

# 高鐵通車後對大台中地區的機會與威脅

## 戰略思考與策略方案

吃在台中、24H 樂在其中

劉曜華 副教授

王大立 副教授

逢甲大學都市計畫系

台中學研究小組召集人

2005 年 8 月 5 日

[yhliou@fcu.edu.tw](mailto:yhliou@fcu.edu.tw)

[www.taichung.fcu.edu.tw/index.htm](http://www.taichung.fcu.edu.tw/index.htm)

## 研究摘要

每天 20 萬的高鐵人潮來了，大台中怎麼迎戰？同樣地，高鐵如果把人帶出台中，大台中又能怎麼辦呢？除了從韓國、日本、法國、德國等後高鐵國家經驗學習因應對策外，大台中迎戰高鐵需同時考量運輸系統及空間結構變遷兩大部分。

在運輸系統整備部份，高鐵通車後每天將有至少 5 萬人次以上人潮進出台中高鐵站(每小時約三千人次的數量)，短期內綠線捷運不會通車、鐵路捷運化也無法幫上大忙，換句話說，高鐵人潮將以公路運輸方式進出大台中，就高鐵與中央政府簽定的合約研判，公路運輸的準備工作會在通車前後經建置完成，國內航運也會急速萎縮。高鐵通車後的短期內重點是建構便捷大眾運輸轉運系統，大幅修正過度依賴私人運具的交通行為，並且在捷運綠線通車前儘速將捷運藍線列入爭取補助建設行列，便利中科及台中工業區等就業中心與高鐵站的連結。

然而，本研究認為迎接高鐵不全然是交通運輸系統整合的問題，而是台中市空間結構及都市發展定位轉換的新思維，基於此本研究提出「吃在台中、24H 樂在其中」的空間發展願景，作為台中市迎接高鐵時代的最重要戰略。

首先，高鐵車站將成為中台灣的新門戶，車站區應該設置大台中及中台灣吸引人潮消費的資訊服務及便利的轉運機制。同時間，高鐵車站區的商業開發必須與大台中商業發展有明顯區隔。

其次，大台中應該有一個便利的觀光轉運中心，利用古根漢美術館累積的社會能量，選擇位於文心路、向上路口，面積約 9 公頃的戶外圓形劇場用地設置國際美食文化博物館(綠色捷運沿線)，並且推動台中博物館群。觀光轉運中心也是提供中台灣觀光旅遊服務的首選地區，來自各地的旅客可以在這裡，透過轉運到達南投、彰化、台中、苗栗、雲林的觀光景點(one-stop service)，也可以就近前往公益路周邊國際美食文化街。短期內，這個接駁機制應該控制在免費範疇內，套裝行程安排也將是高鐵公司主要業務項目之一。

第三，民以食為天，目前逐漸成型的公益路及美術綠園道餐飲特區，在適度的空間及軟體改造後，可以成為精緻與平價的國際美食文化街，並成為大台中最吸引人、最安全、最耀眼的觀光服務景點。

第四、吃完東西呢？大台中的大坑溫泉、科博館、美術館、綠園道、重劃區夜間娛樂、各商圈夜市文化、大肚山夜景、汽車旅館、台中港灣等更是豐富旅客體驗與消費的最佳選擇，也是台中近年來積極發展的地區特色文化的表徵。

最後，高鐵出現勢必對台中市的空間結構產生新一波的衝擊，現階段的台中領導者不能重複過往放任房屋量產及地價攀升的錯誤，未來的重點應該放在創造優質生活環境與地方特色文化產業，這是台中的競爭優勢，也是台中未來再創高峰的永續途徑。

## 壹、認識高鐵

根據日本和法國的經驗，高速鐵路和航空競爭運距分界點約為六百公里。距離 600 公里以上的城際客運，航空較佔優勢；在此距離以下，則為高速鐵路的天下。臺灣高鐵於 2005 年底通車後，南北都會空間距離壓縮到一個半小時，屆時台灣西部將成為一個 2,200 萬人的大都會，也將是亞洲地區僅次於東京都會區(2,600 萬人)的超級大都會，過去個別城市的地理優勢不再，未來取而代之將是產業發展、生活安全、就業條件、文化創意活動等整體城市競爭力評比。

大台中地區位於這個新成形的台灣大都會軸中心點，與南北兩端的大都市距離不到一小時，台北與高雄可能成為台中市的新郊區，同樣地，台中也有可能成為台北與高雄的郊區。

相對於高雄、台南、台北等城市，台中的優勢除了區位適中、氣候宜人、人文薈萃外，台中的產業、治安、市內交通、教育比其他城市好嗎？面對高鐵通車帶來的機會與威脅，大台中如何逐一檢討因應呢？在後高鐵的時代中，大台中一方面面臨被南北兩大都會磁吸危機，加速產業及人口成長空洞化的危機，也具備成為台灣西部一日生活圈新核心區的機會，台中高鐵站周邊的發展程度及開發內容更將牽動台灣高鐵培植高鐵依賴族群的成敗。

另一方面，國內航空客運成長於 1987-1991 年受開放天空政策影響快速成長，至 1997 年達最高峰，六年間客運人數從一年 1,100 多萬人次增加至 3,700 多萬人次，但之後受到空難及票價調整等因素影響，航空客運人數逐年下降，平均年成長率為-10.6%。而 2000 年和前一年相較更是萎縮了兩成。業者指出，西元 2000 年前三年四家經營國內航線的航空公司虧損即達一百廿多億元。面對高鐵的衝擊，國內航空客運及航空站周邊發展將走入新的困境，這其中又以新成立的中部機場為最，中台灣如何在後高鐵時代繼續擁有空中門戶，也關係著大台中未來發展。

### 世界各國高鐵系統運作經驗

現代高鐵系統起源於日本 1964 年 10 月為迎接東京奧運而興建的東海道(Tokaido)新幹線，大幅縮短東京大阪的距離，發展至今 40 多年，日本已有超過 2,670 公里 8 條路線的高鐵系統。法國在 1981 年由 TGV 興建完成時速超過 300 公里的高鐵路線，連結巴黎里昂，1994 年更進一步透過海底隧道將倫敦與巴黎的距離縮短為 3 小時 10 分鐘。德國 ICE 則是利用既有的鐵路系統於 1991 年完成鐵路高速化工程，進入高鐵時代。前兩者是新建封閉式高鐵軌道，德國則是以既有軌道轉

為高速鐵路。

工業先進的英國則遲自 2003 年 9 月才完成第一條高鐵，但是英國政府對於各種運具的整合及其可能的效益相當重視，為了了解是否增開連結倫敦與蘇格蘭及北英格蘭的新高鐵路線，特別成立整合運輸委員會(Commission for Integrated Transport)研究後續的高鐵路線開闢、經營方式及可能效益。根據英國整合運輸委員會 2004 年的委託研究發現，高鐵成功運作必須要有幾個市場考量條件的支持<sup>1</sup>。

1. 高鐵需求在擁有 200-800 公里的旅運市場國家最高，特別是 300-600 公里之間。高鐵對低於 150-200 公里的運輸旅次沒有太大幫助，競爭力也遠低於 800 公里以上的航空運輸。
2. 高鐵可以提供相當大的運量，而要有效地應用高鐵的高承載量有兩種情況，一是沿線各大都市之間距離適當，或者沿線要有足夠數量的人口聚集中心，可以透過高鐵路線服務。
3. 高鐵興建在人口稀少的國家雖然比較容易，但是高鐵真正的效能還是在具備高密度人口的都市地區。
4. 具備優質的傳統鐵路路線者相對地降低高鐵的漸進式經濟規模，特別是短程距離生意的影響，雖然說接近主要都市的軌道，如果利用既有鐵軌設施可以節省相當大的經費。

另一個新的高鐵國家則是韓國，韓國高速鐵路(KTX)於 2005 年 4 月 1 日屆滿開通營運一週年，乘客只到達目標數的一半，預料會出現巨額赤字。根據韓國鐵道公社公佈的數據，尚未全部鋪設完成、長約 421 公里的韓國高鐵迄今平均一天的乘客數約為 7 萬 4000 人，僅及目標的 53%，一天平均收入為 21 億韓圓，僅為目標的 46%。漢城—釜山之間的京釜線平日乘車率是 67%，週末、假期 85%；連接漢城與光州、木浦的湖南線平日乘車率是 31%，週末、假期 51%。到 2005 年一月底，車輛、機電系統的故障約 130 件，列車經常有延誤，影響營運<sup>2</sup>。

### 台灣高鐵系統發展沿革與簡介

台灣南北高速鐵路是台灣進入 21 世紀最重要的交通建設之一，也是全世界投資金額最大，政府與民間合作的 BOT 案，民間總投資金額超過 4,000 億元，政府應

---

<sup>1</sup> Steer Davies Gleave. 2004, High-Speed Rail: International Comparisons. p. 2. 這份研究是法國、義大利、西班牙、德國、日本及澳大利亞(該國沒有高鐵)等七國高鐵系統的比較研究。

<sup>2</sup> 引自 <http://www.japanresearch.org.tw/hotnews-2254.asp> (註:韓國高鐵長約 421 公里，耗資 160 億美金，現階段只部份通車，停靠六站，首都漢城到釜山原需 4 小時 10 分已縮短為 2 小時 40 分，目前只完成部份新高鐵軌道，2010 年新軌鋪設才會完工，屆時漢城釜山距離將縮短為 1 小時 45 分。)

