 10 時
- 二、 會議地點：本局第二會議室
- 三、 主持人：黃科長裕文 記錄：駱倚晨
- 四、 參加單位人員：詳簽到表
- 五、 規劃單位報告：略

(一) 決議：

- 1. 有關觀光 4.0 觀光發展計畫初稿，其中方案部分內容請廠商依今日與會人員意見調整，並精煉文字。另依業務性質加註本局或其他局處權管，倘若係其他局處之業務範疇，後續請洽詢該單位是否可行。
- 2. 本案為本府研考會補助案件，標案於 106 年 12 月 28 日上網公告，107 年 1 月 9 日開標，1 月 11 日辦理評選會議，囿於本府 107 年度預算至 2 月 27 日才經議會審議通過，且研考會續於 3 月 13 日函送經費核定函予本局，故遲至 3 月 27 日決標。至本案契約原定相關研究人員薪資支付期間為 11 個月（履約期間：決標日至 107 年 12 月 10 日），因上揭因素致履約期間僅剩約 8 個月，為符合現況爰將相關主持人及研究人員薪資支付期間調降至 8 個月，相關差額請調整經費，用於加強座談會宣傳及佈置事宜。
- 3. 觀光 4.0 觀光發展計畫為本局未來四年重要政見，須加以行銷宣傳以廣為佈達臺中及中臺灣觀光發展策略，故請廠商撰擬新聞稿及致詞稿、媒體邀約及協助露出、活動拍照記錄、印製邀請卡 80 份、雜誌刊登廣編稿等事宜。
- 4. 座談會議題涉及臺中及中臺灣未來觀光發展，將廣邀中臺灣各縣市政府及產業到場，請廠商加強臺中及中臺灣形象宣傳，增設臺中及中臺灣意象布置。
- 5. 座談會主持人致詞原為拾副教授已寰，請調整為黃

副教授玉琴。

6. 前開研究人員薪資及座談會變更事宜，請廠商於
107 年 7 月 9 日前檢附完整規劃及報價單，報局辦理變更契約事宜，以利後續活動執行。

六、 臨時動議：無。

七、 散會(下午 1 時)

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議

簽到表

一、會議時間：107 年 06 月 29 日(星期五)上午 10 時 00 分

二、會議地點：陽明市政大樓 5 樓本局第二會議室(臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)

三、主持人：黃科長裕文

記錄人員：駱科員倚晨

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府觀光旅遊局 觀光企劃科	黃科長裕文	黃裕文
	駱科員倚晨	駱倚晨
臺灣文化創意產業學會	拾副教授已寰	拾已寰
	王系主任志宏	王志宏
	黃副教授玉琴	黃玉琴
	梁專員艷云	梁艷云
	盧專員忻怡	盧忻怡

吳專員采綸

吳采綸

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議紀錄

- 一、 會議時間：107 年 7 月 11 日(星期三)上午 4 時
- 二、 會議地點：本局第二會議室
- 三、 主持人：陳局長盛山 記錄：盧專員忻怡
- 四、 參加單位人員：詳簽到表
- 五、 規劃單位報告：略
- 六、 決議：
 - (一) 臺中市政府觀光旅遊局 觀光企劃科：
 1. 觀光 4.0 的計畫執行成果、目標、策略、方案間需要有密切的關聯性，構成縝密的觀光網絡，為中臺灣的觀光佈下全面性發展，而具體行動計畫的產出需要產出更完善且明確的施政方針與方向。
 2. 本計畫中關於觀光 1.0 至 4.0 的定義須更嚴謹的審視及分類，建議可以依照臺灣觀光產業發展及歷程作為分類指標，而對於未來觀光願景發展建議以樓梯式計畫作滾動修正，為觀光未來的發展計畫定位施政方向。
 - (二) 臺灣文化創意產業學會：
 1. 本單位預計於期中報告將中臺灣優劣勢分析加入 TOWS 分析法，將文獻分析中調查中臺灣密切相關的各種內部優勢、劣勢和外部的機會和威脅等列舉，並依照矩陣形式排列，使用系統分析的思考，把各種因素相互匹配起來加以分析，藉此得出一系列相應結論，將此結論實際運用於具體方針中，使得政策與文獻分析有一連貫關聯性。
- 七、 臨時動議：無。
- 八、 散會(下午 6 時)

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議

簽到表

一、會議時間：107 年 07 月 11 日(星期三)下午 04 時 00 分

二、會議地點：陽明市政大樓 5 樓本局第二會議室(臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)

三、主持人：陳局長盛山

記錄人員：盧專員忻怡

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府觀光旅遊局 觀光企劃科	陳局長盛山	陳盛山
	黃科長裕文	黃裕文
	林股長建宏	林建宏
	駱科員倚晨	駱倚晨
臺灣文化創意產業學會	容校長繼業	容繼業
	拾副教授己寰	拾己寰
	黃副教授玉琴	黃玉琴
	梁專員艷云	梁艷云
	盧專員忻怡	盧忻怡

簽到表 1

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」

工作會議紀錄

- 一、 會議時間：107 年 8 月 27 日(星期一)上午 10 時
- 二、 會議地點：本局第二會議室
- 三、 主持人：饒科長栢丞
記錄：駱倚晨
- 四、 參加單位人員：詳簽到表
- 五、 規劃單位報告：略
- 六、 決議：
 - (一)廠商業於 107 年 8 月 27 日提送第一次修正期中報告書，惟經本局審閱後，多處章節連結性不高，且論述嚴謹性及精準度尚不足，請廠商依今日本局會中意見再修正期中報告書架構及內容，並於會議召開日之次日起 10 日內提送第二次修正期中報告書報局，俾利召會審查。
 - (二)本案座談會時間預訂於 10 月中旬舉辦，屆時請廠商邀約中臺灣各縣市觀光局處首長參與議題討論，至有關座談會議題設定與討論形式請再構思。
 - (三)另請廠商於 107 年 9 月 10 日前預先提送期末報告書初稿，俾利本局初步審閱。
- 七、 臨時動議：無。
- 八、 散會(中午 12 時)

臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案工作會議

簽到表

一、會議時間：107 年 08 月 27 日(星期一)上午 10 時

二、會議地點：臺中市政府觀光旅遊局第二會議室

三、主持人：

錢志宏

記錄人員：駱倚晨

機 關	職 稱	姓 名
觀光企劃科	林股長建宏	林建宏
	駱科員倚晨	駱倚晨
臺中文化創意產業學會	王系主任志宏	王志宏
	梁專員艷云	梁艷云
	盧專員忻怡	盧忻怡

簽到表 1

「臺中與中臺灣觀光業如何從 2.0 邁向 4.0 發展計畫研究案」
期中報告審查會議紀錄

- 一、 會議時間：107 年 9 月 26 日(星期三)下午 2 時 30 分
- 二、 會議地點：陽明市政大樓 5 樓本局第一會議室
- 三、 (臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)
- 四、 主持人：饒科長栢丞(代理) 記錄：駱科員倚晨
- 五、 出(列)席單位及人員：詳如簽到表
- 六、 主席致詞：(略)
- 七、 業務單位及規劃單位說明：(略)
- 八、 與會單位意見：(依發言順序)

(一)顏教授昌華

1. 第三章第六節「課題發展與對策」標題與觀旅局規定名稱相異，請按觀旅局規定更改標題。另第二章與其第一節標題相同，兩者標題應再調整。
2. 第 8 頁，圖一「臺中市國際觀光發展藍圖」應包含觀旅局 104 年所提出的三大目標，但圖中尚缺乏其中一項「海空併進，國際行銷」目標，請再修正。
3. 期中報告中部分圖片缺乏文字論述，如在第 12 頁的計畫流程圖即未以文字說明該圖，且部份圖片於內文中亦未敘述如圖 o，請再加以補充。另第 10 頁圖 3「海線雙港副都心整體規劃藍圖」，於內文並無連結，建議刪除該圖。
4. 第 15 頁「整體計畫願景目標」中的第三項目標述及建立新觀光國際品牌，爰應於後續推動策略中提出相對應規劃。另因第五項目標述及增加產值收益，爰建議團隊可評估納入第三章第四節「旅運需求預測與分析」中，推估未來可創造產值。
5. 第六節「課題發展與對策」係源自於前面章節分析的結果，故應強化與第三節「深度訪談」間的前後連結性。
6. 第 82 頁的「問題四」應為「課題四」，再請修正。
7. 工作計畫書審查意見修正對照表中有委員提及希望

本案能對申請慢城認證給予策略性的指導與建議，但目前於行動方案中並未多加著墨，希望團隊能就此再加以補充說明。

8. 建議增加規劃限制論述。

(二)交通局

1. 宗教為觀光重要一環，且中臺灣有許多國際知名的宗教活動，如：大甲、白沙屯媽祖遶境，及北港迎媽祖等，爰第 17 頁「人文遊憩資源」應補充中臺灣特色宗教活動。
2. 建議補充臺中即將開幕，且位於重要交通節點及具遊憩設施之大型購物商場，如位臺中港的三井 outlet，以及鄰近烏日高鐵站的 ATT 購物商場。
3. 第 36 頁「海運系統」，應再加強敘述臺中港近年投注的觀光建設，及近期受關注的臺中至澎湖海運航線。
4. 第 29 頁「航空系統」應納入行政院已核定之「臺中國際機場 2035 年整體發展計畫」，未來機場可容納旅客人次將大為提升，亦建議納入第三章第四節「旅運需求預測與分析」中一併分析。
5. 第 37 頁「區內交通動線」敘述完整，但仍建議增加圖示，使讀者一目了然。
6. 「交通現況分析」應補充交通局現今重要政策，如大臺中 123 政策中 1 條山手線之鐵路佈局，及藍綠線捷運規劃，將形成環狀鐵路及捷運十字軸線之完整軌道路網，亦將大為影響著後續觀光發展走向，並與未來旅遊模式相結合，故以上重要交通政策應加強闡述。另應補充臺中 MR.B&B 交通策略，其中 Metro 捷運及 Rail 鐵道即為交通發展骨幹，再搭配 Bus 及 Bike 成為複合式大眾運輸路網，此為未來交通及觀光重要發展趨勢，亦是中臺灣可發展方向。
7. 中部地區相當適合國際觀光客到訪，然目前仍尚未推出區域性交通周遊券，故建議可以中部三大重要門戶臺中國際機場、臺中港、高鐵臺中站為主，於期末報告規劃五天四夜中部地區交通周遊券，便利

旅客旅遊。

8. 建議期末階段應於第三章第四節「旅運需求預測與分析」中，推估國際及國內觀光客數預期將增加多少之數據，後續才可據以規劃未來運輸配置策略。

(三)研究發展考核委員會

1. 本案期程稍有延宕，希望後續期末報告能於今年 10 月 31 日前完成，並於 12 月 10 日前結案，煩請加以注意工作期程。

(四)李教授君如

1. 觀光供給面分析資料尚不夠全面，且多採用網路資訊，較缺乏公信力，建議可引用中臺灣各縣市政府及臺中各局處已完成之觀光相關發展計畫，藉以快速的蒐集及盤整資源，納入溫泉、宗教、觀光工廠等更完整的觀光資源。
2. 觀光需求面分析資料部分，在第 28 及 29 頁雖採最新年度數據，但都以單一橫斷面數據為主，而橫斷面數據便無法顯示出動態的趨勢變遷，故建議將數據調整為縱斷面，才得以看見人口及產業歷年變化。
3. 建議再補充中臺灣各縣市近十年或五年的自然增加及社會增加人口數，並加以闡述社會增加又源自於哪些縣市移入的人口等。除人口數外，其年齡及教育程度等均會牽動著旅遊需求及市場的改變，故應全面納入決策考量。
4. 第 28 頁，中臺灣七縣市中 15 歲以上人口高等教育程度比例雖以嘉義市 47.9% 為最高，卻忽略了係因嘉義市 15 歲至 64 歲人口相對較少，因而造成此結果，而嘉義也正正面臨著顯著的高齡化現象，故建議在交叉分析數據時應更審慎考量。
5. 第 29 頁雖包含工業及服務業普查資料，但農業亦對臺中及中臺灣而言相當重要，故應再加以補充。
6. 住宿係同為市場面及需求面的重要資源，除國際觀光旅館外，不論是民宿、大學宿舍及香客大樓均為住宿資源一環，而團隊應再參考交通部觀光局資料

納入住房率、住客組成之資料，因團客、散客、國內及國外觀光客之策略操作方式均為不同，且涉及了旅館是否還具缺口等議題。另有關露營區則為近期興起的住宿資源，未來對露營區的管理與規範亦可併入探討。

7. 第 65 頁來臺旅客人次統計只列了外籍及華人旅客兩類，但應再加以區分不同國別的旅客人數，讓分析更加細膩。
8. 重大觀光相關計畫部分，應再補充中部區域重大觀光相關計畫，如臺中藍綠線捷運建設計畫，雖不是觀光單位主導但亦影響著觀光發展。
9. 前述觀光資源分析，與後面課題及策略須具前後邏輯性，應藉完善的資料調查分析以支撐策略的背景論述。後續亦應落實提出具可行性且讓民眾有感的觀光發展策略，且可精煉重點幾項即可，以利民眾理解，如大臺中 123 即為具體且簡單明瞭的城市發展策略。
10. 本案建議後續可訂定 KPI，如設定國內及國際觀光客成長率等。
11. 目前政策中並未看出臺中國際觀光品牌的未來定位，應加以著墨發展臺中觀光品牌，提出產品風格、相對應策略，讓臺中觀光走出自己特色。

(五)饒科長栢丞

1. 建議團隊應加強彙整及鏈結縱向間中央上位政策，及橫向間各局處相關重要政策。
2. 建議文獻分析、深度訪談、旅運需求預測與分析等各研究方法，應有各自應解決的問題及應達成的目標，再藉由 SWOT 分析自前面資料調查中歸納出更多優劣勢、機會及威脅，俾利後續能更明確且完善地論述課題與對策，而課題與對策部分亦建議團隊提供機關更多參考選項。
3. 座談會係採用焦點團體研究方法，建議計畫流程應配合調整。
4. 在第 85 頁推動策略中應提出可行的建議推動期程，

如區分短、中、長期各階段應執行之事項，提供機關參考。

5. 建議團隊期末階段可提出與交通局合作發展區域觀光之方案。
6. Airbnb 及廉價航空的盛行使國內與國際旅遊界線變得模糊，建議團隊就未來要如何因應此趨勢發展乙節，於未來觀光發展構想中一併考量，並提出相對應的策略。

九、 決議：

本案期中報告書修正後通過，請臺灣文化創意產業學會將與會單位意見納入評估修正，於會議紀錄文到次日起 7 個工作日內提送期中報告修正稿 1 份報機關核備，並請將審查紀錄、修正情形對照表列入修正報告附錄中。

十、 散會(下午 4 時 30 分)

「臺中與中臺灣觀光業如何從2.0邁向4.0發展計畫研究案」

期中報告審查會議

簽到表

一、會議時間：107 年 9 月 26 日(星期三)下午 2 時 30 分

二、會議地點：陽明市政大樓5樓本局第一會議室(臺中市豐原區陽明街 36 號 5 樓)

三、主持人：饒宏丞(代)

記錄人員：駱倚晨

機 關	職 稱	姓 名
李委員君如		李君如
顏委員昌華	台中科技大學教授	顏昌華
臺中市政府 交 通 局	技正	吳重揚
臺中市政府 研 考 會	助理員	丁文茵
臺中市政府 觀光旅遊局		