配合建設事項超過 1000 億元<sup>3</sup>。

台灣的高鐵興辦源於 1980 年代初期，行政院於 1987 年 4 月 2 日第 2125 次會議裁示辦理「台灣西部走廊高速鐵路可行性研究」，並於 1990 年 7 月 21 日成立「交通部高速鐵路工程籌備處」，專責辦理規劃與執行工作，並於 1992 年 6 月正式核定南北高速鐵路的線路，1994 年 7 月 14 日行政院會將高鐵列入十二項建設之一，正名為「建設南北高速鐵路計畫」，並於同年 11 月通過「獎勵民間參與交通建設條例」，正式展開委託民間投資興建(BOT)計畫。

高鐵工程公開招標後由臺灣高鐵聯盟得標，並於 1997 年 7 月 23 日與交通部完成簽定興建營運、站區開發合約、政府應辦事項及合約執行備忘錄，台灣高鐵公司於 1998 年 5 月成立，並於 2000 年 6 月動工興建，高鐵路線北起台北縣樹林鎮，南至高雄市左營區，全長約 344.2 公里(沿途經過 14 縣市、77 市鄉鎮區)，總計設有 12 個車站，平均站距 37.7 公里，每日運量可達 30 萬人次，暫定 2005 年 10 月底完工啟用，並分兩階段通車，第一階段包括(南港)、台北、(板橋)、桃園青埔、新竹六家、台中烏日、嘉義太保、台南沙崙、高雄左營等七大站，第二階段(2010 年開始)將再增加苗栗豐富、彰化田中及雲林虎尾等三站。

台灣高鐵公司副總經理江金山說，高鐵總投資規模逾 4,400 億元，當時估算報酬率 14.9%，保守估算營運兩年後可以損益平衡，2008 年開始出現盈餘，營運第 16 年回收所有投資成本，特許營運期為 35 年。台灣高鐵公司並擁有 50 年的五大站區開發營運權。

高鐵列車設計最高時速可達每小時 300 公里，為兼顧速度與旅客的方便性，規劃採取跳蛙式停站策略，未來有五種停站方式。

1. 台北直達高雄左營，行車時間 80 分鐘；
2. 台北經板橋、台中到左營，行車時間 91 分鐘；
3. 台北經板橋、台中、彰化、雲林、嘉義、台南到左營，行車時間 117 分鐘；
4. 台北經板橋、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南至左營，行車時間 136 分鐘；
5. 台北經板橋、桃園、新竹、苗栗至台中，行車時間約 70 分鐘。

除了台北高雄直達車外，所有高鐵列車皆會在台中停站，如果以台中為高鐵核心

---

<sup>3</sup>依據高鐵興建營運合約內容，高速鐵路計畫總建設經費為 5,133 億元(含財務成本)，分別包括政府必須辦理事項 1,057 億元，以及台灣高鐵公司投資 4,076 億元(含財務成本 817 億元)負責政府必須辦理事項，及其他所有為完成高鐵興建營運所必要之工作。

區，那麼台中地區將有機會將台灣西半部各大都會納入服務範圍區內。

高鐵停站方式、班次數仍會依不同需求調整，根據高鐵公司初期營運計畫，高鐵行車時間暫訂早上六時至晚上十二時，每日營業 18 個小時，每節車廂座位數 989 個，每日單向發車超過百次，台中站將是沿線最繁忙的車站。

表 1、台灣高鐵停靠站方式及時間

停站方式	行車時間	中間停靠站數
台北直達高雄（不停台中）	80 分鐘	0
台北、板橋、台中、高雄	91 分鐘	2
台北、板橋、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄	117 分鐘	7
台北、板橋、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄	136 分鐘	9
台北、板橋、桃園、新竹、苗栗、台中	約 70 分鐘	4

資料來源：個人整理。

台灣高鐵公司預估，2005 年 10 月底高鐵正式營運時，每天高鐵旅客人數約 14 萬 8 千人次，2008 年將成長至 23 萬 1 千人次，2013 年可成長至 27 萬 3 千人次，2023 年成長至 31 萬 1 千人次，2033 年成長至 32 萬 4 千人次。營運初期，台中—台北線將是主力市場，單日旅客量預估可達三萬多人次，占總運量的兩成一。台北到左營單日運量可達兩萬五千多人次，占總運量百分之十七點二，台中到左營每日運量則為一萬六千人，這三條主路線將囊括近半的客源。未來在尖峰時段台北、台中及台北、左營每小時單向發出五班車。

表 2、高鐵營運後預估旅客量

年份	每天旅客數量	每年旅客數量
2005 年	14 萬 8 千人	5,328 萬人
2008 年	23 萬 1 千人	8,316 萬人
2013 年	27 萬 3 千人	9,828 萬人
2023 年	31 萬 1 千人	11,196 萬人
2033 年	32 萬 4 千人	11,664 萬人

資料來源：高鐵公司新聞稿，本研究推演。

表 3、台灣高鐵票價計算方式<sup>4</sup>及發車時間

地點(以台北為起站計算)	時間	最低票價*	發車頻率
台北站			12 分鐘
桃園青埔	20 分鐘	126 元	36 分鐘
新竹六家	33 分鐘	229 元	36 分鐘
台中烏日	46-59 分鐘	553 元	15 分鐘
嘉義太保	71-84 分鐘	850 元	36 分鐘
台南歸仁	90-103 分鐘	1065 元	36 分鐘
高雄左營	90-113 分鐘	1177 元	14 分鐘

資料來源：台灣高鐵 2003 年新聞稿，商務艙和普通艙票價有別。

### 高鐵五大車站區土地開發構想

台灣高鐵除了提供運輸服務之外，最重要的事業計畫莫屬五大車站區的土地開發，從台灣高鐵的計畫書中可以發現，總計將近百公頃的車站區開發皆以複合型商業為主軸，「城中城」(town in town)的規劃概念將對車站鄰近都市商業定位形成重要的挑戰。

表 4、台灣高鐵五大車站專用區發展構想，(五車站總計 93.09 公頃)

場站名稱	開發定位
桃園站	開發以觀光購物、休閒娛樂、國際交易、商務辦公為主之複合式生活圈，並其吸引國內外訪客，促進觀光發展，提昇消費層次，使桃園車站特定區發展成一面對國際第一線之現代化之國際機場城市
新竹站	融合以會議、展示為主的辦公大樓，極舒適的商務休閒設施，開發本區為傳播通訊高科技商務園區，加速「新竹科學城發展計畫」之目標達成
台中站	以開發 Mega Mall 主體，融合舒適的購物環境、四季合宜的休閒觀光旅遊，及多功能之教育文化設施，建設本區為高品質之轉運

<sup>4</sup> 交通部核定的高鐵票價費率，每延人公里 3.459 元，並准予票價上限提高 20% 的權利，台北至高雄左營票價 1193 元，最高票價上限 1432 元。根據交通部民調及台灣高鐵公司 2005 年 5 月提出的票價參考方案，台北至高雄左營 1280 元，台北至台南 1190 元，台北至嘉義 980 元，台北至台中 670 元，台北至新竹 290 元，台北至桃園 160 元。台鐵台北高雄自強號票價 845 元，台北台中 375 元；飛機票價台北高雄最低 1900 元，台北台中票價 1246 元；高鐵票價約比台鐵票價多三分之一，比飛機票價節省三分之一至二分之一。

[http://tw.money.yahoo.com/money\\_news/050517/5/1u6sg.html](http://tw.money.yahoo.com/money_news/050517/5/1u6sg.html)



	中心及新興商業特區
嘉義站	結合區域內玉山國家公園、阿里山、瑞里、太平等風景區構成的阿里山系統等生態環境，定位本區為無污染之觀光休閒產業，並融合精緻農業技術與特有的鄉土文化，開發以休閒機能為主體之觀光遊憩資訊中心
台南站	配合台南都會區生活模式，規劃本區為一多樣化之休閒、娛樂中心，並擴大組合觀光遊憩機能、消費購物機能、文化教育機能及旅遊服務機能，開發本區為台南新生活圈

資料來源：台灣高鐵公司，2002年9月，本研究整理。

## 貳、高鐵通車後的高鐵特區與中台灣發展

### 台中高鐵車站特區

台中高鐵站區位於台中縣大肚鄉高速公路王田交流道特定區內，站區西方為成功嶺軍事區；西北側有中山高速公路；東側為筏子溪；南側鄰烏溪。站區目前對外聯絡主要是經台一乙道路，往東經烏日鄉市街銜接台中市復興路；往西接台一省道，或經高速公路王田交流道聯絡南北。

「高速鐵路台中車站地區計畫」係於「變更高速公路王田交流道附近特定區計畫」內，計畫面積 271.93 公頃，計畫人口 23,000 人，計畫區地形大致平坦，北側地勢略高而南面腹地較低，除舊有聚落及沿台一乙省道之工商活動形成帶狀發展外，其餘開發前多為農田使用(約佔計畫面積 64.36%)；計畫區私有地佔絕大部份，約 251.2 公頃(佔計畫面積 92%)。土地使用別包括高鐵站區、住宅區、商業區、產業專用區、及相關公共設施使用。

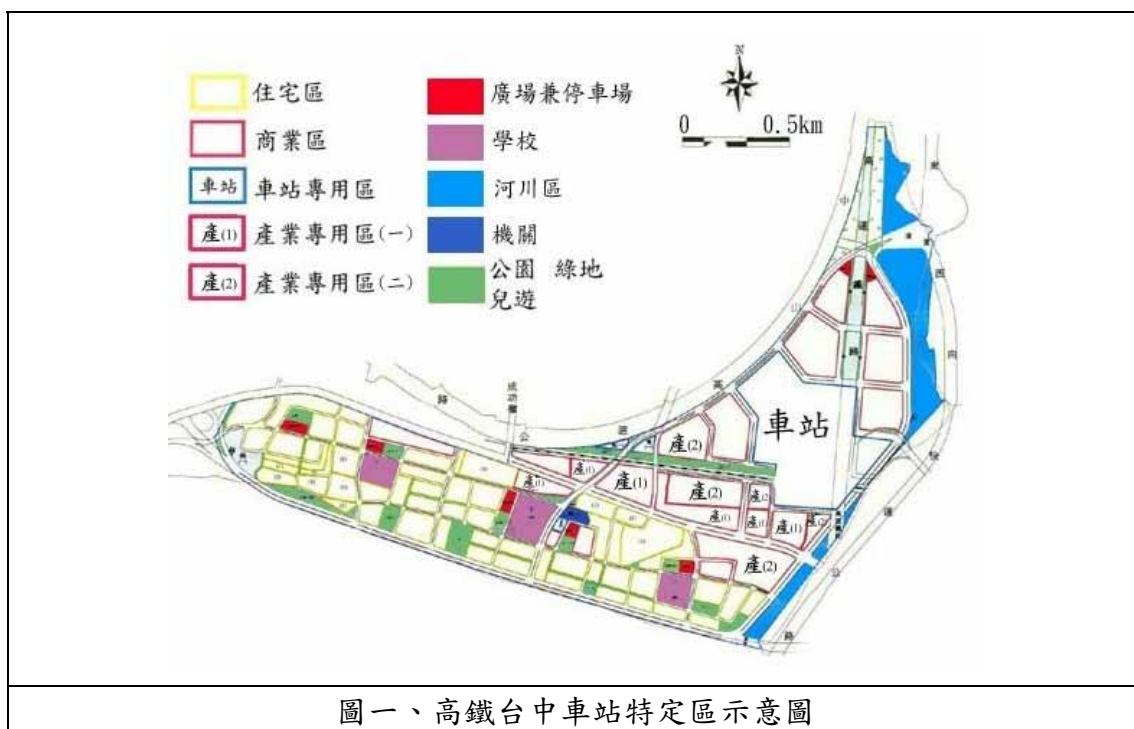
根據台中縣政府 2003 年底的資料，高鐵烏日站特定區透過區段徵收釋出的抵價地達一百六十八公頃。縣府地政局指出，目前配地作業已完成，共配地一千四百四十一筆，其中五百多筆土地，已由地主領回。地政局指出，雖然縣府的抵價地尚待區段徵收股辦理標售，但當地目前土地市價每坪喊至約九萬至十萬元。由高鐵局負責的十八公頃台中特定區，已在進行細部規劃，將分三期開發，並進行招商工作，外圍的特定區則由內政部土地重劃局和台中縣政府規劃中，其佔地面積二百七十三公頃。

表 5、台中高鐵車站特定區土地使用面積分配表

項	目	面積 (公頃)	比例 (%)	備 註
---	---	------------	-----------	-----

土地 使用 分區	高鐵車站專用區	29.43	10.8	含附屬事業用地 11.3公頃
	住宅區(一)	15.69	5.7	
	住宅區(二)	45.13	16.5	
	商業區	30.11	11.0	
	產業專用區(一)	14.038	5.3	
	產業專用區(二)	17.13	6.3	
	河川區	20.10	7.4	
	農業區	5.04	1.8	
	小計	177.01	64.8	
公共 設施 用地	高速鐵路用地(站區 外)	6.97	2.5	
	文中	3.44	1.3	
	文小	4.03	1.5	
	機關	0.73	0.3	供警政消防等使用
	天然氣設施用地	0.45	0.2	供天然氣設施使用
	電力設施用地	0.76	0.3	供電力設施使用
	公共事業用地	0.36	0.1	供郵政電信等使用
	環保設施用地	1.79	0.7	供污水處理設施使用
	廣場兼停車場	2.76	1.0	
	公園	6.92	2.5	
	鄰里公園兼兒童遊樂 場	2.60	1.0	
	綠地	6.86	2.5	
	鐵路	3.78	1.4	
	道路	49.72	18.2	
	小計	91.17	33.4	
範圍 調整	鄰里公園兼兒童遊樂 場	1.30	0.5	
	道路	3.26	1.2	
	河川區	0.61	0.2	
	小計	5.17	1.9	
總 計	273.35	100.00		

資料來源：特定區計畫書。



圖一、高鐵台中車站特定區示意圖

表 6、台中高鐵車站區土地使用面積與強度

土地使用別	面積 (公頃) *	建蔽率 (%)	站區供附屬事業使用之最大總樓地板面積 (平方公尺)
交通設施	18.13	60	542,400
附屬事業	8.36	70	
站區廣場	2.94	--	--
合計	29.43	--	542,400

\* 實際面積依公告實施都市計畫為準

台中高鐵車站主體包括高架車站、六個軌道及二島式月台，工程由大陸工程、日商華大成、中鼎工程、台安電機聯合承攬。工程施作分成兩大部分，車站主體及立體停車場，施工期 1227 日曆天，2002 年 5 月 24 開工、2005 年 10 月 2 日完工。台中高鐵車站(分四標)也是五大車站中造價第二高價的車站(僅次於桃園車站的 44 億元)，預算金額超過 52 億元，實際發包金額超過 33 億元。

車站主體為地面三層之鋼骨鋼筋混凝土結構物，樓地板面積約 72,098 平方公尺，地面層是旅客轉運空間及機電設施，二樓為旅客服務大廳，包括購票、內外穿堂及商業空間，三樓為月台層。立體停車場樓地板面積 38,191 平方公尺，為地下一層、地上二層之鋼筋混凝土結構物，可提供約 1,500 部小汽車、300 多部機車停車空間。合計已開發樓地板面積超過 11 萬平方公尺(略大於台中新光三越百貨公司)。

### 台中高鐵站區發展定位-高鐵公司

台灣高鐵公司於 2002 年 9 月依據台中地區都市發展型態、相關發展計畫及特定區相關計畫等內容綜理，預定台中高鐵站之發展角色定位如下：

- (1). 本車站位居台中都會區中心，加上多項重大交通建設匯集於此，勢需規劃能同時滿足都會人口轉運的服務功能，及足供疏散龐大進出旅客的商旅購物服務；
- (2). 預期本站區伴隨大量人口及產業的成長，以規劃城中城之理念，塑造本區為綜合性之運輸、商務資訊中心；
- (3). 開發 Mega Mall 主體，融合舒適的購物環境、四季合宜的休閒觀光旅遊，及多功能之教育文化設施，建設本區為高品質之轉運中心及新興商業特區。

台灣高鐵公司五大車站區合計可供商業開發使用之樓地板面積約有 120 萬平方公尺，其中台中高鐵站的 54 萬平方公尺所佔比例達 45%，不但是五大車站之最，也是中台灣最大宗單一基地私人商業開發，開發完成後的商業活動量不低於台中市新市政中心總體開發量。

### 叁、高鐵出現的全國性及區域性衝擊初探

台灣高鐵成功的要素是一是台灣西部變成一個可以快速鏈結的生活圈，在此條件下能造就高鐵的依賴性，進而促成高鐵運輸營運的轉機，另一個面向則是各大車站區的土地開發利潤。

表 7、台灣西部三大區域的生活圈腹地，2003 年

比較項目	中部區域	北部區域	南部區域
總人口	569 萬人	982 萬人	642 萬人
都市計畫區人口	363 萬人	854 萬人	492 萬人
都市計畫面積	9.12 萬公頃	20.5 萬公頃	13.28 萬公頃
都市計畫區人口佔總人口比例	64%	86.9%	76.5%
住宅區	17484 公頃	19944 公頃	22541 公頃
商業區	1751 公頃	2635 公頃	2822 公頃
工業區	4647 公頃	8715 公頃	8068 公頃
公共設施用地	18417 公頃	29363 公頃	31409 公頃

農業區	29187 公頃	20236 公頃	40591 公頃
-----	----------	----------	----------

資料來源：經建會區域及都市統計彙編，2004 年。

在區域面部分，高鐵的出現擴大了中台灣的人流門戶機會，也將改變中台灣的對外聯繫管道。高鐵運輸系統及高鐵車站特區的出現將帶來至少三方面區域性衝擊：交通行為改變、空間結構改變以及可能納入北部一日生活圈的衝擊。

### 一、交通行為改變

原本依賴空港、客運、火車、私人運具的交通行為將出現新的選擇與運輸需求，包括移轉需求及衍生需求方面，城際內交通及城際間的運輸將出現新的因應模式。為了因應新交通行為的消費，都會區轉運機能將有很大的改變空間，轉運空間的區位選擇則成為新的課題。

根據交通部運研所推估，台灣目前每天陸空運輸市場的需求量約在 110 萬人次上下，在高鐵尚未出現前以小客車的每日 70 萬人次及鐵路運輸每日 21.9 萬人次，兩者合計負擔了超過百分之八十的運輸量，國道客運及航空只佔有百分之十七左右的運量。