簽到表 1

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府 觀光旅遊局		
	股長	林建宏
	科員	駱倚晨
臺灣文化 創意產業學會		
	專案經理	梁錦云
		王克昌
		拾己震
		盧忻怡

簽到表 2

示範計畫」內文說明執行期程為 2011-2015 年，但卻列於現行觀光發展政策項下，請再進行確認。

9. 自第 73 頁起，圖表文字說明與圖表編碼相異，請再加以調整。
10. 第 82 頁中的「區域觀光發展優勢」部分，應再多補充區域觀光發展優勢之看法與論述。
11. 第 143 頁的「推行觀光計程車授證機制」並未在行動計畫加以說明，請加以補充。

(二)李委員君如

1. 第 37 頁嘉義市與其他縣市間高等教育程度比例之差異性，係因城鄉落差，非因人口數高低，請再調整論述。
2. 建議部分資料可再優化呈現與分析，例如加入成長率（如表 17 觀光周邊產業從業人數分析），或是加入歷年的動態分析（如住宿數據、來臺旅客地區分析數據），並考量中臺灣觀光特質做更適切的分析與論述。
3. 第 41 頁中圖 7 及表 17 所列時間長短不同，建議統一調整成以五年為基準，使比較基礎較為一致。
4. 第三章第四節「旅運需求預測與分析」的模型圖呈現方式，建議可凸顯月份及季節的特性並以疊圖方式處理，以清楚看出遊客人數的變化。
5. 第三章第十節「貳、預期績效指標及評估標準」中的指標訂定可以再評估內容及標準的適切性。如：評估指標中的與大專院校共同培育國際迎賓志工及走動式旅服人員數較偏向於單一小計畫之 KPI。
6. 第三章第十節「參、預期成果及異業結合利益」，因目前列舉之效益亦能適用於全臺灣，故建議研究團隊應多加著墨於實施行動計畫後可產生之效益，促使臺中與其他縣市有所差異化，並在亞太地區中脫穎而出。另「慶典盛事傳播渲染力」中除了列舉 2018 臺中世界花卉博覽會、2020 世界蘭花會議等外，建議加入常年舉辦的特色活動盛事，如臺中媽祖國際觀光文化節等，加強臺中與中臺灣的獨特

性。

(三)交通局

1. 目前捷運藍線已確定延伸至臺中港，但報告仍只寫至沙鹿，請再調整，另圖 15、18、19 有關捷運部分請一併更新。
2. 第 63 頁「臺中捷運藍線」部分，建議先將藍線第二階段尚待辦理可行性研究之相關敘述刪除。
3. 第 169 頁「智慧觀光-中臺灣交通往大數據串連無縫隙」中提及欲運用交通運輸旅遊資料打造交通無縫隙，但於行動計畫中並未提及交通數據如何取得、分析、處理，建議再修整此部分論述，使前後文得以呼應。
4. 第 127 頁提及「大眾運輸多以市民需求為主，造成遊客在交通運輸接駁上產生困擾」，因交通局所規劃的大眾運輸本就以市民需求為優先，爰建議將「多以市民需求為主」修改成「較缺乏觀光景點接駁」即可。
5. 請再更新附件中臺中市 iBike 站點。
6. 第 162 頁「主要交通運輸場站交通接駁優化計畫」，若僅輔導業者自發性發展接駁服務，交通局則不予干涉業者所提供之交通服務。
7. 許多行動計畫與本府各局處均有所關連，建議後續提供報告予各局處參考。

(四)研究發展考核委員會

1. 本案成果報告撰寫格式請依「臺中市政府及所屬各機關委託研究計畫作業要點」規定撰寫，且應有完整的中英文摘要，另報告完成後請依規定至政府研究資訊系統(GRB)完成資料的建置及審核作業。
2. 依前揭作業要點規定，請觀旅局於研究完成後 6 個月內將研究報告建議事項採行情形或成效送本會備查。另除政府資訊公開法第 18 條所定情形外，委託研究計畫應於結束後四個月內完成相關寄存作業，俾利公眾參考使用。

3. 本案係以代收代付、專款專用方式辦理，請觀旅局於計畫執行完畢後，107 年 12 月底前檢具原始憑證、驗收證明文件及研究成果報告書送本會辦理核銷轉正事宜。

(五)觀光企劃科林股長建宏

1. 第 57 頁中表 24「光林我家線」應為「光林我嘉線」。
2. 第 160 頁「臺中觀光雲端資料庫大數據分析平臺計畫」，因大數據要能完整分析，許多時候須向電信用戶付費索取資料，若以目前規劃經費來看，無法支持長期的數據收集，因此建議逐年皆編列經費。
3. 第 165 頁評估指標中的「來臺旅客主要遊覽景點所在縣市之來臺中相對次數(人次/百人次)」，因 105 年指數為 11.58%，而 106 年成長至 12.34%，爰建議 110 年的中期目標及 111 年長期目標可再大膽設定目標。
4. 第 167 頁評估指標中的「自行車道改善指標多語性及統一性」，因目前臺中自行車道全長為 624.5 公里，建議 110 年中期目標及 111 年長期目標，可以更加大膽設定目標，加速落實建置友善環境。
5. 第 169 頁「從庶民到官方單位支持觀光旅遊產業發展」建議改為「從公、私部門及民眾齊力支持觀光旅遊產業發展」，更加符合所描述之效益。
6. 第三章第四節「旅運需求預測與分析」論述中提及臺中及中臺灣，但僅分析了臺中的遊憩據點，請再加以修正。
7. 旅運需求預測與分析的數據來源以交通部觀光局「觀光統計年報」中「觀光遊憩區遊客人數報表」及臺中市政府觀光旅遊局「臺中觀光統計及分析報告」中遊憩據點人次數據等資料為主，惟缺少霧峰林家花園及高美濕地人次數據，再請補充說明。

(六)觀光企劃科饒科長栢丞

1. 第 143 頁「推行觀光計程車授證機制」，因觀光計程車係為可彈性運用的交通工具，且短期內即可建置

完成，可彌補短時間內無法建置完成的大型交通建設，是完善交通路網的重要一環，爰期望能補充說明觀光計程車之重要角色。

2. 第 110 至 111 頁中表 47 請再補充表頭，以利閱讀。

八、 決議：本案期末報告修正後通過，請臺灣文化創意產業學會依據委員及本府各與會單位意見納入評估修正，於會議紀錄文到次日起 7 個工作日內提送期末報告修正稿 1 份報機關核備，並請將審查紀錄、修正情形對照表列入修正報告附錄中。

九、 散會(上午 12 時 00 分)

「臺中與中臺灣觀光業如何從2.0邁向4.0發展計畫研究案」

期末報告審查會議

簽到表

一、會議時間：107年12月4日(星期二)上午10時30分

二、會議地點：臺灣大道市政大樓惠中樓6樓601會議室(臺中市西屯區臺灣大道三段99號)

三、主持人：張宏承

記錄人員：廖偉倫

機 關	職 稱	姓 名
李委員君如		李君如
顏委員昌華	教授	顏昌華
臺中市政府 交 通 局	股長	葉瑋婷
臺中市政府 研 考 會	組員	廖偉娟
臺中市政府 觀光旅遊局		

簽到表 1

機 關	職 稱	姓 名
臺中市政府 觀光旅遊局		
		林建宏
臺灣文化 創意產業學會		邱 邑
		孔 凡

簽到表 2

第三節、深度訪談內容

編號001.

1. 臺中市目前較缺乏會吸引國際觀光客的國際亮點，雖然部分遊客都會經由臺中國際機場入境臺灣，但遊玩路線經常跳過臺中就往清境或是武陵，對於這樣的現象，應要有個應對策略，如：打造一個會吸引外籍旅客的大型國際亮點，增加遊客們停留在臺中的時間。
2. 臺灣逐漸邁向高齡化社會，銀髮族客群的比例日益增加，面對趨勢的改變，國民旅遊的目標應向銀髮族多加著墨。銀髮族的特性為自由行比例低、行程偏向漫活輕鬆，對於中臺灣的旅遊屬性來說也十分契合，是可以重點發展的客群之一。
3. 政府單位往往擔心偏重一方而將資源分散，這樣的作法雖然會減少爭議，但容易使得政策缺乏重點，反而無法吸引觀光客。如果能將資源聚焦，打造亮點，較易因為特色吸引到觀光客，而觀光客帶來的經濟效益也不只侷限亮點內，也會帶動周邊的商圈。
4. 建議減少包機型態的航班，包機為已經綁定好旅客的形式，那如果外國人想來臺灣自由行，就無法搭乘包機型態的航班。包機的做法雖然不會讓航空公司虧損，但也無法將人流帶進臺灣。
5. 在建置機場時，應要把周圍的捷運、臺鐵等交通設施規劃完善，目前配合接駁的大眾交通稍嫌不足。
6. 臺中港的旅客大樓距離臺中港較遠，遊客在檢查完行李後，還要繼續搭乘遊覽車，十分不便，如果要把臺中港做為母港的話，這些問題都還須思考如何改善。
7. 觀光所涵蓋的面向不可勝數，也無法由觀光旅遊局獨自一一完成，因此觀光政策除了得到首長的支持外，與各個橫向部門連結也十分重要。
8. 政府往往擔心偏袒單一業者，因而避免釋放任何利益給廠商，如此作法反而因噎廢食，造成廠商與政府合作得不到任何益處，久而久之也會不願協助政府的活動，因此如何在政府與廠商利益之間找尋適當的平衡點，是十分需要立即提出探討的議題。
9. 彩虹眷村是港澳客的熱門旅遊景點，但卻缺乏周邊規劃，也缺乏可以創造經濟效益的模式，對於居民來說，觀光客來如果沒有創造產值，只帶來吵鬧，久了避會有些不愉快，對於可以創造效益的地點，政府應該要多加著力，思考如何運用觀光為地方帶來產值。
10. **2018 臺中世界花卉博覽會**為享譽國際的盛事之一，若能配合花博發展套票，讓遊客跟隨套票至其他觀光景點，帶動臺中周邊甚至是鄰近縣市的發展。
11. 智慧觀光我認為民間發展的速度會相較政府快速，不需要政府來推動。
12. 苗栗各式體驗館多、南投自然景色優美、臺中為一個都市與鄉村的混合體，中臺灣每個縣市都有各自的特色，若能把每個縣市的特色景點包裝起來做成一個套裝，協同中臺灣縣市共同做行銷推廣，把七縣市力量整合，絕對會比單打獨鬥來的有力量。

13. 臺中有都市該有的便利也有鄉村的悠閒感，這麼多樣化的臺中，觀光客只來短短的幾天不可能甚麼都體驗到，重點在於我們想給予國際觀光客怎樣的印象，讓大家願意一再重遊。政府需要思考想臺中市的品牌印象，而不是讓遊客自己來探索。

編號002.

1. 希望政府加強取締非法日租，一中街、逢甲、草悟道及火車站附近都有大量的非法日租套房，若放任非法業者，會造成合法業者因為遵守法規而用較大的成本與非法的業者競爭，導致合法的業者生存辛苦。
2. 鼓勵分享經濟的蓬勃發展，但相對政府也應要提出政策管理，臺灣有很多非法的旅宿業者都可以在 airbnb 的網站輕鬆上架，對於這樣的漏洞，因要加以管制，這樣不僅能保障消費者，對於稅收也能都收到，一視同仁旅宿業者。管制 airbnb 的方法建議參考日本政府規定 airbnb 網站只能上架日本政府認證合法的旅宿。
3. 旅宿業目前現況供需失衡，旅館、民宿供過於求，但每年的旅館數量還是持續在上漲。依照業者們的角度並不反對新血的加入，因為有新業者加入會刺激旅宿業者創新，但政府應該要調控上升速度並適度揭露資訊，讓民眾知道旅宿業已經飽和，才不會有許多人不了解情勢就加入戰局。
4. 反對於都市計畫區內設立民宿，民宿為副業、旅館為專職，兩種本就為不同目的及取向而設立，政府應要有規劃把民宿與旅館針對不同客群、不同地區之間做個區隔，而不是讓業者隨心建置，導致旅館業者不易生存。
5. 旅宿業為國際觀光客必會經過的重要據點，政府政策走向可以將旅館做為一個平臺，利用旅館傳達資訊、連結各個觀光景點、商圈、會展，利用旅館作為一個 hub 帶動周圍觀光。
6. 旅館可以引進區塊鍊，去中心化，但業者沒有這個能力，建議政府往這方面投入，建置平臺邀請業者加入，讓旅館業可以走在前頭帶領觀光產業。
7. 產、學界各自專精的領域不同，應該要加強連結互補不足。產業界在擬定戰略的時候要參考學界的研究，學界於研究方向應也要考慮需求並朝向實務方向前進。
8. 旅館業自己有在推動 CSR，如：旅館剩食與食物銀行合作，這樣的舉動只是舉手之勞也不會特別增加成本，時間久了其實在做 CSR 的旅館都會感受到回饋，大家都會想要主動做，那如果在觀光業大家都能提倡這塊，把 CSR 內化，觀光產業會更加興盛。
9. 政府做為業界的領頭羊，若業者能力不足政府要試圖誘導想辦法輔導產業升級、品質提升，從通路、人才等地方著手。
10. 政策工具很多，不希望政府利用補助的方式作為政策，倘若某天沒有補助，業者可能就活不下去，建議以興建基礎建設代替補助。若只是短期以補助作為治標政策，還是要試圖利用補助讓觀光客做消費循環。
11. 廉航發展對業者來說是一刀兩面，當廉航起飛，業者的競爭對象就不僅只限於國內，而是要跟附近飛航時間三小時內的國家競爭(如：香港、沖繩、

濟州島、蘇美島、普吉島)。現在已經是打群架的時代且競爭對手已經變成國際，同業更要共同聯盟，才有足供的實力與國際競爭。

12. 目前旅館業供過於求，如果旅館數持續上升，旅館可能會面對缺乏中階人力的問題，此現象會使基層人員在經驗不足的情況下就能迅速升職，整體產業的素質都會被影響，造成旅館業受到質變。
13. 觀光有很多種形式，如：農業觀光、運動觀光、醫療觀光等，而以上提及的觀光都需要跨局處整合才能完善，因此橫向局處的溝通與串連為使觀光成功的條件之一，建議觀光旅遊局每季邀請其他局處局長或科長以及議員參與交流會議，增進各局處間交流。
14. 建議政府在外包訂定標規時應帶入觀光的概念，如：拍微電影、宣傳影片時，需帶入觀光工廠或旅館，使舉國一致動起來，共同做觀光。
15. 產、官、學之間合作是務必的，但建議加入媒體，媒體可以作為活動資訊的行銷、資訊的揭露，並監督政府施政。

編號003.