台灣地區鐵路運輸每年的旅客量約在兩億人上下，公民營客運則有三億人次的數量，預估高鐵 2006 年營運初期，高鐵將吸收約 13.5% 的運輸量，大約在 15 萬人次上下，國內線航空業將受到最嚴重的衝擊，預估移轉量達一半以上，從每日 3.1 萬人次降到 1.4 萬人次，其次鐵路運輸也從每日 21.9 萬人次降到 16.9 萬人次，客運業也由 14.9 萬人次下降到 12 萬人次，小客車則略有波動，從 70 萬人次下降到 65 萬人次<sup>5</sup>。根據理論，航空業之所以受影響最大的可能原因在於 350 公里範圍圈運具競爭力下降的波及<sup>6</sup>。

在缺乏中央奧援的基礎下，台中都會區的捷運系統<sup>7</sup>目前沒有全面執行的可能性，反之，台中捷運優先路線（綠線<sup>8</sup>）目標年平均每日可服務 17 萬人次，但是

<sup>5</sup> 馮正民，台灣高鐵對國土發展之影響，成大國土規劃論壇，2005 年 3 月 26 日。

<sup>6</sup> 根據法國的經驗，TGV 於 1980 年代初期開通後，巴黎與里昂之間的旅客量逾 1981 年到 1985 年四年間成長 2.6 倍，其中三分之一來自原民航旅客、18% 來自道路使用者、49% 則屬於新創造的使用者。更長程的高鐵路線對航空業的衝擊更明顯，例如 1995 年巴黎與倫敦之間的 Eurostar 開始服務後，高鐵運能從 0 變成 33%，航空則從 70% 下降到 40%，其他則從 30% 下降到 27%，影響不大。見韓國高鐵局長文章，Shin, 2005，頁 22。

<sup>7</sup> 台中捷運路網第一期路網為紅線、藍線及綠線部分路段，總工程經費預估兩千五百五十三億四千萬元。紅線由國立台灣體育學院起，經台中火車站、沿台三線至霧峰，長 12 公里；藍線由東海大學起，沿中港路，經台中火車站、台糖購物中心至太平，設置十四個車站，長 16.7 公里；綠線則從北屯大坑經文心路、文心南路至高鐵烏日車站，設置十四個車站，長 19.2 公里。

<sup>8</sup> 台中綠色捷運計劃屬於「新十大建設」之一，為專用路權之輕軌捷運系統，路線起自台中市北屯區沿文心路至高鐵台中站，全長 16.5 公里，規劃設置 15 站，以高架

出現的時機可能趕不上已經運作多年的高鐵，以及所累積的交通適應行為。

## 二、區域空間結構改變

台中市出現在台灣版圖依賴的是台中火車站，後來出現的高速公路直接衝擊以中區為核心的空間結構，新的市政中心預定就是因應都市擴張的因應策略之一。就目前發展而言，高鐵特定區將成為另一個新的核心區<sup>9</sup>，加上空閒的水湳機場用地及開發中的科學園區，台中市的空間結構往西擴張的態勢將日趨明顯，反之，台中縣市東邊的發展將受到阻礙，除非台鐵捷運化的腳步可以跟上高鐵及公路系統的建設速度。

### 台中高鐵站在中台灣的區位條件

就可及性而言，台中市與彰化市到達高鐵車站的距離相同，透過公路運輸則有不同的到達時間，其間差異在於公路與市區間的距離。就通勤時間而言，絕大多數的中台灣都市皆可在半小時內到達高鐵車站。

表 8、中台灣各大都市到台中高鐵距離與時間

各大據點	旅行時間(分)	距離(公里)
台中市	15	8
豐原市	30	20
沙鹿鎮	17	15
大里市	20	7
彰化市	25	8
彰濱工業區	40	14
南投市	35	22

資料來源：本研究推估計算。

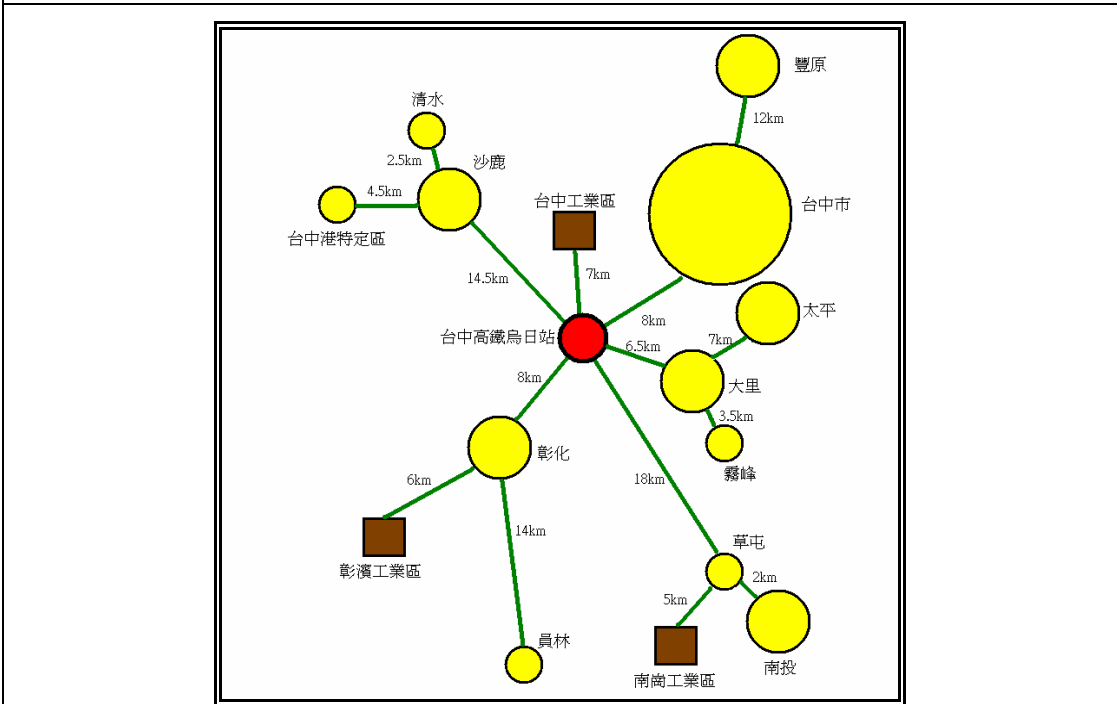
---

結構型式佈設，建設單位為交通部高鐵局，營運方式採OT模式，即由政府興建，轉由民間營運方式辦理，行政院經建會 2004 年 9 月 15 日召開台中大眾捷運規劃審查會，通過新台幣 287 億元建設經費，其中由中央政府負擔 140 億元，台中市政府負擔 112.2 億元，台中縣政府負擔 34.4 億元，預計在民國一〇〇年完工。

<sup>9</sup> 根據日本經驗，車站核心區部分可能增加的業種包括：車站前百貨店、餐飲店、銀行、文教設施、醫療診所及總公分之分公司等項目，影響所及不容小觀之。引自馮正民，同上註。



圖二、台中高鐵站位置圖及中央已完工交通配套



圖三、台中高鐵站在中台灣的相對位置圖

### 三、納入北部一日生活圈的影響

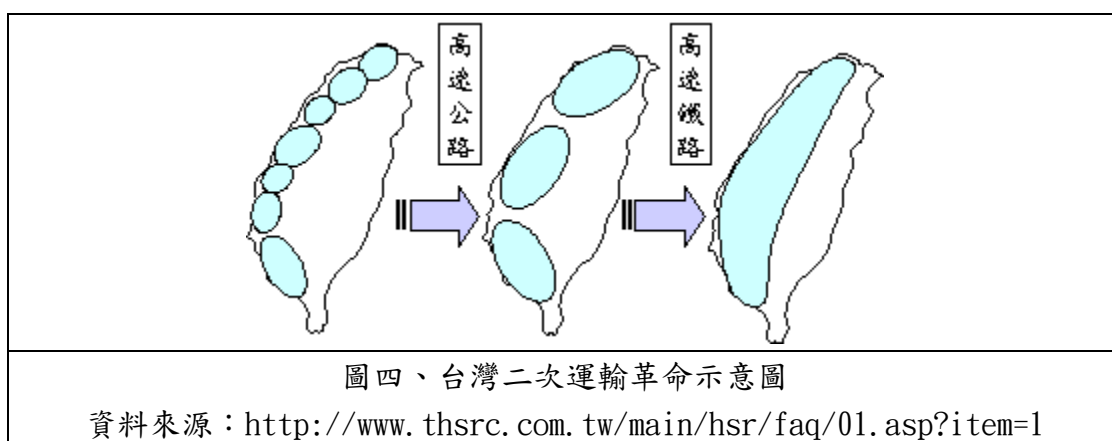
台中與台北的距離在後高鐵時代將打破原有的範疇，半小時生活圈的變數如何評估並沒有太多的前例可循。

根據台灣高鐵的分析<sup>10</sup>，當高速鐵路加入運輸市場後，各種運輸工具將按其功能特性重新調整分工，並加以整合，以發揮最大運輸效益。台灣未來的運輸市場中各運具的服務特性概述如下：

<sup>10</sup> <http://www.thsrc.com.tw/main/hsr/faq/01.asp?item=1>。

1. 高鐵：擔負大都會區之間的長途高速客運服務。
2. 台鐵：提供中、短途客運服務，及高鐵的轉運接駁服務。當城際客運需求量大大的時候，也可成為長途客運的經濟艙。
3. 高速公路：提供中、短途區域性的客運服務，及長途貨運服務。
4. 都市捷運系統與公車：提供都會區內的大眾運輸服務。
5. 自用車：在中、短途的區域性運輸中扮演重要角色。但隨著捷運系統及高速鐵路的興建完成，其在都市內及都會區間的使用率將會相對降低。
6. 航空：提供台灣西部與東部、本島與離島之間的聯繫，以及國際性的運輸服務。

探究運輸系統對於生活圈結構改變之影響，可以發現 1978 年中山高速公路及 1993 第二高速公路陸續通車造就了台灣生活圈之第一次革命，原本以縣市為生活圈範疇擴展為北、中、南三大都會區。一般咸認，高速鐵路建設完成後，將使台灣南北旅行時間縮短為 90 分鐘。屆時，北、中、南三大都會區的格局將可整合成一巨型都會帶，實現一日生活圈的理想境界，造就台灣地區第二次空間革命。



#### 肆、中台灣後高鐵因應戰略-課題面與戰略面

台灣高鐵的影響衝擊可以分成「科技人才交流」、「高鐵運輸面」及「高鐵站區土地開發面」三個議題領域考量，這其中包括了西台灣新核心車站區、中台灣新車站及台中市新核心區三個層級需要進一步釐清。

1. 當台中高鐵站成為台灣的新核心車站後，原有的人流系統將重新開組，台中車站可否位中台灣帶來新的人潮，或者反之<sup>11</sup>。

<sup>11</sup> 根據各國高鐵經驗，日本新幹線高鐵造就了東京及大阪兩大都市人口更集中，法國與德國則是相反的經驗，高鐵反而造就了人口及經濟從大都市向外分散的現象，造就了新興區域的經濟復甦。韓國有一千名漢城市民的問卷顯示，如果屋價合理，超過半數的人有意願遷出漢城住在靠近其他高鐵車站區，通勤上班。



2. 台中高鐵站同時也是中台灣的新車站，區域內部的轉運機制及市場機能也將配合修正，原有的轉運空間也將重新調整區位。
3. 台中高鐵站區本身的潛在開發量體與台中市新市政中心不相上下，兩者間的業種競合關係，在市場不明的情況下，政府可以扮演引導分工的角色嗎？

#### 課題一：中科、竹科、南科一小時通勤生活圈的新空間機會

中科、竹科及南科的大串聯，在新竹科學園區發展飽和的效應下，1990年代及2000年代初期中央政府陸續開闢完成台南科學園區及台中科學園區，三個園區之間依然存在相當緊密的高科技人才依存關係，這些高科技人才及延伸的國際觀光客將是高鐵公司預期的主要使用族群。

在這個基礎上，台中如果可以提出有效的地區行銷政策(例如「吃在台中、住在台中、樂在其中(台中)」等)，將可以吸引更多的高科技人才在台中生活與消費，甚至在產業人才再教育的市場中，利用大台中10多所的高等教育學校及籌備中的高速計算中心，並且收納清華、交大、成大等校於中部分校版圖，建構三大科學園區人才集中訓練的核心基地。

#### 課題二：運輸方面將衝擊既有火車站及長途客運的發展，原有跨區域長途客運轉運需求將轉成區域內短程轉運

台灣高鐵預估，在2005年10月底高鐵正式營運時，每天高鐵旅客人數約十四萬八千人次，2008年將成長至二十三萬一千人次，2013年可成長至二十七萬三千人次，2023年成長至三十一萬一千人次，2033年成長至三十二萬四千人。台灣高鐵規劃營運初期，每天平均車輛班次為單向88班(平均每小時約5個班次)，到二〇三三年可望增加至139班(平均每小時約8個班次)，高鐵每列車有12節車廂，其中五節為自由廂。未來在尖峰時段台北台中、台北左營每小時單向發出五班車。

營運初期，台北—台中線將是主力市場，單日旅客量預估可達三萬多人次，占總運量的兩成一。台北到左營單日運量可達兩萬五千多人次，占總運量百分之十七點二，台中到左營每日運量則為一萬六千人，這三條主路線將囊括近半的客源。除此之外，來自桃園、新竹、嘉義、台南等地區的旅客數目也不容忽視，其中又以來自新竹與台南的科技產業相關人員為大宗。

在票價可接受的範圍內，原本台中—台北及台中—高雄等航空、鐵路、客運等長途

旅次客源重新洗牌，反之，中台灣區域內部各地方短途轉乘到台中搭乘高鐵的需求將擴大。

課題三： 高鐵站區的發展方向如果以商業服務為主，其量體將衝擊台中市的核心地位。

高鐵沿線土地開發可分為三部份，其一為高鐵站區開發，由台灣高鐵公司負責；另外為高鐵五大站區的產業專區開發，由高鐵局負責；最後則為高鐵住商特定區用地的開發，該土地由高鐵局及台糖負責開發或標售。

台中烏日高鐵車站區約有 26.5 公頃可開發土地(交通設施用地及附屬事業用地，不含廣場 2.94 公頃)，目前興建中的建築量體超過 11 萬平方公尺，包括車站大樓及 1500 個停車位的停車場，約佔整個車站用地核准的樓地板面積 54.2 萬平方公尺<sup>12</sup>(約 5 個台中新光三越百貨公司)的五分之一，允許土地使用包括大型複合商業設施的進駐。

高鐵車站區周邊另畫設約 31 餘公頃的產業專區，扣除產一專區保留為乙種工業區外，尚有 17 餘公頃的產二專用區可允許會議中心及物流專區等類型的商業使用。

除此之外，特定區計畫內還有 30 多公頃的商業區及 60 餘公頃的住宅區，總計特定區內將出現將近 150 多公頃的住工商發展用地，長期發展規模將大於台中市新市政中心(總計 107 公頃)。

表 9、台中高鐵車站專用區發展構想

場站名稱	重大政策配合	相關計畫配合	開發定位
台中站	本車站位居台中都會區中心，加上多項重大交通建設匯集於此，勢需規劃能同時滿足都會人口轉運的服務功能，及足供疏散龐大進出旅客的商旅購物服務	預期本站區伴隨大量人口及產業的成長，以規劃城中城之理念，塑造本區為綜合性之運輸、商務資訊中心	以開發 Mega Mall 主體，融合舒適的購物環境、四季合宜的休閒觀光旅遊，及多功能之教育文化設施，建設本區為高品質之轉運中心及新興商業特區

資料來源：台灣高鐵，2002 年。

<sup>12</sup> 台中高鐵車站區的開發量體為五個高鐵車站中最大者，第二大的桃園車站只有 34 萬平方公尺的開發量，新竹站 11.5 萬平方公尺，嘉義站 8.8 萬平方公尺，台南站 11.2 萬平方公尺，總計五個車站區將有 120 萬平方公尺的商業服務樓地板面積，新竹嘉義台南三個車站預訂的開發量體加起來只有台中站的一半多一點，從其中可以看出台中站在高鐵土地開發層面的重要性。

表 10、台中高鐵車站特定區產業專區土地使用規定

(一)	產一之建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之一百四十；產二之建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之兩百四十。但經區段徵收主管機關認定剔除於區段徵收範圍外之產二現有合法建物其容積率不得大於百分之一百四十。
(二)	<p>產業專用區應配合高鐵車站及本計畫地區之特色以下列使用為主。</p> <p>管理顧問、技術顧問、諮詢服務、會議中心、金融等業務辦公性質使用設施。</p> <p>商業服務及商品展覽等商業性質使用設施。</p> <p>物流配送、快遞等物流運輸性質使用設施。</p> <p>技術研發性質、低污染之工業使用設施。</p> <p>文教休憩設施。</p> <p>媒體電台及其相關使用設施。</p> <p>其他經建築主管機關核准，可配合本車站產業發展之有關設施。</p>
(三)	產一如為工業使用需為低污染使用，並可依再發展地區土地再開發管理規定辦理。

資料來源：台中高鐵特定區計畫書。

### 高鐵車站區發展優劣勢分析(SWOT)

在不確定因素充斥的內外環境下，高鐵出現對台中地區帶來的機會與挑戰可以從SWOT分析中，看到一些端倪。

首先，台中高鐵站的出現將直接衝擊大台中地區的整體空間結構，原有舊市區有進一步萎縮的可能，新市政中心及新的水湳機場優勢地位也會受到挑戰。

其次，中台灣將擁有一個可以快速外地人可以大量且快速進出的新門戶，如何吸引人潮停留與消費，並非單純的交通運輸問題，端有賴區域及主要發展區的吸引力與聚客能力，這部份將挑戰區域內原有的發展定位與行銷策略。

最後，高鐵出現也威脅台中市既有商業規模，相對於台北市，台中的商業環境相對弱勢，如果缺乏適度的市場定位，台中既有的市場規模可能受到衝擊。

表 11、台中高鐵未來發展優劣勢分析

Strength	Weakness
<p>1. 台中高鐵車站區土地開發量體全國最大，具備吸引人潮聚集的規模。</p> <p>2. 鄰近台中市，都市服務機能健全完</p>	<p>1. 台中市整體發展定位不清，缺乏吸引人潮進入台中消費的基本誘因。</p> <p>2. 大眾捷運系統及鐵路捷運化系統短</p>