16. 政府的觀光宣傳文件上常常會缺乏民間經營的業者，為此避免偏袒特定廠商，但政府與企業應要互相幫忙，互相宣傳，力量才會加乘，像是愛丁堡的國際藝術節開始時，感覺整個都市都動了起來，政府與業者很團結，連酒吧中的小杯墊都放有藝術節的相關資訊。
17. 臺中市觀光需找出自我特色，不需要去與臺南或臺北比較，可以以契合臺中的議題做為觀光發展的核心，以此打造城市品牌，讓城市個性鮮明，如此一來不需要太多的行銷宣傳，自然可以吸引人群朝聖。
18. 市容的規劃也是觀光的一部分，這需要各個局處的協力完成，如果說臺中市為很多漂亮的咖啡小店，那我們要如何把市容也做的一樣精緻，是值得去思考的一部分。
19. 交通為觀光之母，交通沒有建置完善，觀光很難推動，觀旅局應與交通局協調如何打造臺中市觀光。建議以綠能運輸為主，如果能夠將整體建置完成，不只觀光客能獲利，國內旅遊也能享受。
20. 中臺灣各個地方的印象點，應要站在外國觀光客的角度看，如果形象薄弱，要回過頭來定位並找出各個地區的特色，有了特色除了凝聚內部力量，更可以吸引觀光客。
21. 現今資訊發達，但資訊過於爆炸，政府應考量如何將觀光網站整合資訊，且提供多國語言，如果這些資訊不夠友善、方便，就算把文化創意、體驗經濟導入，國外旅客也不見得看得到或因不是本國語言而看得懂。
22. 觀光要著墨的，我認為在於行前準備階段，政府可聯合業者透過臉書及媒體行銷，使旅客可以在搜尋遊程時，就先將地點排進去。

編號004.

1. 臺灣目前的觀光決策者為行政院觀光發展推動委員會，若能定期與各縣市政府首長或觀光局處召開首腦會議，不僅能聆聽到各縣市的需求，對於整合臺灣觀光目標也有很大的幫助。
2. 活動可以造成一時的轟動，但往往活動結束後就沒有延續性，也很能為後續帶來甚麼效益，因此在舉辦觀光盛會活動時，應思考如何長期的吸引消

費者並且為此建立品牌，將活動的資源沿用與效益延續。EX：建議后里可以接續著花博盛會，在花博結束後繼續打造稱花博小鎮，延續此活動的概念。 3. 臺灣目前的觀光政策雖有意開拓國際旅遊，但目前最主要支持觀光產業的還是為國民旅遊。面對國民高齡化、少子化影響，政府應準備好相關政策輔導業者如何轉型、增建所需設施，以供應銀髮族的需求。 4. 城市是一個品牌，每個城市會有不同個性，臺中市應該要選擇一個定位來做為主要的目標，太多定位反而不容易有記憶點。如果是想將臺中發展成友善國際的城市，那就可以有相關於鼓勵補貼培訓外語學習等相關政策延伸，那如果有與定位相違背的政策就必須改正。 5. 旅遊資訊的整合跟提供是目前供應端服務的缺口，不論是國民旅遊或國際旅遊，都要透過數位平臺或旅遊服務資訊中心來取得資訊，因此應該花費更多心力於建設這兩個平臺上。且旅服中心應該有更多的可能性，不只是擺放宣傳簡章，我們更可以透過人員的培訓、科技的運用，在旅服中心創造更多臺中獨到的服務特色，在第一時間將好印象深植旅客心中。 6. 觀光旅遊業對於人才特質的需求，擁有熱情的個性特質遠大於知識淵博，因觀光旅遊業其實算是服務業的一種，並不是高學歷就能夠將工作做好。因此觀光學界與業界的連結若能完善，在學校時教授們就能培訓學生符合業界所需標準，如此學界培訓出來的畢業生才能於業界所用。 7. 預算與資源往往都是有限的，若把資源平均分配，容易甚麼都做一半，所以更應該將資源投入在重點。而重點就是依照政府對於自身城市的品牌定位，發展出的策略。 8. 臺中市交通目前都以市民交通為主，若現在想發展國際觀光，要加強針對觀光客的大眾運輸，一個交通方便的地方，才有機會吸引觀光客來到此地旅遊。	編號005. 1. 現階段大臺中遇到的最大的觀光問題，應該在於交通層面，如：機場至市區的接駁班次、動線不符合旅客需求，這些因素都可能造成自由行的客人不願意至臺中旅遊。對於交通接駁問題，如果只有單幾家旅行社、飯店業者來做，其實力度不夠，期望政府可以多給予一些資源，讓業者跟政府一起共同努力。 2. 臺灣觀巴與臺灣好行對於遊客來說十分便利，但是於交通上只能算是一個大方向，景點與景點之間的串接，其他更細遍佈至面的交通路線，還是需要政府有個長期規劃。 3. 臺灣燈會時曾配合政策與臺中港路上的飯店，接駁飯店來回燈會的旅客，但如果沒有補助許多業者配合的意願都不高，政府或許可以利用政策誘導、輔導業者觀念，凝聚業者共創友善觀光環境的意識。 4. 出去國外行銷的時候，國外都知道清境農場、日月潭，但對於臺中都沒什麼記憶點，臺中缺乏一個會非常吸引國際觀光客的亮點。 5. 臺中國際機場與國內外國際機場相比，還是有許多軟硬體設備不足的地方，若要與桃機甚至周邊國家機場競爭，還需要加強機場內的配套設備。
---	--

6. 中進中出的政策為臺中打開國際視野，也開了許多往來國際重要都市的航班，其中美中不足的地方，若能與外籍航空合作於臺中國際機場開班次，更容易拉進外地的觀光客。
7. 政策上若能以鼓勵業者創新，共創一個平臺代替補貼經費來的有效，補貼金費只是一時的，
8. 目前各縣市關係薄弱，若要加強中臺灣七縣市的合作，應要擴大中臺灣觀光推動委員會的議題廣度與參與度，並制訂出長期規劃、年度目標，使各縣市共同實現。
9. 地方與中央要有共同目標，目前覺得都是各做各的。
10. 希望中央政府能夠定期舉辦交流會議，來凝聽地方產、官、學的心聲，給與各縣市協助與意見，幫助其發展各自特色。
11. 期望地方政府能打造平臺，擴大觀光旅遊業者跨域合作，現在是打群戰的時代，若能與飯店、餐廳、遊樂園、旅行社共同合作，能見度必定高於單打獨鬥。

編號006.

1. 國外觀光客來到臺灣會希望有完整的遊程包含食、宿、遊、購、行，這要靠政府與業者共同打組織戰，互相結盟將產品、商家串連，共同行銷。
2. 九族目前面臨到的問題為大的投資需要花錢跟時間，但國內市場的保鮮期很短，這樣的市場特性對九族不利，且因媒體常過度渲染的報導，導致民眾不愛在臺灣旅行，這部分都需要與媒體共同合作把國民的消費信心找回來。
3. 做為遊樂區的困難處為競品不只是同業，還包含觀光工廠、森林遊樂區、觀光漁港等等，各行各業都涵蓋在觀光內，所以我們不能單打獨鬥，共同結盟才是對彼此有義的戰鬥方法。
4. 若政府舉辦一些大型展覽，對我們(九族)反而是競爭，會吸走一日遊的顧客，受惠的觀光產業也不多，那政府在舉辦這些大型活動時，可以思考相關政策的運用，使遊客在參加完大型活動後，將人潮導引到其他周邊地區，甚至讓遊客願意多停留一晚。
5. 臺中市政府配合花博有於展覽內放置一日及二日遊行程的 DM 供民眾參考。但業者更希望有些路線可以做成套票，更加吸引觀光客購買套票。
6. 遊樂園近年都是以價格來做競爭，遊樂園維護成本其實蠻高的，這樣的競爭對遊樂業來說是惡性的，價格競爭後也很容易無法再回到原本的價格。
7. 露營地多數不合法，但遊客都沒有在注意。
8. 交通接駁需要被解決，臺灣好行交通接駁無障礙，對於國外觀光客，沒有車的話很多地方去不了，臺灣好行如何從線到面是需要思考的，
9. 智慧觀光是一個好的方向，但是現況臺灣在這方面的運用都還不夠成熟，如：六福村有做排隊 APP，設想排隊 APP 幫你省下排隊時間，可以去商店逛街。但第一個需求不大，下載 APP 的人也就少，可以從 APP 做大數據，但下載人不多，電子版的導覽也使用不高，紙本的使用率還是很高，
10. 九族對於體驗的部分也有努力再做，也有做了環教認證，但因為環教來的人其實不多，臺灣不盛行環教。

11. 臺灣旅遊傾向走馬看花，且業者導覽人力不足，但若只有局部導覽，成效其實也不太好，希望能慢慢擴大，努力想把深度旅遊的人拉進來，但遊客往往把九族排除在外，不認為遊樂園是深度旅遊的場地。
12. 臺灣賞櫻是九族推動的，推動的過程中常常被政府及民眾排除在外，大部分的想法都是因為九族是營利單位，所以拒絕幫忙行銷廣告，但其實九族不論於賞櫻或是原住民文化都偏向於公益性質。
13. 政府做觀光往往擔心偏袒單一廠商，而自己獨自做活動，但觀光就是包含所有的產業與店家，若不與業者合作，往往淪為各自做自己的，如此無法達到最好的效果。
14. 觀光創新業者不一定有能力或資金可以做，但為了維持觀光形象，政府還是需要跳出來做，打造整體優良的觀光環境與形象。
15. 目前臺灣大環境基層人力不足，要在大園區內募到足夠的人員，是有困難度的，大多依賴實習生，但在人力缺乏的情況要如何做到細緻的服務，是我們園區所遇到的瓶頸。
16. 政府對於觀光遊樂業的輔導與管理蠻完善的，但是對於非法的業者取締需要再加強，合法業者往往因為遵守法規用較大的成本與非法的業者競爭辛苦，尤其飯店業與日租套房競爭更為激烈

編號007.

1. 臺中交通對於國外旅客來說不太友善，由機場、港口至市區的轉乘班次、站數皆不多，對於中臺灣七縣市都會受到影響，交通為串連景點之間的線，如何改善這方面的缺口，應多加審慎思量。
2. 依目前旅遊業的趨勢來看，因自由行的比例越來越高，中臺灣的策略還需要側重在旅行業者上嗎？或是有其他配套措施幫助旅行業者轉型。
3. 盤點臺中市的觀光資源，臺中可以說是中華傳統文化最後的根基地，不該浪費了這樣的資源，除了我們常聽到的太陽餅、珍珠奶茶外，孔廟、八份舞服裝都是可以發展的文化。對於這些傳統的文化，要如何與時俱進跟上時代並吸引目光，可以參考大甲媽遶境的活動，大甲媽基金會著力於年輕族群，讓臺灣美好的節慶活動可以代代延續下去，成為經典。
4. 鹿港、彰化、南投缺乏旅宿業，這樣的情況成為了臺中的優勢，旅客晚上都來住宿，帶動了夜市發展，但如果要讓觀光客體驗到如此風情，需要配套交通去完備。正如以上所說的，臺中旅宿業者擁有大量的遊客，政府單位也可以考慮透過飯店展現臺中市的文化，搭配節慶做出特色。
5. 旅遊觀光條例應該與時俱進，目前的條例以管制為目的與現在的趨勢違背，可想辦法去推動改變。
6. 觀光產業還是很多都沒有行動支付，應該要誘使這些環境跟得上時代，透過政策工具的手段，不只是對於觀光客方便而是對於消費資訊(大數據)的分析也十分重要。
7. 以前旅宿業者不多，但發展至今已經供過於求，且一但做了旅宿，就無法再做其他用途了，對於這件事情我們更應該多佳考慮，是否要繼續鼓勵加入旅宿業或是制定較為嚴苛的標準。

編號008.

1. 中臺灣原先只聚焦於中、彰、投、苗，發展至今加入了雲林及嘉義縣、嘉義市三個縣市，越多縣市整合越不易，要如何運用中臺灣觀光推廣委員會整合七個縣市是個很大的挑戰，期望未來能一同做出政績。
2. 臺中國際機場為國家的入口門戶，要如何與捷運交通聯結，使觀光客移動更便捷，這部分比較需要交通部與觀光部門的互相連結。
3. 目前都是打團體戰略，各縣市單打獨鬥也會特別辛苦，除了臺中的其他六縣市也要依靠中進中出的政策帶入旅客，所以相互合作是必要的。
4. 各縣市都應找出自己的亮點，在將各縣市亮點串成遊程，吸引觀光客，像是臺中市有湖心亭、中山公園作為代表，但是苗栗縣缺乏一個代表亮點，目前已舊山線做為目標，期望未來可以與臺中市做連結。
5. 政府應該鼓勵業者順應趨勢做創新轉型，苗栗南庄的業者，從一開始只有發展民宿到現在已有露營、農園建築等…，逐漸朝向深度體驗發展，吸引更多國內外觀光客。
6. 目前中央政府正積極推動地方創生，觀光也可以運用創生的概念實施，若能以地方大型企業串連其他在地業者，整合行銷創造亮點，藉此帶入觀光客、帶動在地產業、促進青年回流。
7. 觀光是一個全域的概念，若要做起觀光需要各個局處的相互串連，苗栗相對優勢的地方就是文化、客家、觀光都在同一局處，相對來講整合力會比較高。
8. 中臺灣有許多優質景點，現階段缺乏的或許就是訂定目標，如果能由各縣市將城市風格、景點定位，自然會有相符形象的廠商與飯店進駐，形成一個聚落。

編號009.

1. 觀光包含新聞、交通、文化等產業，是一個廣泛的整合，但相對限制也變很多，政府單位對於橫向部門的聯繫相對重要。
2. 中臺灣從以前的四縣市(苗、中、彰、投)到現在的七縣市(苗、中、彰、投、雲、嘉、嘉)，跨的縣市越多整合相對複雜，如何探討七縣市共同目標，還望七縣市首長能共同探討。
3. 政府的為難處為常常因為政策的改變計畫就結束了，所以政府政策可以透過建立平臺，輔導業者自主經營平臺，自力更生為主，即使政策結束業者還是能持續經營平臺。
4. 交通為觀光之母，臺中市交通雖然相較於中臺灣其他縣市更加方便，但跟臺北還是相差甚遠，要如何串連各交通工具(高鐵、臺鐵、臺灣好行等)，將臺中市交通網絡由線串成面，使旅客的移動更加方便，需要觀光局及交通局共同完善。
5. 機場在哪裡，決定了遊客走向，中進中出對於中臺灣的觀光一定有幫助，但目前臺中國際機場的接駁並不發達，對於自由行的旅客較不便，目前比較適合發展團體包車。
6. 彰化在大多數人記憶中第一個會聯想的是風景，再來是美食、文化，政府的觀光政策也朝著這三項前進，像是舉辦蚵仔煎、肉圓以及焢肉飯等金氏