<p>善。</p> <p>3. 位居南北二大都會的中心點，具有吸引各地客源的競爭基礎。</p> <p>4. 鄰近台鐵、台中港及國際空港，具備三港聯合競爭的優勢。</p>	<p>期內無法上線，高鐵對外聯絡過度依賴公路運輸系統。</p> <p>3. 高鐵車站區位於台中縣行政轄區內，台中縣市之間及大台中與周邊南投、彰化縣市的計畫模式與政策方向有待整合。</p>
Opportunity	Threat
<p>1. 原先大台中不具備國際機場的劣勢，高鐵通車後與中正國際機場及小港機場的快速連結可有效改善中部區域對外聯絡機制。</p> <p>2. 國際觀光客透過高鐵搭乘，可以更快速的進出中台灣。</p> <p>3. 中科、竹科、南科一小時生活圈，科技人才有機會以台中為發展與聚會的核心地區</p>	<p>1. 台北的磁吸效應將擴大吸納台中現有的商業消費人口，導致消費外流效應。</p> <p>2. 高鐵營運不確定因素過多，當故障率過高時，不但影響高鐵正常營運，也會衝擊所有因應高鐵而出現的新都市投資。</p>

資料來源：本研究整理分析。

### 高鐵車站周邊縣市政府已有的作為分析

除了中央政府高鐵局四項 90 億元交通配合辦理事項<sup>13</sup>，台中縣市政府近年來也有多項高鐵相關政策與計畫，簡言之，多數的作為集中在交通系統整合部份，缺乏更高層次的都市發展定位修定。

以台中市政府為例，除了在 2004 年針對高鐵車站與台中運輸系統的整合委託研究外，交通局在今年針對高鐵通車後的大眾運輸規劃四條接駁公車路線供業者申請，其中三條係以高鐵進出為主，第四條則是台中市核心區的新環狀路線。

一、東線-高鐵台中車站經中興大學至太平線：由高鐵台中車站經烏日中山路 3 段、新興路、中山路 1 段、台中市復興路 1 段、南平路、建成路、振興路、太平市太平路至長億路。

二、東北線(未來捷運路線)-高鐵台中車站經台中市文心路至大坑線：由高

<sup>13</sup> 1. 鐵路北側三十公尺道路-自台中烏日站特定區界至大慶街止，全長 3.7 公里，係按都市計畫寬度 30 公尺辦理新闢。2. 台中生活圈二號路 80 公尺外環道路-自劉厝至復興路以南 500 公尺止，全長 4.7 公里，原都市計畫寬度 80 公尺，先辦理 40 公尺寬新闢，並跨復興路高架後，接平面道路。3. 台中生活圈四號路-自中山高王田交流道至中投公路止，按都市計畫道路 40 公尺辦理新闢，另本道路位於烏日車站特定區內長 2.65 公里路段亦一併納入辦理，全長 9 公里。4. 站四聯外橋新闢計畫-包含興闢一條銜接高鐵台中車站特定區站四道路與中彰橋下道路之聯外橋及配合於中彰橋下側車道與環中路路口增設左轉專用道等二項工程，其中聯外橋寬 15 公尺，長約 595 公尺。總經費需求 90.91 億元。

鐵台中車站經台中市建國北路、文心南路、文心路、東山路至中台醫護學院。

三、北線-高鐵台中車站經中科園區至清泉崗機場線：由高鐵台中車站經中彰快速道路、台中市市政路、惠來路、台中港路、東大路、台中縣清泉路、東海路、中清路至清泉崗機場。

四、環線-忠明進化建成環線公車：由台中火車後站經復興路4段、台中路、建成路、南平路、忠明南路、忠明路、進化北路、進化路、建成路、大智路、復興路4段至台中火車後站<sup>14</sup>。

除此之外，台中市政府都市發展局也在2004年委託民間公司，就高鐵人潮進入台中的門戶地區-南屯進行社區風貌營造與規劃的計畫，然而該計畫後來只針對自行車道及導覽解說提出不到4百萬元的計畫（註：高鐵通車後社區轉變延續工程仍在進行中）。

台中市政府都發局同時透過都市計畫變更方式在距離高鐵車站不到1公里的南屯區鎮平里及中和里（只隔著筏子溪）提出面積約147公頃的農業區變更為休閒專用區計畫（其中休閒專用區面積達131.79公頃），如果實現，這個計畫區將成為台中市有史以來最大的商業開發基地，規模將遠超過中區（商業區約55公頃）與新市政中心（總面積約107公頃）。根據該計劃說明會資料，

「專用區未來之發展，將優先考量人流、物流、轉運及觀光飯店等使用；產業之引進以觀光、休閒、娛樂等為主，並配合高鐵「一日生活圈」的規劃，形塑觀光、娛樂休閒風貌，提升都市之競爭力。高鐵已有烏日車站特定區之規劃，設置車站、產業、商業、住宅等專用區，鎮南休閒專用區之規劃亦將考量予以因應配合。」<sup>15</sup>

台中縣政府則顯的被動些，除了與台中市政府共同推動捷運綠線提早動工外，縣政府在高鐵附近並沒有太大的著力點，烏日鄉與大肚鄉的都市計劃規模並沒有預設大量人潮進出的準備，短期內也很難提出具體因應對策，整個高鐵車站雖然在台中縣境內，但是預期的觀光消費人潮仍然以台中市為主。

彰化縣政府這幾年努力的重點放在彰南花卉特區及田中車站的都市計畫擬定程序，從個人接觸及訪談資料判讀，彰化縣政府對高鐵的想像與因應重點是縣境內的田中車站區，而非緊鄰台中高鐵站的彰北區，這個競合現象有待縣市聯合會報機制才有化解的可能，其次則是台中都會捷運網延伸到彰化市等課題的整合與回應。

<sup>14</sup> 資料來源，台中市政府2005年6月21日新聞稿。

<sup>15</sup> 台中市政府新聞稿，2005年6月29日及先期作業說明會資料。

南投縣則受限於地理區隔，只能被動地迎接高鐵的來臨，缺乏主動的籌碼。雖然中二高開通已經擴大南投縣的可及性，但是仍侷限以公路運輸為主，後續的國道六號開通只是同樣情境的延伸，大台中都會捷運網連結到南投市則可能造就南投縣新的契機。

### 中台灣迎接高鐵時代戰略觀

高鐵是大量人流運輸工具(large-scale people mover)，也是縮短空間距離的有效工具。台中市在後高鐵時代必需在交通轉運層面及市場擴張層面充分準備，才有可能掌握高鐵出現的機會，創造後高鐵的新台中。陸地型運輸工具的變革將牽動中台灣空間結構再造的狂浪，單一都市將無法面對這股力量，唯有區域集體規劃與合作，才有可能創造區域整合與區域競爭的優勢。

高鐵不但是連結西部各大都會區的主幹線，高鐵車站周邊也將成為吸引消費人潮的中心，在此基礎上，中台灣有可能成為全台灣人流消費的核心區，原來北台灣的經濟領先優勢將在機場捷運完成後持續加溫，南台灣的國際港口優勢也將促成外貿經濟的深化。

中台灣如果無法突破成為政治中心(例如新首都或新行政都市等)的障礙，在一日生活圈的空間架構下，中台灣的戰略目標應該分兩個層次，且鎖定長途旅客及國際觀光客兩大族群：

- 第一、有效聯結各項運輸工具(integrated transport)，提高高鐵人潮到達中台灣各項設施與據點的意願與機會。
- 第二、透過區塊聯盟方式，吸引長途人流停留大台中的時間，增加高鐵人潮消費額度；

創造高鐵使用依賴性亦是環境友善行為，高鐵搭乘相對降低自用汽車的使用，如果相關的配套措施，例如有效轉乘系統可以形成市場規模，高鐵利用可以促成正面環境效應。

就中台灣區域而言，高鐵出現的利基在於可能創造更多的長途旅次商務及觀光人潮進入中台灣的機會，這些新增加的人潮，有助於帶動中台灣各類消費性市場(商業、旅遊、觀光等)及人力資源市場的擴張。

在個人運具(自用汽車)優勢下，台中市在中台灣的區位核心地位並不明顯，這點與過去鐵路時代有相當的差異性，高鐵出現將可以創造台中市重新成為區域中心都市的角色，並且創造台中進一步建構區域性大眾運輸及轉運系統的新機會。

戰略層次有一個最基本的假設，八成的高鐵乘客會有消費行為，又台中高鐵站可以吸收其中百分之二十的活動，其他百分之八十的活動將在區外滿足。以每日最高量 10 萬人次計算，估計有 8 萬人次有消費行為，高鐵車站區可吸收 1.5 萬人次，大台中則有 6.5 萬人次，換算為每年約 2,000 萬人次，以每人消費兩千元計算可得約 400 億元經濟效益。

### 高鐵通車後的台中時代

1. 每天早上六點到晚上十二點，台北與台中及台中與高雄之間雙向約五萬人在台中高鐵站進出，長途旅客透過轉運工具分散到中台灣各地區，並且在下班後停留台中吃飯休閒，享受台中市提供的 24 小時服務機能。
2. 每天來自新竹、台南車站的高科技旅客透過高鐵與台中科學園區交流，並且大量選擇在台中會議、教育訓練、居住、觀光與消費。
3. 中台灣各縣市居民透過便捷的轉運系統，進出台中高鐵車站，並且利用高鐵車站的相關商業設施，滿足生活需求。
4. 國際觀光客在國際機場入境處利用前往台中高鐵的服務機能，被吸引到台中高鐵站，並利用台中高鐵車站設置的資訊及轉運服務，經由大台中觀光休閒轉運中心的窗口，快速進入中台灣觀光景點，享受中台灣的好山、好水與好風情。