世界紀錄挑戰的活動，希望讓肉圓、焢肉飯及蚵仔煎成為聞名全球的彰化特色美食三冠王。 7. 目前的觀光硬體建設大致完備，現在需要思考的是如何減化或深化並做出在地特色，與在地產業合作結合。 8. 竹山何培鈞利用地方企業發揮了城鄉創生的力量，在沒落的小鎮創造奇蹟，帶動了許多周邊的觀光產業，中央政府目前也有許多關於城鄉創生的計畫，地方政府或許可以配合延伸一些周邊政策，讓城鄉創生帶動地方觀光。
編號010.
1. 各個縣市、景點之間的交通串連，並不完善，若各自政府能都撥一部分的經費，共同完成交通網絡，對於中臺灣的觀光會有很大的助益。 2. 各個景點都有各自使用的數位平臺(如：APP、網站)，且各平臺上的交通、景點、住宿資訊也不完整，使用起來不甚方便。國人同時使用這麼多平臺都不容易，對於國外觀光客來說一定更加困難，若政府能自己或輔導業者合作打造統一的資訊平臺，將資訊加以整合，一定可以大大增進觀光客來臺旅遊之意願。 3. 政策以共同行銷比直接補貼經費來得好。國際行銷費用高，由政府單位主導共同努力比各自努力來的有效。 4. 中臺灣共同行銷可能會為了給城市定位而從各個縣市各拉一點特色，但是這樣對於觀光客反而覺得雜亂無章，反而統一主題，更能吸引遊客，且遊客也不單只會玩我們行銷的路線而已。例如：透過大甲媽讓遊客認識這個地方，就算不是大甲媽遶境的時候，遊客也會想要繞來看看廟及周邊環境，只要有一個特色就會帶動他想要來的興趣。 5. 旅遊是一個龍頭產業，不只是餐飲住宿會受到影響，就連高麗菜農夫也會受影響，對於觀光要有全民共識，服務業本來就應該以客人角度做思考，除了一般市政的政策外，政府的勸導也是很重要的，宣導民眾共同維護環境，發展永續觀光。 6. 旅館產業目前供過於求，應加高加入門檻並輔導現有業者轉型，旅宿業者應突破異於以往的思考框架，住宿不再只是住宿也可以轉換為體驗經濟的一環。 7. 行銷一個城市或區域時要針對目標客群的需求找出亮點，亮點的打造最好運用當地產業或節慶活動，不需要有很多特色，只要有一個特點就會吸引觀光客的興趣，所以應把資源集中投入，分散資源反而效益不大。 8. 建議定期舉辦中臺灣觀光論壇，邀請產、官、學加入，讓大學、公部門與產業相互激盪，共同討論中臺灣觀光的未來走向，也可以藉由論壇促成一些合作機會。
編號011.
1. 臺中國際機場至市區的交通不方便，目前接駁車路線不符合遊客需求，遊客應該多偏向於快速從國際機場進入市區。 2. 中臺灣七縣市都會偏向於由臺中國際機場出入境，但雲林從前往機場目前沒有大眾運輸，對於居民來說不方便，對於外籍旅客更是困擾，大部分都

- 只能選擇從雲林搭乘火車至臺中火車站在轉乘公車，高鐵的班次也少之又少，離臺中市比較遠的縣市應該都會遇到相同的問題。
3. 對於各縣市間往來的交通不方便，目前只能藉由臺灣火車站、客運、臺灣好行串連起來，但是需要一直轉乘比較麻煩，對於連接各縣市的交通，應該麻煩各縣市利用中臺灣觀光推廣委員會討論這個缺口。
 4. 智慧觀光勢必為未來的趨勢，業者現在不做是因為不普及，但政府應該要有遠見，透過政策手段誘導、輔導遊樂園、旅行社、旅館業者支持行動支付等智慧設備，例如：稅收降低。
 5. 國內觀光長期，重北輕南，臺中捷運只有線沒有面，向高雄的情況一樣，交通需要再改善，改善交通，翻轉中臺灣產業觀光。
 6. 中臺灣依照自身優勢適合將農事體驗推廣給香港、澳門或臺北的觀光客，這些地區的觀光客生活中比較沒有接觸到自然風景，我們可以透過串聯各縣市的食農教育、生態體驗，包裝成套裝行程，吸引他們踏入鄉村，感受到自然。
 7. 雲林縣政府先前承租給『范特喜微創文化』團隊進駐，協助老街活化及經營管理，有許多正向的回饋，如：青年回流、帶動周邊產業。而我認為觀光就是需要做城鄉創生，由政府及企業帶動周邊，打造生活聚落，慢慢吸引觀光客。
 8. 如果中臺灣想要推廣國外旅客，雲林相對來說比較不容易推動，沒有特別的山水可以吸引國外旅客，所以目前雲林主力於推動國內旅遊，想辦法把小旅行推上軌道。
 9. 對於國際行銷雲林目前推動像食藝慶典，希望增加國際能見度，除此之外還有配合旅行社，但因為臺灣太小、物產相近，所以除非個縣市做出很高差異化，否則旅行社偏向於在同一地兼顧到旅客的需求就好，不用拉到這麼遠的距離。
 10. 以交通部的比例來看，來臺遊客比例微幅下降，而其中的團客比例下降、自由行比例上升，自由行客人會優先選擇交通方便的地區，所以大多都以臺北為優先，導致中南部特別有感，其他縣市政府得有相關政策來吸引自由行旅客。
 11. 臺中城市的品牌吸引力還沒有這麼強，整體的城市特色不夠鮮明，這部分還需要再著力，如：清境的品牌，往往港澳客從臺中國際機場下機後就包車直奔清境。

編號012.

1. 各縣市應該要建立一個比較強的連結，現在連結不足，但大家都有自己的需要處理的事，對於合作的心力不足，實際合作上有困難。
2. 推觀光應該要找個領頭羊，成功的例子做典範，給大家示範，像是現在地方創生也沒有一個比較好的範例來模仿。
3. 公益路主題餐廳、百貨、夜店、飯店(日月千禧、永豐棧)都是特色之一。公益路是臺中的特色，但薪水普遍偏低人員流動高，導致服務品質不佳，對於公益路薪資提高應多加思量
4. 政府單位需要考慮的面向太多，多功能等於沒功能，臺灣可以訂一個 SLOGAN 一個方向就往這個方向推廣建設。

5. 觀光應該要推出單一個亮點，縣市的活動要變成定時定點的，這樣才會有記憶點。 6. 臺中有許多特色建築，霧峰林家、湖心亭、臺中歌劇院，東海大學內的路思義教堂更被票選為世界經典建築之一，這些都使屬於臺中得天獨厚的資源可以加以善用變成深度旅遊的遊程。 7. 觀光局一個要找一個議題，是大家比較有感，像是今年的海灣旅遊年，是一個好的概念，但是許多民眾都不太清楚，這是稍作可惜的部分。 8. 現在國外已經知道運用大量的科技於博物館，但是國內目前都沒有，觀光景點都要呼應觀光的趨勢，地方政府要去思考如何吸引人，而不是說保持優良傳統，應該要與時俱進、提升功能。 9. 觀光要用數據支撐，不能在用以前那樣一坪占幾人，用數據去探討旅遊行為，作為我們下一步要推的基礎(data base 作為策略)。活動怎麼算人潮數，中華電信有訊號，可以收集人數 10. 臺中交通接駁，臺中後站很繁榮，觀光客對於臺中的期待應該是創造更多亮點，現在的 UNO 市集、公益餐廳、國美館、歌劇院、蔦屋書店，這些都是符合一般觀光客的期待，因為臺中一直有不同的東西進來，所以觀光客會一直對於臺中寄予會有新的東西出來。臺中應該可以把中西區整理起來，臺中歷史的發展地，慶園春，應該也能成為觀光客的期待 11. 資訊的揭露還是缺乏，業者都還是不太這麼使用，嘉義縣有鼓勵民宿業者，使用 LINE FB 把訊息推廣出去 12. 目前關於產、官、學的合作機制無跡可尋，若能定期舉辦論壇肯定是不錯的選擇，聚集大家去醞釀一個話題，找到共同的出發點。 13. 政府應該要發揮領頭羊的角色，帶領各個觀光產業前進，適時推動產業轉型、行銷產業品牌，創造利益與機會給所有廠商，使願意協助、相信政府的業者雨露均霑。
編號013.
1. 如想要整合中臺灣，應先盤點七縣市所有的景點以及重要的大型活動，依照每個月份分類，組成套裝景點，七縣市共同商討如何將這些套裝景點行銷推動。 2. 2018 臺中世界花卉博覽會這麼一個大的國際盛會，是一個與其他縣市合作的好機會，若能與中臺灣七縣市合作，必能加值花博、帶動七縣市共同發展品牌。 3. 中臺灣推動委員會目前並無實際落實，若能參考日本及德國的外圍組織，七縣市共同組織外圍組織-基金會，整合中臺灣資金及目標，並參考企業經營應聘專業經理人，實際去各國發展業務，而財政就按照審計單位模式，這樣的作法可以更增加七縣市的整合力。 4. 地方創生與農村再生對於地方來說都是非常重要的，做起地方創生才有品牌知名度，縣市政府可以協助各地產業做出自己的品牌，但可惜的是這兩個目前都沒有一套系統可以依循。

5. 國際行銷如果只單靠一個縣市的力量，稍嫌薄弱，中臺灣推動委員會可以定期舉辦首腦會議，並訂定各縣市行銷的 KPI，讓各縣市可以有目標，共同前進。
6. 各縣市的觀光元素除了本身的特色產業，也應要創造自己的國際亮點，有亮點才能真正吸引到國際觀光客。

編號014.

1. 中臺灣的觀光資源豐富，如：草悟道附近的街景打造、文化內涵，音樂方面的薩克斯風以及糕餅文化的鳳梨酥、太陽餅等，都是業者及政府過去的投資與努力，將這些可利用的觀光資源，用共同概念貫穿，打造中臺灣的觀光理念，呈現方法可以為虛擬的 IT 呈現或實體的交通動線串連。
2. 以國際趨勢來看，分享經濟(如：Uber、Airbnb)已蓬勃發展，若還是排斥改變，將可能損失不少遊客，且臺灣目前積極發展觀光旅遊，法令及作法不應該再採取高度管制，期許臺中能帶領著其他縣市，追上國際趨勢，探討如何鬆綁限制並找到配套措施，使安全沒有疑慮、也能一視同仁的徵收稅收(安全至上、稅收不漏)。
3. 隨著網路時代來臨，資訊的傳遞變得快速透明，旅遊產業的價值鏈也發生明顯變化。在科技的協助下，供應商可以真正地與消費者互動，直接銷售旅遊產品，旅行社在價值鏈中的角色就受到了挑戰，政府做為領頭羊的角色，應積極輔導、誘導旅行產業轉型。
4. 觀光的核心為國際旅客，國民旅遊只是支持觀光的基礎消費，可用以實驗觀光的新方向，但政府、業者真正要思考是如何為中臺灣帶進國際旅客，帶進國際旅客可以真正的使城市觀光化、國際化。
5. 觀光應以全域觀光的概念為核心，以觀光旅遊局為首，邀請各個局處共同協作，解決社會、經濟、建設、交通問題，若橫向連接過於薄弱，則觀光的成效不易看見。
6. 臺中市的地理位置優越、南北距離近，就像鐘擺一樣，不論往南或是靠北都十分便利，適合以 hub&spot 的概念發展。除了原先的交通路線與政府本身的交通政策外，應可配合推動租車、計程車及分享經濟-UBER 等服務，可以快速改善目前的交通問題，若推動成功後也可分享於中臺灣其他縣市執行、仿效，最終將中臺灣各縣市網絡發展至一定程度，可互相合作打造交通網絡、觀光平臺。

編號015.

1. 做城市觀光是需要很大的力道來支持，這塊並不容易，中進中出是最具體的指標，這部分我很欽佩，也希望能繼續延伸努力。
2. 臺中港應該要將好好思量，目前開發的 outlet 未來一定可以帶動觀光，那可以延伸甚麼樣的政策，怎麼配合業者，做郵輪、遊艇的遊程。
3. 官、學的合作不只包含人力或是案子上的合作，其根本應該要延伸至培養人才，觀光餐旅科系的高職至大學目前都發展完全，政府可以從目標延伸出策略，進而與學校、老師溝通，從學校中的課程、實作當中，培養所須

的觀光人才，學生畢業後能配合政策找到適當的出入，也能同時貫策政府的策略及理念，若沒有產學的合作，政府獨自推動觀光政策也會相當吃力。 4. 真正的觀光不應只是政府獨自奮鬥，民間團體及業者的力量也是十分重要，政府的能量是把政策方向與大環境的氛圍佈局好，透過輔導、鼓勵等政策，使業者產生自發行為，產官界互相交流合作，才是一個好的觀光環境。 5. 國外的觀光客只把臺中當做入口，那觀光停留時間短，相對效益減少，政策導向應該要去規劃如何使觀光客停留在臺中，依臺中的何項特色吸引旅客停留。 6. 未來政策應該要去盤點過去政府在做些甚麼，可以如何延伸下去，而不是每提出一次白皮書就重新立一個項目，如此一來不但沒有延續性，市民與觀光客也會不知道城市本身的定位是什麼。 7. 政府橫向聯繫薄弱，應把其他局處當作利害關係人，畢竟觀光與經濟建設、市容景觀等等都是密不可分的。 8. 國際大型盛事花博可以配合 2018 年 10 月亞洲速寫年會，將活動串接在一起拉長旺季、壓縮淡季，使國際盛事的觀光期提早開始。 9. 找出了臺中市的特色(例如：下午茶、珍珠奶茶、太陽餅等等)，政策加強行銷宣傳，如果將資源分散在各個項目身上，反而觀光客會找不到地方特色。 10. 有些觀光上的法令要想辦法突破，觀光財應該要擴大公共參與，獎勵民間投資，讓全民共同做觀光，例如：臺灣好行、臺灣觀巴 11. 伴手禮除了與產業界合作外也可以與學界合作，參考屏東科技大學的醬油十分出名，臺中的東海大學及中興大學的鮮奶也都品質優良，但卻鮮少人知道，透過產學界的合作，互相加值彼此的品牌效益。 12. 政府扮演的角色要來帶動觀光客的水準，現在目前只有量的提升，質的提升有多少並不確定，例如：媽祖繞境一樣，大家願意像到國家公園的遊客服務中心，先聽完解說，然後才進去導覽、參訪，置入性行銷是一定要做的，這樣子才會有文化深層的扎根跟觀光樂趣的回憶出來，顧客才會回游。 13. 大學老師的專業不是只有教書及做研究，其實對於社會服務也十分有熱忱，但是卻沒辦法宣洩，找不到為社會、政府服務的管道，期盼政府能拉起合作的線，共同解決社會問題為市民服務。	編號016.
1. 觀光發展到現階段，他應該是要走到一個深化的階段，隨著很多時代和科技化工具的改變，硬體與建設工法也會有差異，所以很多東西其實都在走向質變的過程，路線、交通方式、活動的形式都會改變，例如：從以前只能由人導覽，現在大家用手機就可以查到各種資訊。其實 4.0 不是一個重新一個概念進來，而是應該要把 1、2、3.0 本身都更進階的深化跟升級。 2. 觀光旅遊的服務端，整體來講缺乏特性、在地性、精緻化，所以操作上面就應該往這些方向，那中臺灣的創新活力的能量其實他是高於北南的，所	

以這個時候他就可以善用創新的能量，經過一個必較有體系的安排，我覺得那個獨特的魅力也是會深化下來。

3. 我們的國旅其實包含了各式各樣的可能性，有銀髮族、親子、團客、自由行等，應該深入分析不同的客群其特質為何，因為他們對於旅遊的需求不一樣，所以國旅不光是推動國民旅遊這幾個字而已，他其實隱含了我其實要對我的顧客有更多的了解，那國際觀光其實亦然。
4. 對於活動效益的評估我認為都太官僚體制，只重視人次跟滿意度，人次跟滿意度都是可以被操作的，而人次的過多會導致活動無法深化與環境超載，所以要怎樣更具體的評估所做的這些策略價值跟效益，都是十分需要再去檢討及思考的。
5. 非觀光部門於支援觀光的供給面扮演很重要的角色，比如文化部-他能使觀光不會被淺層的一次性消費掉，不會讓人家覺得是詐遊客的錢；環保署-推動環境教育，希望觀光不要造成環境過多負擔，以永續觀光為目標，所以觀光絕對不是悶著頭在做，與各個部門的合作在資源點的深化扮演非常重要的角色。
6. 觀光供給面的深化，要靠業者自身的力量，政府單位主要扮演輔導的角色，而在於旅客需求面的了解要靠公部門跟學界去共同研討，做為業者供給的強力後盾。
7. 對於臺中這個城市的形象品牌，我們想要創造怎樣的形象，而這個形象是可以作為臺中市長期的政策目標，是一件很重要的事，而不是政策結束後就又發想一個新的目標，這樣沒有延續性，觀光客對於臺中這個地方也會沒有甚麼記憶點。

編號017.

1. 觀光是個多元整合的領域，在觀光的組織內不能夠只單靠交通人才而已，還需要外貿人才，我們觀光在中央及縣市政府組織內常常與其他部門合併在一起，發揮的效用不大，要如何讓觀光可以跨部門合作主導，為政府內部組織還需思考的問題。
2. 縣市間缺乏合作，若以臺中主導，其他縣市政府也會覺得淪為配角，若地方政府要自主整合，可參考中臺灣農業博覽會，主辦單位為各縣市農業局輪流舉辦，觀旅局也可參考此模式。
3. 中臺灣沒有特別有主導性的郵輪公司，開發比較強的商品，政府可透過誘導、引導的政策，鼓勵郵輪公司創新。
4. 觀光策略不能只單靠臺中國際機場，目前臺中國際機場能量亞於桃園國際機場，所以應把各縣市國際機場與臺中交通接駁做好，可以靠著其他國際機場的外溢效果擴散至中臺灣。
5. 要做智慧觀光一定要先做智慧城市，但是很多城市目前都還沒做到智慧治理，所以應該要一步一步打造，先不急於做出智慧觀光。
6. 觀光局應該要偏向作業務，真正要賺錢不是做行政會計，而是真正在外跑的業務，所以政府應該要多與當地業者互動溝通。

7. 若想發展國際觀光，沒有國際亮點(如：Disney、環球影城)，很難與其他國家競爭，與其談體驗觀光，更因著力於城市國際化。 8. 目前飯店供過於求，但缺外語人才，可透過產、官、學合作連結，培養業界所需人才。 9. 中臺灣可發展夜生活，以 mall、outlet 為主，不推薦以夜市為觀光據點，雖然有名但是髒亂，且難於管理稅收， 10. 觀光科系多，但學生都不夠國際化，課程多以升學為導向。只交房務、煮菜，很多國際觀念都沒有教到。 11. 各縣市的連結，或許可以透過成立中臺灣觀光發展協會，共同投入資金，整合各縣市資源，共同打造中臺灣觀光 12. 旅遊需求彈性大，為末梢消費，主政單位應投入資源研究 TA，站在需求方思考。 13. 為了來臺旅客的量，大量的蓋三星級的旅館，反而會排擠到五星級旅館，把價錢越壓越低。
編號018.
1. 臺中的國際形象並不鮮明，且軟硬體設施也有增長的空間，應先定好臺中的城市品牌與觀光目標，政策及策略才知道如何下手改善。 2. 智慧科技與觀光的搭配目前從行動支付開始，但是現在還不普及，政府應想辦法推動業者，做為業者們的引領人。 3. 臺灣觀光工廠自 2003 年起開始發展，至今已充斥臺灣各縣市，是第二產業轉型至第三產業的成果，但目前仍有改善空間，像是遊客體驗區與生產線應該要分開，且品質不一缺乏亮點，導致不為國際觀光客所知。 4. 目前對於軍公教減薪的制度對於觀光層面也會有影響，觀光是屬於娛樂性消費，若減薪那最先放棄的也是娛樂費用，政府要如何應變縮減的國民旅遊市場，若要依中進中出開拓國際旅遊，那相關的硬體設施也需要一同加強。 5. 若要開發國際多元市場必須針對不同國家旅客特性來設計觀光行銷方式。 6. 發展夜間活動 7. 臺中商家營業時間相較中臺灣其他縣市都較晚，夜市、夜景、夜店等夜間活動興盛，可做為一吸引觀光客的特點，並發展更多夜間遊玩的項目。 8. 臺中世界花卉博覽會為一個國際盛會，肯定可以吸引許多國際旅客，藉此發展套票，帶動周遭產業，並可思考花博過後如何延續效益繼續吸引國外觀光客。 9. 玉山為臺灣第一高山，十分可以作為行銷代表，且一年四季都有不同景色，若能以此多加宣傳，肯定也能吸引一票客群。
編號019.
1. 如果中臺灣七縣市能於資訊、交通、網路平臺等整合(如：電話、平臺、資訊)，對於港澳旅客或是南向政策的客群是有相當大的吸引力。

2. 中臺灣與南、北臺灣兩邊比起來，若想要發展國際觀光的話，為缺乏大型綜合度假村(如：金沙酒店)；臺中港相對其他縣市，基礎設施也不足。
3. 中臺灣適合發展鄉村旅遊，各縣市利用本身特色吸引國際客群，如：臺中以文化之都、彰化-懷舊之都、南投-自然生態、雲林-物產之都、嘉義-故宮南院、阿里山，如果以上資源都能有限運用，有機會以東南亞為目標客群
4. 各縣市各司其職，利用本身特色吸引國際客群，如：臺中以文化之都、彰化-懷舊之都、南投-自然生態、雲林-物產之都、嘉義-故宮南院、阿里山，如果以上資源都能有效運用串連，中臺灣可發展鄉村旅遊吸引東南亞重遊客。
5. 港澳星馬的客人也非常喜歡休閒農場，有效運用阿里山、日月潭連結周邊資源，打造遊程，帶動周遭縣市。
6. 目前為了尋求各個產業平衡，經費平均分配，但此做法會導致資源分散，導致找不到亮點，建議七縣市集中火力打造亮點，若能成功塑造亮點，在中臺灣停留五天以上並非難事。
7. 臺灣就地緣關係可以以東南亞、港澳星馬、華僑市場、印度市場及中國自由行市場為目標族群，並利用網路資訊流動快速，找尋當地知名網紅行銷中臺灣。
8. 自由行比例逐年增加，交通障礙需要解決，中臺灣若能發展中臺灣交通套票，建立在目前的交通基礎上(如：臺灣好行、臺灣觀巴、高鐵、臺鐵等…)，將線與線之間的連結性，整合成面，並透過一卡通行(如：一卡通、悠遊卡)，這些都需要政府與民間共同努力打造。
9. 中臺灣的農業、花卉、茶、咖啡都有許多專業職人，可以藉此發展學習旅行、職人旅行，並由國民旅遊開始推動，逐漸擴大到國際旅遊。
10. 政府對於旅宿業者的管理除了降低非法的業者，更要去思考如何輔導業者提高服務水平與價錢，現況看來質量不相稱，價錢高過於品質。
11. 因應目前旅遊市場的改變，政府應該要有策略的輔導旅行社轉型，如：化零為整輔導業者目標客群專精化。
12. 臺灣的觀光遊樂業同質性高，若觀光遊樂業加以培養外語能力並與 MICE 產業結合，開拓會展觀光會比起旅館更佔優勢。
13. 人才是發展產業的根基，現在大多業者都懶得培養人才，希望一畢業就上手。對於此問題可以透過企業與學校合作於寒暑假，加強實習機制或舉辦工作坊讓學生參與。
14. 觀光科系的學生普遍外語能力普通，導致許多觀光服務業由外語系的學生來服務，但他們大多沒有觀光相關知識，要如何使產、官、學三方面合作，讓觀光系的課程可以符合業界需求，提高觀光服務業品質。
15. 政府的法令若能修改，允許企業進駐大學，善盡社會責任，共同培養觀光人才，使學生畢業後學用落差不會過大。
16. 產、官、學目前合作機制不明確，政府應要做為領頭羊的角色帶領產業界、學界要做為幕僚的角色提供旅遊與觀光資訊的研究、產業界依照政府

及學者給予的資訊去與國際競爭，如：澳大利亞的觀光在貿易部，有專門的研究單位，但臺灣組織內並沒有，如此我們就不懂我們的目標客群需要甚麼，產、官、學的積極合作可以彌補此缺口。

第四節、 中臺灣交通路線彙整

一、 高速公路系統

表 51 國道一號行經路段

國道一號				
設施名稱	里程	主要服務區域/連接道路	南向出口	北向出口
苗栗交流道	132	苗栗，公館	苗栗、公館	苗栗、公館
銅鑼交流道	140	銅鑼，銅鑼科學園區	銅鑼，銅鑼科學園區	銅鑼，銅鑼科學園區
三義交流道	150	三義	三義	三義
后里交流道	160	后里，外埔	后里、外埔	后里、外埔
臺中系統交流道	165	連接國道 4 號	豐原、清水	豐原、清水
豐原交流道	168	豐原，神岡	豐原、神岡	豐原、神岡
大雅交流道	174	臺中市(中清路)，大雅	臺中、大雅	臺中、大雅
臺中交流道	178	臺中市(臺中港路)，沙鹿	臺中、沙鹿	臺中、沙鹿
南屯交流道	181	臺中市(五權西路)，龍井	臺中、龍井	臺中、龍井
王田交流道	189	烏日，大肚	烏日、大肚	烏日、大肚
彰化系統交流道	192	連接國道 3 號	大甲、南投	大甲、南投
彰化交流道	198	彰化，鹿港	彰化、鹿港	彰化、鹿港
埔鹽系統交流道	207	連接臺 76(漢寶草屯)線快速公路	員林、福興、埔鹽、草屯	員林、福興、埔鹽、草屯
員林交流道	211	員林，溪湖	埔心、員林、溪湖	埔心、員林、溪湖
北斗交流道	220	北斗，埤頭	北斗、埤頭	北斗、埤頭
西螺交流道	230	西螺，莿桐	西螺、莿桐	西螺、莿桐
虎尾交流道	235	斗六，虎尾	斗六、虎尾	虎尾、斗六
斗南交流道	240	斗南，虎尾	斗南、虎尾	斗南、斗六、虎尾
雲林系統交流道	243	連接臺 78(臺西古坑)線快速公路	土庫、古坑	土庫、古坑

國道一號				
設施名稱	里程	主要服務區域/連接道路	南向出口	北向出口
大林交流道	250	大林，溪口	大林、溪口	溪口、大林
民雄交流道	257	民雄，新港	民雄、新港	新港、民雄
嘉義交流道	264	嘉義，北港，新港	嘉義、北港、新港	嘉義、北港、新港

表 52 國道三號行經路段

國道三號				
設施名稱	里程	主要服務區域/連接道路	南向出口	北向出口
後龍交流道	130	苗栗，後龍	苗栗、後龍	苗栗、後龍
通霄交流道	144	通霄，銅鑼	銅鑼、通霄	銅鑼、通霄
苑裡交流道	156	苑裡，三義	三義、苑裡	三義、苑裡
大甲交流道	164	大甲，外埔	外埔、大甲	外埔、大甲
中港系統交流道	169	連接國道 4 號	神岡、清水	神岡、清水
沙鹿交流道	176	沙鹿，大雅	大雅、沙鹿	大雅、沙鹿
龍井交流道	182	龍井，臺中市	臺中、龍井	臺中、龍井
和美交流道	191	和美，伸港	和美、伸港	和美、伸港
彰化系統交流道	196	連接國道 1 號	臺中、彰化	臺中、彰化
快官交流道	202	連接臺 74 線(中彰快速公路)	臺中、彰化	臺中、彰化
烏日交流道	207	烏日	烏日	烏日
中投交流道	209	連接臺 63 線(中投快速公路)	大里	臺中、大里
霧峰交流道	211	霧峰，太平	霧峰、太平	霧峰、太平
霧峰系統交流道	214	連接國道 6 號	國姓、埔里	國姓、埔里
草屯交流道	217	草屯，芬園	草屯、芬園	芬園 (A) / 草屯 (B)
中興系統交流道	222	連接臺 76(漢寶草屯)線快速公路	員林	員林

國道三號				
設施名稱	里程	主要服務區域/連接道路	南向出口	北向出口
中興交流道	224	南投，草屯，中興新村	南投、中興新村	南投、中興新村
南投交流道	228	南投、中寮	南投、中寮	南投、中寮
名間交流道	237	名間，南投，集集	名間、集集	名間、集集
竹山交流道	243	竹山，鹿谷	竹山、鹿谷	竹山、鹿谷
南雲交流道	250	竹山，林內	竹山、林內	竹山、林內
斗六交流道	260	斗六，林內	斗六、林內	斗六、林內
古坑系統交流道	269	連接臺 78(臺西古坑)線快速公路	臺西、古坑	斗六、臺西
古坑交流道	271	古坑	臺西、古坑	古坑
梅山交流道	279	大林，梅山	梅山、大林	梅山、大林
竹崎交流道	290	嘉義市，竹崎，民雄	竹崎、民雄、嘉義	竹崎、民雄、嘉義
中埔交流道	297	嘉義市，中埔	中埔、嘉義	中埔、嘉義
水上系統交流道	300	連接臺 82(東石嘉義)線快速公路	水上、東石	水上、東石

表 53 國道四號行經路段

國道四號				
設施名稱	里程	主要服務區域/連接道路	南向出口	北向出口
清水端	0	梧棲，清水		清水、臺中港
中港系統交流道	2	連接國道 3 號	沙鹿(A)/大甲(B)	沙鹿(A)/大甲(B)
神岡交流道	9	神岡	神岡	神岡
臺中系統交流道	11	連接國道 1 號	后里、臺中	后里、臺中
后豐交流道	14	后里，豐原	后里、豐原	
豐原端	17	豐原	豐原、石岡、東勢	

資料來源:交通部高速公路局

二、快速道路、省道系統

表 54 中部地區省道快速道路

省道編號	別名	起訖點
臺 61 線	西部濱海快速公路	新北市淡水區關渡大橋→臺南市安南區青草崙
臺 72 線	後龍汶水線	苗栗縣後龍鎮→苗栗縣獅潭鄉汶水
臺 74 線	快官霧峰線、臺中環線	彰化縣彰化市快官→臺中市霧峰區
臺 76 線	漢寶草屯線	彰化縣福興鄉漢寶→南投縣草屯鎮
臺 78 線	臺西古坑線	雲林縣臺西鄉→雲林縣古坑鄉
臺 82 線	東石嘉義線	嘉義縣東石鄉→嘉義縣水上鄉

表 55 中部地區一般省道

省道編號	別名	起訖點
臺 1 線	縱貫公路(包含新北大道、高楠公路、鳳屏公路、屏鵝公路)	臺北市中正區行政院－屏東縣枋山鄉楓港
臺 3 線	內山公路(包含中豐公路、中潭公路、嘉屏公路、南屏公路)	臺北市中正區行政院－屏東縣屏東市
臺 6 線	龍汶公路(後汶公路)	苗栗縣後龍鎮龍港－苗栗縣獅潭鄉汶水
臺 7 線	北橫公路	桃園市大溪區－宜蘭縣壯圍鄉公館
臺 8 線	中橫公路	臺中市東勢區－花蓮縣新城鄉太魯閣大橋
臺 10 線	中清路	臺中市清水區臺中港(北)－臺中市豐原區
臺 12 線	臺灣大道	臺中市梧棲區臺中港－臺中市區臺中車站
臺 13 線	尖豐公路	新竹市香山區內湖－臺中市豐原區
臺 14 線	包含中潭公路及埔霧公路	彰化縣彰化市中庄子→南投縣仁愛鄉廬山(屯原)
臺 16 線	新中橫公路水里鳳林線	南投縣名間鄉濁水－南投縣信義鄉合流坪
臺 17 線	西濱公路	臺中市清水區甲南－屏東縣枋寮鄉水底寮
臺 18 線	阿里山公路(包含新中橫公路)	嘉義縣太保市嘉義高鐵站－南投縣信義鄉塔塔加
臺 19 線	中央公路	彰化縣彰化市－臺南市永康區六甲頂