### 旗艦戰略方案(優先推動)

後高鐵的台中時代最重要的戰略其實並不是單純的交通運輸政策整合，那是其次。反之，迎接後高鐵時代的台中需要的是嶄新的都市發展定位，本研究建議在四個指導原則下進行台中未來發展願景的推演，「利用台中既有發展優勢、切中人潮市場脈動、發展全天候都市消費環境、合法商業使用分區及配套公共設施」。

基於以上認知與推演，本研究大膽提出「吃在台中、24h 樂在其中」台中市都市發展意象(image)，承接台中市既有的優質生活首都願景陳述(vision statement)及爭取古根漢美術館所累積的市民能量，一方面落實生活首都的目標，同時也貼近台中市目前蓬勃發展的餐飲相關產業。

飲食是人類的基本需要，但隨著社會不斷發展，生活質素提升，飲食已不單只求

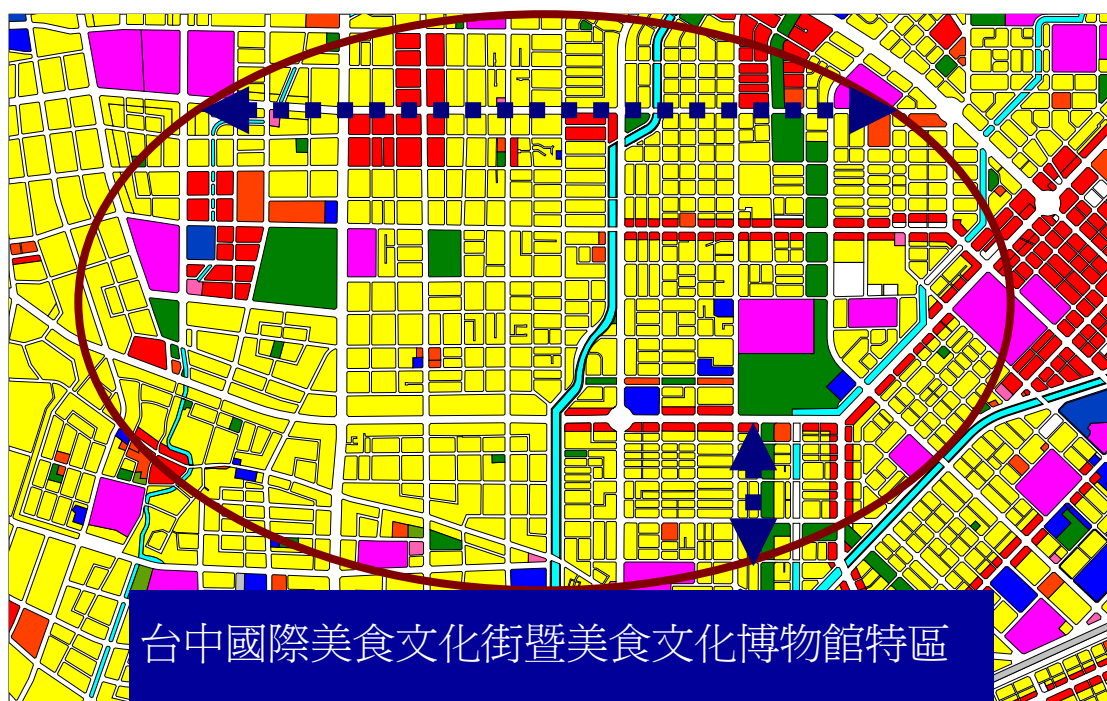
果腹；食物選擇、烹調方法、炊具餐具、菜式名堂、用餐禮儀、環境氣氛等都可以十分講究，使飲食、菜餚成一種文化和藝術的表現，吸引國際觀光客注意力。

表 12、2004 年受訪旅客來台觀光主要因素(依主要市場分)

主要市場	菜餚	風光景色	台灣民情風俗和文化	距離居住地近	物品價格	歷史文物
全體	48.16	37.78	27.96	24.64	22.72	20.07
日本	53.78	24.05	20.47	37.94	27.54	24.61
美國	25.3	51.2	59.64	4.82	10.84	23.49
香港.澳門	57.17	49.01	20.97	16.11	19.21	10.38
新加坡	57.23	56.6	32.7	7.55	17.61	8.81
韓國	39.76	34.94	32.53	40.96	38.55	27.71
馬來西亞	40.23	47.13	31.03	4.6	13.79	4.6
歐洲	22.41	54.31	46.55	1.72	14.66	25
紐澳	27.27	63.64	52.27	-	13.64	25

資料來源：觀光局網站，2005 年 7 月。

本方案建議以公益路(約 30 米寬)周邊及美術館綠園道(約 40 米寬)周邊既有優質餐飲文化及創意休閒產業基礎，發展以台中為核心基地的『國際美食文化街』及『國際美食文化博物館』，使其成為台中市吸引高鐵人潮的最大賣點(類似新加坡烏節路意象)，並且在吃喝玩樂的基礎上，進行以下的市政工程改造。





1. 強化公益路為主及美術館綠園道為輔(這是台中市獨有、台北市沒有的綠園道)的都市設計，透過適度的都市計畫變更及建築管理手段，創造優質人行動線空間、舒適的休憩停留廣場與便利的停車及高鐵接駁計畫。
2. 由台中市政府提出優質餐飲業者進駐台中優惠方案(仿高雄市政府的鼓勵高雄拍片計畫)，獎勵國際性及地方性餐飲業者進駐美食街。
3. 輔導觀光及餐飲業者成立美食街車導覽設施，以國際美食街(公益路、文心路口為捷運綠線 G8 車站)為核心區，結合中台灣區域性景點、主要重劃區夜間娛樂據點及各大夜市商圈，行銷台中市 24 小時不打烊的吃喝玩樂設施。
4. 重新打造台中市政府經濟局工商登記制度，改採獎勵及品質認證方式，逐年輔導優質餐飲及相關業者轉型為優質、安全、舒適、獨特的觀光餐飲文化空間。
5. 利用戶外圓形劇場廣大體育場用地(或者市民廣場及綠園道周邊土地)，籌劃台灣第一座國際美食文化博物館，以 OT 方式爭取中央經費補助及優秀民間團體進駐研發管理，發展以台中為舞台的亞洲美食天堂。
6. 以國際美食文化博物館為主體，發展台中為生活博物館群特區。在短期內，成立台中博物館群籌備小組，由市長協同企業主共同召集主持。

台中市 24 小時吃喝玩樂文化最大的特色是比台北平價、集中，因此國際美食街及美食博物館的最大賣點並不是台北沒有，而是台中能夠提供更平價、更連續、更美化、更安全的複合性商業消費空間。

目前以逢甲夜市及精明商圈等地點為主的台中市商業及觀光發展策略，忽略住宅區超限商業使用及缺乏停車及人行廣場腹地等問題，導致多數商圈及夜市已經成為公共不安全卻人潮擁擠的商業區塊，在缺乏安全消費環境的保障下，這些既有商圈夜市不應該成為後高鐵台中時代的戰略行銷代表，反之，後高鐵台中時代的上策應該選擇逐年輔導方式，適度降低這些地點的發展量，以便預防重大都市危機。

### **短期策略方案（四年內完成）**

短期方案兼顧運輸面及土地開發面的衝擊，並且從地方政府及中央政府可以合作分工的角度切入。高鐵通車初期的轉運仍以公路為主，短期方案的重心以便捷轉運及避免車站專區商業開發方向錯誤為主。

就目前發展態勢而言，配合高鐵通車的各项交通路網及運具整合已經具備雛形<sup>16</sup>，這部份未來地方施政重點在於領導者執行能力及如何建立中央地方有效溝通及合夥關係，除此之外，台中市尚有以下幾項策略可以積極推動之。

### 1. 高鐵車站界面方案

資訊提供(information)：台中縣政府結合民間資源與資金，設置常態性大台中資訊服務中心及大台中招商常設辦公室於高鐵車站內，營造大台中友善門戶的氣氛，吸引人潮進入大台中消費停留。

### 2. 進出動線系統方案

動線暢通(circulation)：機動性檢討高鐵搭乘的可及性及人潮流動的運具轉乘機會，將主力放在便捷(多班次與多路線)的大眾運輸及免費接駁，避免高鐵出現造成既有系統癱瘓的難局。本方案重點在機動性，因應高鐵通車已有多項的公路、軌道及公共運輸建設，這些建設都高鐵未通車前所擬定完成，一但高鐵通車後，如何保持進出高鐵車站的動線暢通，並且因應高鐵車站事業用地陸續開發完成後，可能吸引的商業人潮，台中市政府必須成立一個由副市長領軍的機動小組，因應高鐵通車後的可能情境，其中也包括防災及救災機動反應。

### 3. 車站特區的土地使用方案

土地使用相容性(compatibility)：區隔高鐵車站特區的事業用地發展項目，避免新的商業設施及活動直接衝擊台中縣市既有商業基礎。

### 4. 特區周邊的配合策略方案

1. 全國第一個觀光轉運中心：利用現有戶外圓形劇場部分用地(文心路及向上路口將近9公頃體育場用地)，透過專車接駁方式(及未來的綠線捷運)，成立大台中觀光休閒轉運中心，引進中台灣旅行社、觀光列車、個人服務業、夜間娛樂訓練中心、地區導遊、美食博物館、觀光飯店等相關關聯產業，發展高鐵長途旅客進入大台中觀光旅遊的轉介窗口服務(one-stop service)。