省道編號	別名	起訖點
臺 21 線	新中橫公路水里玉山線(包含豐埔公路、中潭公路、玉山景觀公路)	臺中市東勢區天冷－南投縣信義鄉塔塔加
臺 37 線	高鐵聯外公路嘉義段	嘉義縣新港鄉－嘉義縣鹿草鄉
臺 63 線	中投公路	臺中市南區－南投縣草屯鎮北投

表 56 中部地區一般省道支線

省道編號	起訖點
臺 1 線支線	
臺 1 乙線	臺中市大雅區－臺中市大肚區王田
臺 1 丙線	彰化縣彰化市－彰化縣彰化市
臺 1 丁線	雲林縣莿桐鄉－雲林縣斗南鎮
臺 1 己線	苗栗縣竹南鎮臺拓－苗栗縣頭份市蘆竹溝
臺 3 線支線	
臺 3 甲線	南投縣草屯鎮－南投縣南投市
臺 3 乙線	桃園市大溪區員樹林－桃園市龍潭區深窩
臺 3 丙線	南投縣竹山鎮水底寮－南投縣集集鎮林尾
臺 7 線支線	
臺 7 甲線	宜蘭縣大同鄉百韜橋－臺中市和平區梨山
臺 8 線支線	
臺 8 甲線	臺中市和平區壩新－臺中市和平區德基
臺 10 線支線	
臺 10 乙線	臺中市清水區－臺中市沙鹿區西勢寮
臺 13 線支線	
臺 13 甲線	苗栗縣竹南鎮－苗栗縣苗栗市
臺 14 線支線	
臺 14 甲線	南投縣仁愛鄉霧社－花蓮縣秀林鄉大禹嶺
臺 14 乙線	彰化縣芬園鄉－南投縣南投市
臺 14 丙線	彰化縣彰化市三村莊－彰化縣彰化市外快官
臺 14 丁線	彰化縣芬園鄉－南投縣南投市
臺 21 線支線	
臺 21 甲線	南投縣魚池鄉日月潭－南投縣魚池鄉頭社
臺 63 線支線	
臺 63 甲線	南投縣草屯鎮新豐－南投縣草屯鎮

資料來源：中華民國交通部公路總局

三、公路客運系統

表 57 苗栗縣公路客運

客運公司	往返路線
苗栗客運	新竹－苗栗(經頭份、明德)
	新竹－苗栗(經竹南、頭份、明德)
	新竹－苗栗(經竹南、頭份、造橋、高鐵苗栗站)
	新竹－南庄(經竹南、頭份、大南埔)
	竹南－南庄(經頭份、獅頭山)
	竹南－南庄(經頭份、大南埔)
	新竹－後龍(經頭份)
	新竹－後龍(經頭份)
	高鐵苗栗站－大甲(經後龍、通霄、苑裡)
	竹南－富興(經大埔壩)
	竹南－後龍(經海寶里)
	風爐缺－永和山水庫(經頭份)
	頭份－海口里(經後庄)
	苗栗－大甲(經山腳)
	高鐵苗栗站－彎瓦(經五湖)
	苗栗－外埔(經後龍、高鐵苗栗站)
	苑裡－伯公坑(經水門)
	苑裡－觀音廟(經蕉埔)
	通霄－大坑尾(經福興)
	通霄－大坪頂(經大屈)
	南庄－仙山靈洞宮(經八卦力)
	新竹－竹南(經新城、水流東)
	南庄－向天湖(經東河)
新竹客運	竹東－珊瑚湖(經北埔)
	大湖－卓蘭(經八份)
	苗栗－大湖
	苗栗－獅潭
	苗栗－新雞隆(經銅鑼)
	苗栗－北河活動中心(經鶴岡)

客運公司	往返路線
	苗栗－福基(經石圍牆)
	大湖－中興
	大湖－清安
	大湖－卓蘭(經景文)
	苗栗－三義(經銅鑼)
	三義－三櫃(經鯉魚口)
	后里國中－三櫃
	後龍－三湖(經龍港)
	苗栗－通霄鎮公所(經後龍)
	苗栗－後龍(經十班坑)
統聯客運	臺北市－國道 1 號－苗栗市
國光客運	臺北－竹南
	臺北－苗栗
	臺北－國道 3 號－苗栗
	板橋－國道 3 號－臺中
豐原客運	豐原－臺北
	卓蘭－上中心
巨業客運	大甲－通霄
金牌客運	獅山遊客中心－南庄遊客中心
苗栗客運	新竹－苗栗(經頭份、明德)

資訊來源：交通部公路總局

表 58 臺中市公路客運

客運公司	往返路線
新竹客運	臺中市－國道 1 號－新竹市
	后里國中－三櫃
苗栗客運	高鐵苗栗站－大甲(經後龍、通霄、苑裡)
	苗栗－大甲(經山腳)
和欣客運	臺南市、縣→中山高→臺北市(經三重交流道)
	臺北市→中山高→臺南市、縣(經三重交流道)
	臺南→麻豆→新營→臺中→桃園→臺北
	臺北→桃園→臺中→新營→麻豆→臺南

客運公司	往返路線
	臺南→臺中→臺北
	臺南→麻豆→臺中→臺北
	臺南→麻豆→臺中→桃園→臺北
	臺南→新營→臺中→臺北
	臺北→臺中→臺南
	臺北→臺中→麻豆→臺南
	臺北→桃園→臺中→麻豆→臺南
	臺北→臺中→新營→臺南
	板橋→中壢→臺中(朝馬)
	臺中(朝馬)→中壢→板橋
	臺中市南屯區→南屯交流道→國道 1 號→嘉義交流道→嘉義縣、市(臺中-彰化-嘉義)
	嘉義縣、市→嘉義交流道→國道 1 號→南屯交流道→臺中市南屯區(嘉義-彰化-臺中)
	臺中→嘉義(直達車)
	朝馬→嘉義(直達車)
	嘉義→朝馬(直達車)
	臺北市→國道 1 號→臺中港
	臺中港→國道 1 號→臺北市
	臺中市→臺中交流道→國道 1 號→彰化交流道→彰化→鹿港
	鹿港→彰化→彰化交流道→國道 1 號→臺中交流道→臺中市
國光客運	基隆－臺中
	基隆－南投
	臺北－中清路－臺中
	臺北－臺灣大道－臺中
	臺北－彰化
	臺北－員林
	臺北－北斗
	臺北－南投
	臺北－埔里
	臺北－臺南
	臺北－高雄
	臺北－屏東
	板橋－臺中

客運公司	往返路線
	板橋－國道 3 號－臺中
	臺灣桃園國際機場－臺中
	桃園－臺中
	桃園－高雄
	中壢－臺中
	新竹－臺中
統聯客運	臺北－高雄
	臺北－臺南
	臺北－國道 3 號－臺南
	臺北－屏東
	臺北－彰化
	臺北－員林
	臺北－豐原－東勢
	臺北－嘉義
	臺北－中港路－臺中
	臺北－中清路－臺中
	臺中－烏日－高雄
	臺中市－國道 1 號－臺灣桃園國際機場
	臺中市－臺中交流道－國道 1 號－臺南交流道－臺南市
	臺北－麻豆、佳里－漚汪
	臺北－學甲－苓子寮
	臺北－西港
	臺北－二水－竹山
	臺北－草屯－竹山
	臺北－北港－四湖鄉
	臺北－虎尾－四湖鄉
	臺北－西螺－四湖鄉
	臺北－西螺－林厝寮－四湖鄉
	臺北－朴子－東石
	臺北－布袋
	臺北－鹿港－芳苑
	板橋－國道 3 號－屏東
	高鐵臺中站－國道 3 號－南投
	板橋(板橋客運站)→高雄
阿羅哈客運	臺北市－嘉義市
	臺北市－高雄市
臺西客運	斗六－林內－竹山－國道 3 號－臺中朝馬

客運公司	往返路線
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－斗南交流道－北港
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
花蓮客運	花蓮－臺中(梨山)
大有巴士	臺北市－北二高－臺中市
總達客運	臺中－南崗－水里
	臺中－中興－水里
全航客運	中－埔里(地理中心碑)
中鹿客運	臺中市－臺中交流道－國道 1 號－彰化交流道－彰化－鹿港
臺中客運	臺中車站－臺 63 線－臺 14 線－中興交流道－國道 3 號－竹崎交流道－嘉義
	臺中市－中投公路－中投交流道－國道 3 號高速公路(中 2 高)－名間交流道－臺 3 線－竹山
	臺中市－國道 1 號－新竹市
	臺北市－北二高－臺中市
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－斗南交流道－北港
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
	臺中－埔里
豐原客運	豐原－臺北
	豐原－梨山
	梨山－武陵農場
巨業交通	大甲－通霄
彰化客運	臺中－溪頭(經南投、鹿谷)
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	鹿港－彰化－臺中
	水尾－彰化－臺中
	高鐵臺中站－鹿港北區遊客中心
	臺中－高鐵臺中站－田尾－高鐵彰化站
員林客運	臺中－二水
	臺中－二林
	臺中－西港

客運公司	往返路線
	臺中－王功(經二林)
	臺中－溪頭(經南投、鹿谷)
	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
	臺中－西螺
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	臺中－竹山
杉林溪遊樂事業	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
南投客運	臺中－高鐵臺中站－草屯－埔里－日月潭
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	臺中－埔里

資訊來源：交通部公路總局

表 59 彰化縣公路客運

客運公司	往返路線
臺西客運	斗六－林內－竹山－國道 3 號－臺中朝馬
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
和欣客運	臺中市南屯區－南屯交流道－國道 1 號－嘉義交流道－嘉義縣、市
	臺中市－臺中交流道－國道 1 號－彰化交流道－彰化－鹿港
日統客運	四湖－西螺交流道－國道 1 號高速公路－三重交流道－臺北市
統聯客運	臺北－彰化
	臺北－員林
	臺中－烏日－高雄
	臺北－西港
	臺北－二水－竹山
	臺北－草屯－竹山
	臺北－鹿港－芳苑
國光客運	基隆－南投
	臺北－彰化
	臺北－員林
	臺北－北斗
	臺北－南投
	臺北－埔里
中鹿客運	臺中市－臺中交流道－國道 1 號－彰化交流道－彰化－鹿港
臺中客運	臺中市－中投公路－中投交流道－國道 3 號高速公路(中 2 高)－名間交流道－臺 3 線－竹山
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
彰化客運	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	彰化－鹿港(經馬鳴山)
	彰化－鹿港(經頂番婆)
	彰化－鹿港(經水尾)
	彰化－草港尾(經頂番婆)

客運公司	往返路線
	彰化－草港尾(經線西)
	彰化－水尾(經和美)
	彰化－水尾(經中寮)
	水尾－草屯(經彰化)
	鹿港－草屯(經彰化)
	彰化－埔里(經草屯)
	彰化－六股路
	彰化－員林(經花壇)
	彰化－員林(經東山)
	員林→田中(延駛高鐵彰化站)
	彰化－南投(經省訓團)
	彰化－南投(經南崗)
	彰化－南投(經南崗)
	彰化－南投(經林子頭)
	彰化－南投(經縣庄)
	草屯－員林(經社口)
	南投－員林(經碧山)
	南投－員林(經樟普寮)
	南投→田中(延駛高鐵彰化站)[經田仔]
	南投－赤水(經松柏坑)
	鹿港－彰化－臺中
	水尾－彰化－鹿港
	水尾－彰化－臺中
	高鐵臺中站－鹿港北區遊客中心
	臺中－高鐵臺中站－田尾－高鐵彰化站
員林客運	員林－二水(延駛大葉大學)
	員林－竹山
	員林－水里
	員林－溪湖(經中正路一、二段)
	員林－鹿港(溪湖、石碑村)
	員林－海豐崙(經田尾)
	員林－二林

客運公司	往返路線
	鹿港－王功
	二林－田中
	二林－王功
	二林－西港(頂莊、臺西村)
	二林－西港(經中西、大城)
	二林－彰化
	彰化－西港
	彰化－西螺
	北斗－彰化
	臺中－二水
	臺中－二林
	臺中－西港
	臺中－王功(經二林)
	鹿港－普天宮
	員林－西螺
	臺中－西螺
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	員林轉運站－溪頭(行經臺 76 線及國道 3 號)
	鹿港－普天宮
	員林－西螺
	臺中－西螺
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	員林轉運站－溪頭(行經臺 76 線及國道 3 號)

資訊來源：交通部公路總局

表 60 南投縣公路客運

客運公司	往返路線
臺西客運	斗六－林內－竹山－國道 3 號－臺中朝馬
	虎尾－口湖(經元長)
	斗六－竹山
統聯客運	臺北－二水－竹山
	臺北－草屯－竹山
	高鐵臺中站－國道 3 號－南投
國光客運	基隆－南投

客運公司	往返路線
	臺北－南投
	臺北－埔里
	臺北－日月潭
花蓮客運	花蓮－臺中(梨山)
總達客運	南投－水里
	臺中－南崗－水里
	臺中－中興－水里
全航客運	臺中－埔里(地理中心碑)
臺中客運	臺中車站－臺 63 線－臺 14 線－中興交流道－國道 3 號－竹崎交流道－嘉義
	臺中市－中投公路－中投交流道－國道 3 號高速公路(中 2 高)－名間交流道－臺 3 線－竹山
	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
	臺中－埔里
豐原客運	豐原－梨山
彰化客運	臺中－溪頭(經南投、鹿谷)
	南投－中興－埔里
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	水尾－草屯(經彰化)
	鹿港－草屯(經彰化)
	彰化－埔里(經草屯)
	彰化－埔里(經草屯)
	彰化－南投(經省訓團)
	彰化－南投(經南崗)
	彰化－南投(經林子頭)
	彰化－南投(經縣庄)
	南投－內城
	草屯－半路店
	草屯－員林(經社口)
	南投－員林(經碧山)
	南投－員林(經樟普寮)
	南投－赤水(經錦梓)

客運公司	往返路線
	南投→田中(延駛高鐵彰化站)[經田仔]
	南投－赤水(經松柏坑)
	南投－鄉親寮
	鄉親寮－大坑
	鄉親寮－粗坑
	鄉親寮－頂城子
員林客運	員林－竹山
	員林－水里
	竹山－烏園(經凍頂巷社區)
	竹山－玉峰－水里
	竹山－溪頭
	竹山－崎頭
	竹山－山坪頂(經瑞竹)
	竹山－(經由內湖)草嶺
	竹山－內寮
	竹山－大鞍
	竹山－乾坑
	竹山－水里
	水里－新鄉
	水里－羅娜
	水里－魚池
	水里－信義
	水里－和社
	水里－東埔
	水里－草坪頭
	東埔－水里－集集
	日月潭－阿里山
	日月潭－東埔
	日月潭－水里－集集－竹山－溪頭
	臺中－溪頭(經南投、鹿谷)
	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	臺中－竹山
豐榮客運	水里－雙龍
	水里－埔里
杉林溪遊樂事業	溪頭－杉林溪
	臺中－杉林溪(經南投、鹿谷)
南投客運	埔里－大坪頂

客運公司	往返路線
	埔里－眉原
	埔里－蕙蓀
	草屯－泰雅渡假村
	草屯－大坪
	埔里－草屯
	埔里－三合橋
	埔里－翠峰
	埔里－松崗
	埔里－廬山
	埔里－廬山溫泉
	埔里－霧社－奧萬大森林遊樂區
	埔里－萬大
	埔里－清境農場
	埔里－九族文化村
	九族文化村－魚池－五城－車坪崙
	埔里－水里
	埔里－日月潭－頭社
	日月潭－伊達邵－玄奘寺－玄光寺
	臺中－高鐵臺中站－草屯－埔里－日月潭
	日月潭－水里－車埕
	南投－埔里(經國道 6 號)
	日月潭－水里－集集－竹山－溪頭
	南投－中興－埔里
	臺中－溪頭(經高鐵臺中站)
	臺中－埔里

資訊來源：交通部公路總局

表 61 雲林縣公路客運

客運公司	往返路線
臺西客運	斗六－林內－竹山－國道 3 號－臺中朝馬
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－斗南交流道－北港
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
	虎尾－麥寮－雲林長庚醫院
	虎尾－斗南

客運公司	往返路線
	斗南－麥寮
	虎尾－麥寮
	斗南－西勢潭
	斗南－華山
	虎尾－口湖(經元長)
	虎尾－崙豐(經有才寮)
	虎尾－崙豐(經臺西)
	虎尾－褒忠
	虎尾－麥寮(經臺西)
	虎尾－麥寮(經下街)
	斗南－大湖口(經東耕)
	西螺－臺西
	西螺－麥寮
	西螺－虎尾(經廣興)
	西螺－虎尾(經下湳)
	西螺－虎尾(經二崙)
	斗南－土庫
	斗六－虎尾(經大學路)
	斗六－清水溪橋(經石橋)
	虎尾－斗六
	斗六－北港(經惠來厝)
嘉義客運	嘉義－北港(經月眉潭)
	嘉義－北港(經民雄)
	嘉義－土庫
	北港－土庫(經客子厝)
	北港－土庫(經內寮)
	北港－東勢厝(經溪底)
	北港－臺西(經三條崙)
	北港－三條崙(經茆子寮)
	北港－金湖
	北港－宜梧
	朴子－北港(經雙溪口)

客運公司	往返路線
	北港－朴子(經六腳)
	北港－高鐵嘉義站(經故宮南院)
	嘉義－斗六聯營線
	嘉義－麥寮聯營線
	斗六火車站－華山咖啡大街
日統客運	斗六市－西螺交流道－國道 1 號高速公路－三重交流道－臺北市
	北港鎮－斗南交流道－國道 1 號高速公路－三重交流道－臺北市
	四湖－西螺交流道－國道 1 號高速公路－三重交流道－臺北市
	民雄鄉－國道 1 號高速公路－臺北市
	斗六－六輕
	西螺－麥寮
阿羅哈客運	臺北市－嘉義市
統聯客運	臺北－北港－四湖鄉
	臺北－虎尾－四湖鄉
	臺北－西螺－四湖鄉
	臺北－西螺－林厝寮－四湖鄉
	高雄－北港－口湖－三條崙
	高雄－北港－四湖－三條崙
國光客運	臺北－高雄
	臺北－屏東
	桃園－高雄
臺中客運	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－斗南交流道－北港
	臺中車站－中港交流道－國道 1 號高速公路－西螺交流道－四湖
員林客運	彰化－西螺
	竹山－(經由內湖)草嶺
	臺中－西港
	嘉義－西螺
	員林－西螺
	臺中－西螺
雲林客運	高鐵雲林站－斗六火車站－雲林科技大學

資訊來源：交通部公路總局

表 62 嘉義縣公路客運

客運公司	往返路線
臺西客運	斗六－梅山(經東和)
	斗六－梅山(經崙峰)
	梅山－中坑－大林
	斗六火車站－北港朝天宮
	嘉義－斗六聯營線
	嘉義－麥寮聯營線
嘉義客運	嘉義－北港(經月眉潭)
	嘉義－北港(經民雄)
	嘉義－土庫
	嘉義－溪口
	嘉義－朴子(經太保)
	嘉義－塭港
	嘉義－鹽水(經竹子腳)
	嘉義－鹽水(經重寮)
	嘉義－布袋(經朴子)
	嘉義－白河(經內角)
	嘉義縣立體育館－高鐵嘉義站－臺鐵嘉義站－嘉義公園
	高鐵嘉義站－臺鐵嘉義站後站
	嘉義－樹林頭(經鹿草)
	嘉義－關子嶺
	嘉義－漚水
	嘉義－觸口
	嘉義－蒜頭
	朴子－海埔地
	朴子－北港(經雙溪口)
	朴子－網寮
	朴子－港墘厝(經副瀨)
	嘉義－柳營
	北港－朴子(經六腳)
	朴子－塭港
	朴子－布袋(經過溝)
	北港－高鐵嘉義站(經故宮南院)
	嘉義－斗六聯營線

客運公司	往返路線
	嘉義－麥寮聯營線
	嘉義市先期轉運中心－北門遊客中心
新營客運	新營－朴子
	新營－好美里(經南鯤鯓)
	新營－布袋商港(經前東港)
日統客運	民雄鄉－國道 1 號高速公路－臺北市
阿羅哈客運	臺北市－嘉義市
統聯客運	臺北－嘉義
	臺北－朴子－東石
	臺北－布袋
	高雄－北港－四湖－三條崙
國光客運	臺北－阿里山
	臺北－新營
臺中客運	臺中車站－臺 63 線－臺 14 線－中興交流道－國道 3 號－竹崎交流道－嘉義
員林客運	日月潭－阿里山
	嘉義－西螺
阿里山客運	高鐵嘉義站－鹽水
	西濱快捷線

資訊來源：交通部公路總局

表 63 嘉義市公路客運

客運公司	往返路線
臺西客運	嘉義－斗六聯營線
	嘉義－麥寮聯營線
嘉義客運	嘉義－北港(經月眉潭)
	嘉義－北港(經民雄)
	嘉義－土庫
	嘉義－溪口
	嘉義－朴子(經太保)
	嘉義－塭港
	嘉義－鹽水(經竹子腳)
	嘉義－鹽水(經重寮)
	嘉義－布袋(經朴子)
	嘉義－白河(經內角)
	嘉義縣立體育館－高鐵嘉義站－臺鐵嘉義站－嘉義公園

客運公司	往返路線
	高鐵嘉義站－臺鐵嘉義站後站
	嘉義－樹林頭(經鹿草)
	嘉義－關子嶺
	嘉義－漚水
	嘉義－觸口
	嘉義－蒜頭
	嘉義－柳營
	嘉義－斗六聯營線
	嘉義－麥寮聯營線
	嘉義市先期轉運中心－北門遊客中心
和欣客運	嘉義－中山高－臺南
	嘉義－中山高－高雄
	臺中市南屯區－南屯交流道－國道 1 號－嘉義交流道－嘉義縣、市
阿羅哈客運	臺北市－嘉義市
統聯客運	臺北－國道 3 號－臺南
	臺北－嘉義
	高雄－北港－口湖－三條崙
	高雄－北港－四湖－三條崙
國光客運	臺北－嘉義
	臺北－阿里山
	臺北－新營
	臺中－嘉義
臺中客運	臺中車站－臺 63 線－臺 14 線－中興交流道－國道 3 號－竹崎交流道－嘉義
員林客運	嘉義－西螺

資訊來源：交通部公路總局

四、 自行車網路系統

表 64 臺中市 iBike 場站一覽表

區域別	站點名稱
西屯區	逢甲大學、秋紅谷、市政府(文心樓)、漢翔福星北路口、福星公園、櫻花棒球場、重慶公園、頂何厝、新光/遠百、青海逢甲路口、大隆東興路口、文華高中、上石公園、市政公園停車場、臺中國家歌劇院、大鵬國小、協和停車場、西大墩公園、福科國民中學、潮洋環保公園、上安公園、世斌公園、大仁公園、臺灣大道玉門路口、國安一號公園、三信公園、臺灣大道福林路口、臺中市議會、文修公園、上德公園、國安國小、青海公園、高登公園、安和國中、何厝公園、大弘公園、惠來停車場
西區	忠明國小、科博館/金典酒店、中正國小、茄苳腳、萬壽棒球場、公益公園、大墩文化中心、臺中州廳、臺中教育大學、中山地政事務所、臺中市民廣場、經國園道、國立臺灣美術館、忠誠公園、大忠公園、臺中女中、公館公園、土庫公園、五權西忠明南路口、美術館園道、民生英才路口
南屯區	公益大英街口、大墩七街河南路口、文心森林公園、五權西文心路口、黎明國中、豐樂雕塑公園、惠文高中、向心兒童公園、大業公園、楓香公園、鎮平公園、豐富公園、大興公園、正心兒童公園、萬和國中、南苑公園、萬和宮、黎光公園、保安公園、春社公園、南屯區公所、文心南六大墩南路口、臺中特殊教育學校、犁頭店公園、水安公園
中區	臺中仁愛醫院、臺中火車站、柳川東中華路口
北區	博館育德路口、英士公園、臺中公園、臺中孔廟、育德梅川東路口、太原北中清路口、學士育德路口、國立自然科學博物館、北區行政大樓、臺中一中、賴明公園、英才公園、中德公園、健行國小、太原華美街口、山西公園、興進園道、北區太平國小、長青公園、雙十育樂街口、曉明公園、武昌公園、梅川園道、進化廣場、東成東成二街口、北區國民運動中心、寶覺禪寺
北屯區	三光太原路口、北屯兒童公園、民俗公園、北屯區文昌國小、三甲公園、敦化公園、臺中市籃球運動中心、東光國小、北屯區公所、大德公園、新都生態公園、四張犁農村公園、四張犁圖書館、松竹捷運站、三分埔公園、蓬勃運動中心、太原停車場、軍功公園、和福公園、豐田公園、經補庫停車場、仁美公園、文心國小、景美公園、新興國小、廊興公園、松竹國小、老樹公園、軍功國小、北屯國小、823 紀念公園、祥和公園、軍福公園、文心崇德路口、天祥停車場、北新國中、中清文心路口

區域別	站點名稱
東區	力行國小、臺中國小、大智國小、東峰公園、建成樂業路口、中興大學附屬高農、東英停車場、樂利公園、進業公園、旱溪停車場、進德國小、長福公園、臺中轉運站、東光園大智路口、東福公園、東光園振興路口、樂成宮、新建國市場(1 號門)、臺中火車站(復興路)、新建國市場(5 號門)、秀泰廣場
南區	崇倫公園、國立中興大學、忠孝國光路口、忠明南美村南路口、忠明南復興路口、積善公園、永興公園、臺中高工、國立公共資訊圖書館、樹德停車場、中山醫學大學、五權火車站、江川公園、樹義公園、樹仁公園、樹義園道、南平公園、臺中文化創意產業園區、復興停車場、崇倫國中、健康公園附設停車場、國立中興大學(中興湖)、四育國中、高工南和路口
太平區	新福公園、祥順運動公園、新平國小、一江橋、新平立體停車場、長億公園、宜昌兒童公園、太平區運動場、坪林森林公園、中平公園、新光國小、屯區藝文中心、大源公園、中平國中

區域別	站點名稱
豐原區	豐原高商、豐原廟東夜市、豐原火車站、豐原地政事務所、豐原高中、陽明大樓、消防公園、豐原國中、豐原區公所、南陽公園、社皮公園、富春國小、圓環北大昌街口、圓環西中山路口、慈濟公園
大甲區	大甲鎮瀾宮、大甲區壘球場、大甲區公所、大甲火車站、大甲體育場、大甲高中、長青活動中心、大甲高工、長青活動中心、文昌國小、順天國小、大甲高工、日南火車站、孟春兒童遊樂場
大里區	內新市場、環河公園、中興大學附屬高中、永隆七街永隆路口、大里運動公園、國光花市停車場、德芳南路德芳南一街口、環保公園、大里圖書館、臺中市纖維工藝博物館、長春兒童公園、立新國中、大里區公所、大明兒童公園、十九甲健康公園、內新國小、國光公園(二二八廣場)、進士公園、青年公園、益民國小、成功國中、瑞城國小、塗城里活動中心
烏日區	兒二公園、烏日圖書館、自治公園、烏日區公所、烏日國小、三和派出所、旭光國小、光德國中
霧峰區	霧峰農工、霧峰區公所、立法院中部辦公室
清水區	清水牛罵頭停車場、臺中市港區藝術中心、清水運動場、高美濕地第一停車場、高美濕地第二停車場、高美濕地、清水火車站
潭子區	潭子國小、臺中加工出口區、潭子火車站、潭秀國中、潭子環保公園、潭子聯合辦公大樓
后里區	新泰安火車站、泰安鐵道文化園區、后里車站、后里運動公園、麗寶樂園
沙鹿區	沙鹿區公所、光大公園、中山光華路口、中山路四平街口、沙鹿高工

區域別	站點名稱
大雅區	大明國小、大華國中、大雅國中、大雅公園、大雅區公所
外埔區	外埔區公所、外埔國中
東勢區	東新國小、三民街停車場、東勢國小
神岡區	圳前仁愛公園、神岡國中
新社區	新社高中、新社區公所
梧棲區	梧棲國小、梧棲區公所
大肚區	大肚戶政事務所、大肚火車站、動態公園
石岡區	石岡區公所
臺中市大安區	大安國小、海墘國小
和平區	谷關立體停車場
龍井區	龍井火車站、龍井圖書館

資料來源：YouBike 網站

表 65 彰化縣 YouBike 場站一覽表

區域別	站點名稱
彰化市	彰化火車站前站、彰化火車站後站、大成國小、泰和國小、華興公園、南北管音樂戲曲館、信義國中(小)、成功社區活動中心、彰化縣警察局、彰化縣政府、彰化縣立圖書館、中山國小、原住民生活館、彰師附工、彰化師範大學、彰興國中、漢銘醫院、陽明國中、精誠中學、建國科技大學、忠孝國小、彰化基督教醫院、延平公園、縣府第二辦公大樓、長安中華路口(彰基中華分院)、彰化縣衛生局、民族路219巷路口、平和國小、彰化高中、彰化藝術高中、彰化秀傳醫院
員林市	三多公園、三樺公園、員林高中、三角公園、員林分局、崇實高工、至善公園、員林火車站前廣場、員林市公所、員林郵局、第一市場、員林農工、老人文康活動中心、泰山停車場、員林國小、育英國小、彰化地方法院、員林轉運站、員林演藝廳
鹿港鎮	彰化縣旅遊服務中心、鹿港國小、桂花巷藝術村、鹿港鎮公所、第一立體停車場、鹿港圖書藝文中心、鹿港民俗文物館、福興第一停車場、鹿港高中、鹿港分局、鹿港鎮立圖書館、鹿東國小、鹿港運動場(勞工教育學苑)、鹿港基督教醫院、鹿港頂厝公園、鹿港文武廟、文開國小(天后宮停車場)、復興南三民路口(摸乳巷)