2. 彩繪台中新門面：彩繪高鐵周邊公路及橋樑，透過公開機制，分區塊委

---

<sup>16</sup> 這部份的說明可以參見2005年7月15日由台中市政府副市長所發的新聞稿得知，在交通運輸專業部分這幾年已經完成若干整合性的研究與規劃。唯一令人質疑的是，為何等到執政將近四年的時間才提出如此完整的新聞說帖，而且其中多項計畫充分顯示地方過度依賴且缺乏創意的思維。

民間企業認養彩繪，並允許適度的企業形象廣告，創造台中新意象。(如果成效不錯，還可以考慮擴大實施，讓台中所以通行動線及橋樑充滿藝術氣質)

3. 優質住宅區：加速發展中科周邊特區及 14 處後期發展區(1,400 公頃)低密度住宅社區與配套措施，營造吸引高科技人才居住台中的優質社區環境。

4. 筏子溪新門戶改造計畫：積極配合中央政府筏子溪東海橋北段河川整治計畫，打造高鐵進出台中的新門面。並且結合台中縣政府力量，共同降低筏子溪上游工業污染，減輕水質污染。

5. 永續筏子溪生態環境：保留筏子溪東海橋南段到烏溪入口處的生態環境，降低人為開發破壞，以河川行水區為核心區，周邊的緩衝區允許低密度、小規模親水公共空間，留給筏子溪一個最後的淨土空間，必要時重新檢討鎮南休閒專用區的開發強度與引進業種。

6. 台中生活博物館群正式登場：在台中國際美食文化博物館的帶動下，以台中市政府舊址成立台中市歷史文化博物館，以筏子溪周邊基地成立惠來史前文化博物館、以台中市孔廟忠烈祠成立禮俗博物館，以台中火車站為主體的台鐵博物館、以台中體育館現址成立台中體育文化博物館、以台灣自來水公司現址成立台中水資源博物館、以台中糖廠僅存辦公室成立台糖文化博物館，以欣中瓦斯為基礎成立瓦斯博物館、以台中酒廠舊址成立台中創意文化產業博物館，以漢翔公司現址成立台中軍事博物館，以台中工業區部分廠址成立玩具、鞋、雨傘、自行車、出口成衣、機械工業文化博物館、東山國中地震公園博物館等，配合台中縣相關博物館特區，以每年至少 20 億元的公私資源投入台中博物館群的經營管理，預計每年吸引高鐵相關旅客至少 200 萬人次，創造至少 200 億元文化相關產值。

### 中長期策略(五到八年完成)

本階段捷運綠線已經準備通車且中科經濟效應也日趨穩定，因應的策略包括進一步推動部分捷運藍線動工，並且視情況推動捷運紅線連結台中縣與南投縣。其次則是在高鐵成熟營運的基礎下，積極推動大台中都會治理可以在直轄市的基礎上，以既有的五港合一為提升競爭力的最佳利器。同時間，本階段也開始出現新的高鐵小車站(苗栗、彰化、雲林)，區域性大眾運輸網的建立也日趨重要。

1. 推動捷運藍線部份開工：在經費短缺及中科效應已經在本階段開始出現就業人潮的基礎下，本階段的策略放在捷運藍線介於文心路中港路口及東海大學站優先開闢，綠線捷運在本階段已經進入完工階段(預計 2012 年通車)，加上

進行中的鐵路高架化及捷運化工程(連結豐原、潭子、北屯、東區、中區、南區、南屯、烏日)，台中市整體運輸網路缺乏疏通主要就業中心(中科及台中工業區)及主要生活區(西屯區)的鏈結，捷運藍線(約 6.5 公里高架軌道)部分開通可以化解過度依賴汽車運輸的窘境，降低環境負面衝擊，呼應生態城市理想，更可以往大台中都會捷運網目標的達成邁進一大步。

2. 在中科效應的催化下，國際機場、台中港、台中火車站、台中高鐵站、中台灣數位港進行積極的整合，並且在直轄市政府的治理架構下，以五港合一的大戰略架構，帶動大台中都會區的國際競爭力。
3. 區域性捷運路網的建構，以台中為核心的台中都會區捷運路網應該在本階段得到更明確的支持，特別是捷運紅線是否連結豐原到霧峰或者南投等議題，應該在建構區域性大眾運輸路網的架構下，由新的台中市直轄市政府統籌規劃辦理。

### 其他配套計畫

1. 利用台中市文化基金會機制，選擇中港路學產基金展覽館，作為台中國際文化中心基金會(Taichung International House Foundation)吸引非營利國際團體及台灣主要民間團體進駐，充實流行文化首都的內涵，並且積極發展台中為非營利機構與文化的首要都市。
2. 強力遊說台灣高鐵公司利用大台中設置職訓中心及公益合夥計畫，落實高鐵以台中為大本營及最大市場的目標。(目前包括營運中心等設施多數集中在桃園縣，相當可惜)

## 伍、結論與展望

高鐵還沒通車，也是台灣史上前所未有的設施，目前引用的人潮數量推估與高鐵使用者特性等資料只是最佳假設，多少比例的現有使用者會移轉既有交通行為，改用高鐵等議題也是未定數，這是本研究無法突破的瓶頸。

然而我們深信，高鐵帶來機會，也捎來挑戰。從台中觀點而言，高鐵帶來新一波的空間結構重組，台中有機會成為西部都會軸線的核心區，高鐵也帶來新的挑戰，在南北兩大都會區的夾擊下，台中也可能被磁吸效應影響，進一步空洞化。

然而台中沒有失敗的權力，而臺灣高鐵的成功，也必須建構在大台中的休閒文化產業基礎上。發展吃在台中、24H 樂在其中的新意象，成功的都市意象營造，不但可以帶給台灣及國際觀光客新的平價與優質消費，更可以帶給台中人新的發展

方向，邁向優質生活首都的實踐。換句話說，成功的台中轉型也將是高鐵營運成功的保障，台中博物館群的營造更是台中邁向優質文化首都的具體表徵。

現階段及未來的台中領導者不能重複過往放任房屋量產及地價攀升的錯誤，近年來台中市部份高級住宅在劣勢周邊環境的衝擊下，急速出現價格下瀉的現象，嚴重影響地產價值與生活品質的現象，後高鐵台中的城市治理重點應該放在創造優質生活環境、提升既有地方特色文化產業、提供便捷大眾運輸系統等目標的達成，這才是台中未來再創高峰的永續途徑。

最後，本研究雖然提出吃喝玩樂的台中發展願景，對於可能增加的消費人潮與環境改變，仍是在保持優質生活環境極，避免犯罪與社會治安的惡化的前提下進行，否則新的改變也只是舊問題的新包裝，這點也值得省思。

## 陸、參考文獻

1. 高鐵車站特定區剩餘可建地出租程序之研究，天開規劃設計顧問公司，王佑仁主持，高鐵局委託，2001年。
2. 利用GIS模擬高鐵車站特定區區段徵收土地分配作業之研究，逢甲大學，韓乾，高鐵局委託，2000年。
3. 高鐵車站特定區人口及產業引進策略之研究---以嘉義站為例，台灣工業技術研究發展基金會，李威儀，高鐵局委託，1999年。
4. 高鐵車站特定區政府取得開發後可建地處分或經營之研究--以台中車站為例，中華民國住宅學會，張金鶚，高鐵局委託，1999年。
5. 鄭啟瑞，臺灣高鐵通車後國內航空公司經營策略之研究，長榮大學經營管理碩論，2003年。
6. 陳武正，台鐵未來經營之道-如何因應高速鐵路及第二高速公路之營運衝擊，中華民國運輸學會，2004年4月30日。
7. 原莊景觀工程公司，南屯針線情-高鐵後社區風貌轉變，台中市政府委託計畫，2004年12月。
8. 馮正民，台灣高鐵對國土發展之影響，成大國土規劃論壇，2005年3月26日。
9. 蘇昭旭，高速鐵路新時代，人人出版，2005年5月。

1. California High-Speed Rail Authority. 2004. A Blueprint for Building California's High-Speed Train. Sacramento, CA: the author.
2. Cho, Nam-Geon. 2004. "High speed rail and balanced national development," Space and Environment (Krihs Gazette) July (21): 4-5.
3. Sasaki, Komei, Tadahiro Ohashi, and Asao Ando. 1997. "High-speed rail transit on regional systems: does the Shinkansen contribute to dispersion?" The Annals of Regional Science 31: 77-98.
4. Shin, Dong-Shun. 2005. 'Recent experience of and prospects for high-speed rail in Korea: implications of a transport system and regional development from a global perspective,' Working Paper 2005-2, Institute of Urban and Regional Development, University of California Berkeley.
5. Steer Davies Gleave. 2004. High-Speed Rail: International Comparisons. Final Report, prepared for the Commission for Integrated Transport. London, UK.

附註：本文感謝何澄祥董事長、逢甲交管系溫傑華老師、龍邑黃敏修副總、南華環藝所李謁政老師、黃振東建築師及台灣智庫許逢麟先生的批評與指教。