資料來源：YouBike 網站

表 66 南投縣自行車場站一覽表

區域別	站點名稱
南投、名間地區	南投市中興路圖書館前、南投市八卦路猴探井、名間鄉員集路濁水車站、名間鄉松柏嶺受天宮
草屯地區	草屯鎮平林里平學路與健行路口、草屯鎮平林里健行路永安宮旁、草屯鎮雙冬里中正路雙龍隧道前
埔里地區	南投縣埔里鎮中山路二段 237 號前(埔里鎮公所)
集集、水里、魚池地區	集集鎮集鹿路農會前 1 處、集集鎮民權路火車站前 2 處、戰車公園前 1 處、集集鎮八張街武昌宮前 1 處、隘寮鎮樂園巷綠色隧道 4 處、水里車埕火車民權巷店前 4 處、日月潭中山路環湖線約 10 處

資料來源：南投縣政府網站

表 67 嘉義市 E-bike 場站一覽表

區域別	站點名稱
東區	嘉義醫院站、體育館站、興業吳鳳站、文化公園站、嘉義公園站、噴水站、檜意站
西區	三越遠東站、興業新民站、家樂福站、嘉義火車站

資料來源：EBike 網站

第五節、參考文獻

- Booking.com (2017 年 10 月 25 日)。**2018 年 8 大旅遊趨勢**。
Booking.com 專題報導。取自
<https://news.booking.com/%E6%97%85%E9%81%8A%E6%90%B6%E5%85%88%E5%A0%B1-Booking-com%E5%85%AC%E5%B8%83-%E5%B9%B4-%E5%A4%A7%E6%97%85%E9%81%8A%E8%B6%A8%E5%8B%A2-/>
- Euromonitor International. (2017). *Top 100 City Destinations Ranking*.
Retrieved from <https://blog.euromonitor.com/>
- Luu, C. (2018, January 1). Taiwanese prefer city of Taichung; find out why. *CNN Travel*. Retrieved from
<https://edition.cnn.com/travel/article/taiwan-taichung-livable-city/index.html>
- Urry, J. & Larsen, J. (2016). *The Tourist Gaze 3.0*. London, England: SAGE Publications UK.
- YouBike 微笑單車 (2018)。**中臺灣各縣市站點資訊即時訊息**。取自
<https://www.youbike.com.tw/intro.html>
- 中華民國內政部戶政司全球資訊網 (2018)。**106 年 9 月中臺灣各縣市人口數**。取自 <http://sweethome.moi.gov.tw/wp-content/uploads/2018/01/106/1-106%E5%90%84%E7%B8%A3%E5%B8%82%E4%BA%BA%E5%8F%A3%E8%B3%87%E6%96%99%E5%8F%8A105%E5%B9%B4%E4%BA%BA%E5%8F%A3%E5%88%86%E5%B8%83%E5%9C%96%E8%AA%AA%E6%98%8E.pdf>
- 中華民國內政部統計處 (2018)。**工業及服務業普查**。取自
<https://www.stat.gov.tw/np.asp?ctNode=540>
- 中華民國文化部 (2017)。**文化部推動博物館與地方文化館發展計畫**。臺灣：文化部
- 中華民國統計資訊網 (2018)。**歷年中臺灣縣市人口增加率**。取自
<https://www.dgbas.gov.tw/mp.html>
- 內政部統計處 (2017)。**人力資源統計年報資料**。取自
<https://www.stat.gov.tw/ct.asp?xItem=18844&ctNode=4944>

- 內政部統計處（2017）。**歷年縣市指標排名**。取自 <https://www.moi.gov.tw/stat/node.aspx?sn=6718>
- 日月潭國家風景區理處（2018）。**自行車旅遊路線**。取自 <https://www.sunmoonlake.gov.tw/#1>
- 石岳峻（2015）。**智慧旅遊：旅遊多媒體應用**。臺中市：五南圖書出版股份有限公司
- 交通部（2009）。**觀光拔尖領航方案到觀光大國計畫**。臺灣：交通部
- 交通部中央氣象局（2017）。**氣候監測報告**。取自 <https://www.cwb.gov.tw/V7/climate/watch/watch.htm>
- 交通部運輸研究所（2018）。**i3 Travel 愛上旅遊計畫之歷年工作成果**。取自 <https://www.iot.gov.tw/>
- 交通部觀光局（2017年2月23日）。106年12月暨全年觀光市場概況概要。**交通部觀光局行政資訊網**。取自 <https://admin.taiwan.net.tw/ActivitiesDetailC003320.aspx?Cond=3a5c630f-5b7f-4ca2-bb3e-f752aa8b6e65>
- 交通部觀光局（2018）。**2017年觀光旅館業月報營運摘要**。取自 <https://admin.taiwan.net.tw/FileUploadCategoryListC003330.aspx?CategoryID=0dcf358f-f875-452d-8d14-2b715d02ab1a&appname=FileUploadCategoryListC003330>
- 交通部觀光局（2018）。**中臺灣各縣市遊憩資源**。取自 <https://www.taiwan.net.tw/>
- 交通部觀光局（2018）。**海灣山城及觀光營造計畫**。臺灣：交通部觀光局
- 交通部觀光局（2018）。**區域觀光旗艦計畫-發展主軸概要**。臺灣：交通部觀光局
- 交通部觀光局（2018）。**跨域亮點及特色加值計畫**。臺灣：交通部觀光局
- 交通部觀光局行政資訊網（2018）。**中臺灣各縣市旅宿業、旅遊服務中心及借問站數量**。取自 <https://admin.taiwan.net.tw/>
- 交通部觀光局行政資訊網（2018）。**歷年觀光政策**。取自 <https://admin.taiwan.net.tw/>
- 全臺主題樂園網（2018）。**中臺灣各縣市觀光遊樂業**。取自 <https://www.themepark.net.tw/>

- 江彩禎（2002）。地方經濟發展推動機制之探討－以推動觀光發展為例（碩士論文）。取自臺灣博碩士論文系統
- 行政院（2018）。臺中國際機場 2035 年整體發展計畫。臺灣：行政院
- 行政院農業委員會（2016）。臺中市翡翠區域農業加值推動計畫（含 2018 臺中世界花卉博覽會推動計畫）。臺灣：行政院農業委員會
- 行政院農業委員會（2018）。休閒農業加值發展。取自 <https://join.gov.tw/acts/detail/7736dc75-a119-4105-89ba-00fdc73f57c5>
- 宋瑞（2017）。世界旅遊經濟趨勢報告。世界旅遊城市聯合會。北京：中國社會科學院旅遊研究中心。
- 南投觀光旅遊網（2018）。南投縣人文遊憩資源。取自 <http://travel.nantou.gov.tw/>
- 南投觀光旅遊網（2018）。南投縣自然生態景點。取自 <http://travel.nantou.gov.tw/>
- 南投觀光旅遊網（2018）。南投縣產業觀光景點。取自 <http://travel.nantou.gov.tw/>
- 南投觀光旅遊網（2018）。南投縣節慶活動。取自 <http://travel.nantou.gov.tw/>
- 客家委員會（2018）。國家級臺三線客庄浪漫大道推動方案。取自 <https://www.ey.gov.tw/Page/448DE008087A1971/89639354-41f8-4e5b-931f-6c1920c74950>
- 苗栗縣文化觀光旅遊網（2018）。苗栗縣人文遊憩資源。取自 <http://miaolitravel.net/>
- 苗栗縣文化觀光旅遊網（2018）。苗栗縣自然生態景點。取自 <http://miaolitravel.net/>
- 苗栗縣文化觀光旅遊網（2018）。苗栗縣產業觀光景點。取自 <http://miaolitravel.net/>
- 苗栗縣文化觀光旅遊網（2018）。苗栗縣節慶活動。取自 <http://miaolitravel.net/>
- 原住民委員會（2014）。「部落心旅行」火車加掛列車試辦計畫。臺灣：原住民委員會

容繼業（1996）。旅行業理論與實務。新北市：揚智文化

容繼業（2012）。旅行業實務經營學。新北市：揚智文化

財團法人資訊工業策進會（2018）。VZ TAIWAN 智慧觀光服務平臺。取自

https://www.iii.org.tw/Product/TechLensDtl.aspx?tp_sqno=%2FCmHtkGSJ91DqNC1Wxq0Hg_&fm_sqno=72

國家發展委員會（2015）。地方創生計劃。臺灣：國家發展委員會

許文聖（2018）。觀光遊憩通論：遊憩資源規劃與管理之論述。新北市：華立圖書

雲林縣文化旅遊網（2018）。雲林縣人文遊憩資源。取自

<http://tour.yunlin.gov.tw/>

雲林縣文化旅遊網（2018）。雲林縣自然生態景點。取自

<http://tour.yunlin.gov.tw/>

雲林縣文化旅遊網（2018）。雲林縣產業觀光景點。取自

<http://tour.yunlin.gov.tw/>

雲林縣文化旅遊網（2018）。雲林縣節慶活動。取自

<http://tour.yunlin.gov.tw/>

楊正寬，(2001)。戰後臺灣觀光政策行政與法規發展史。臺灣觀光發展歷史研討會論文集。靜宜大學，臺中市。

楊正寬，(2001)。戰後臺灣觀光政策行政與法規發展史。臺灣觀光發展歷史研討會論文集。靜宜大學，臺中市。

楊明賢、劉翠華（2016）。觀光學概論（第四版）。新北市：揚智文化

經濟部工業局（2018）。工廠轉型升級暨技術躍升推動計畫。臺灣：經濟部工業局

經濟發展局（2018）。107 年度臺中市商圈特色型塑及輔導。臺灣：經濟發展局

嘉義市觀光旅遊網（2018）。嘉義市人文遊憩資源。取自

<https://travel.chiayi.gov.tw/>

嘉義市觀光旅遊網（2018）。嘉義市自然生態景點。取自

<https://travel.chiayi.gov.tw/>

嘉義市觀光旅遊網（2018）。嘉義市產業觀光景點。取自

<https://travel.chiayi.gov.tw/>

嘉義市觀光旅遊網（2018）。嘉義市節慶活動。取自

<https://travel.chiayi.gov.tw/>

嘉義縣文化觀光局（2018）。嘉義縣人文遊憩資源。取自

<https://www.tbocc.gov.tw/>

嘉義縣文化觀光局（2018）。嘉義縣自然生態景點。取自

<https://www.tbocc.gov.tw/>

嘉義縣文化觀光局（2018）。嘉義縣產業觀光景點。取自

<https://www.tbocc.gov.tw/>

嘉義縣文化觀光局（2018）。嘉義縣節慶活動。取自

<https://www.tbocc.gov.tw/>

彰化縣旅遊網（2018）。彰化縣人文遊憩資源。取自

<http://tourism.chcg.gov.tw/>

彰化縣旅遊網（2018）。彰化縣自然生態景點。取自

<http://tourism.chcg.gov.tw/>

彰化縣旅遊網（2018）。彰化縣產業觀光景點。取自

<http://tourism.chcg.gov.tw/>

彰化縣旅遊網（2018）。彰化縣節慶活動。取自

<http://tourism.chcg.gov.tw/>

臺中市文化資產處（2017）。場域再造。取自

<https://www.boch.gov.tw/>

臺中市文化資產處（2017）。臺中文化城中城歷史空間再造計畫-臺中
中刑務所官舍群歷史現場再造。臺中市：臺中市文化資產處

臺中市政府文化局（2018）。臺中市藝術亮點計畫。臺中市：臺中市
政府文化局

臺中市政府水利局（2015）。葫蘆墩圳環境營造計畫。臺中市：臺中
市政府文化局

臺中市政府水利局（2015）。綠川環境營造計畫。臺中市：臺中政
府文化局

臺中市政府水利局（2016）。柳川污染整治及環境改善工程。臺中
市：臺中市政府文化局

臺中市政府民政局（2018）。106 年臺中遷入人口區域。取自

<http://demographics.taichung.gov.tw/Demographic/Web/Demographic.aspx>

臺中市政府建設局（2018）。綠空廊道-鐵路高架化騰空廊帶簡易綠美化工程。臺中市：臺中市政府建設局

臺中市政府建設局（2018）。臺中之心計畫。臺中市：臺中市政府建設局

臺中市政府都市發展局（2017）。大臺中 123 奠基計畫。臺中市：臺中市政府都市發展局

臺中市政府都市發展局（2018）。臺中文化城中城歷史空間再造計畫-綠空鐵道軸線計畫。臺中市：臺中市政府都市發展局

臺中市政府經濟發展局（2008）。臺中市各傳統市集競爭型輔導改善及創新。臺中市：臺中市政府經濟發展局

臺中市政府經濟發展局（2018）。臺中市名攤名產評選輔導及經營改善。臺中市：臺中市政府經濟發展局

臺中市政府網站（2018）。大臺中 123 政策。取自
<https://www.taichung.gov.tw/>

臺中市政府網站（2018）。大臺中 123 說明圖。取自
<https://www.taichung.gov.tw/>

臺中市政府網站（2018）。中臺灣臺鐵路線圖。取自
<https://www.taichung.gov.tw/>

臺中市政府網站（2018）。智慧公路路網圖。取自
<https://www.taichung.gov.tw/>

臺中市政府網站（2018）。臺中市觀光施政願景。取自
<https://www.taichung.gov.tw/>

臺中國際機場官網（2018）。臺中國際機場公車路線。取自
<https://www.tca.gov.tw/cht/index.php>

臺中國際機場官網（2018）。臺中國際機場航班資訊。取自
<https://www.tca.gov.tw/cht/index.php>

臺中港務分公司官網（2018）。臺中港定期航線資訊。取自
<https://tc.twport.com.tw/chinese/>

臺中觀光旅遊網（2018）。臺中市自行車道。取自
<https://travel.taichung.gov.tw/>

- 臺中觀光旅遊網（2018）。臺中市人文遊憩資源。取自
<https://travel.taichung.gov.tw/>
- 臺中觀光旅遊網（2018）。臺中市自然生態景點。取自
<https://travel.taichung.gov.tw/>
- 臺中觀光旅遊網（2018）。臺中市產業觀光景點。取自
<https://travel.taichung.gov.tw/>
- 臺中觀光旅遊網（2018）。臺中市節慶活動。取自
<https://travel.taichung.gov.tw/>
- 臺灣好行官網（2018）。中部臺灣好行路線。取自
<https://www.taiwantrip.com.tw/>
- 臺灣旅宿網（2018）。106 年民宿住客國籍人數統計。取自
<https://taiwanstay.net.tw/>
- 臺灣旅宿網（2018）。106 年旅館業住客國籍人數統計。取自
<https://taiwanstay.net.tw/>
- 臺灣旅宿網（2018）。106 年觀光旅館、旅館、民宿住客類別人數統計。取自 <https://taiwanstay.net.tw/>
- 臺灣旅宿網（2018）。106 年觀光旅館住客國籍人數統計。取自
<https://taiwanstay.net.tw/>
- 臺灣旅宿網（2018）。中臺灣各縣市旅宿業數量。取自
<https://taiwanstay.net.tw/>
- 臺灣高鐵（2018）。高鐵分布圖。取自
<http://www.thsrc.com.tw/index.html>
- 臺灣高鐵（2018）。高鐵假期套裝遊程。取自
<http://www.thsrc.com.tw/index.html>
- 臺灣鐵路（2018）。中臺灣臺鐵路線圖。取自
<https://www.railway.gov.tw/tw/>
- 臺灣觀光巴士官網（2018）。中部臺灣觀巴路線。取自
<https://www.taiwantourbus.com.tw/C/tw/home>