

臺中市政府都市發展局

# 臺中市海岸地區整體規劃委託案

成果報告書

109都企001



# 臺中市海岸地區整體規劃委託案

## 成果報告書

### 目錄

#### 第壹章 緒論

第一節	計畫緣起與目標.....	1-1
第二節	計畫範圍與內容.....	1-2
第三節	計畫流程.....	1-5

#### 第貳章 相關計畫、法規及國內外案例分析

第一節	上位計畫與指導政策.....	2-1
第二節	相關建設計畫.....	2-12
第三節	相關法規探討.....	2-22
第四節	國內外經驗的啟發.....	2-29

#### 第參章 臺中市海岸地區發展條件

第一節	臺中海岸地區的發展與演變.....	3-1
第二節	氣候條件分析.....	3-5
第三節	自然生態資源分析.....	3-11
第四節	人文環境資源分析.....	3-24
第五節	生活文化資源分析.....	3-36
第六節	觀光遊憩資源分析.....	3-41
第七節	遊憩活動分析.....	3-56
第八節	遊憩市場分析.....	3-62
第九節	地方需求傾向.....	3-75

#### 第肆章 課題分析與潛力限制評估

第一節	關鍵課題與對策研擬.....	4-1
第二節	發展潛力與限制分析.....	4-15

第三節	可行性評估分析 .....	4-17
<b>第五章</b>	<b>海岸地區整合型空間發展藍圖</b>	
第一節	海岸地區發展定位與目標 .....	5-1
第二節	海岸地區發展原則 .....	5-6
第三節	海岸整體空間佈局與發展構想 .....	5-9
第四節	海岸地區交通系統整合 .....	5-11
第五節	周邊土地利用建議 .....	5-17
第六節	自行車路線規劃設計建議 .....	5-19
第七節	產業發展建議 .....	5-26
第八節	觀光營運計畫 .....	5-28
第九節	後續推動建議 .....	5-35
<b>第陸章</b>	<b>海岸地區觀光廊帶規劃</b>	
第一節	「海洋文化推廣核心」系統規劃 .....	6-2
第二節	「生態與環境教育核心」系統規劃 .....	6-4
第三節	「濱海娛樂與社區文化核心」系統規劃 .....	6-6
<b>第柒章</b>	<b>臺中海岸 9 大旗艦計畫</b>	
第一節	松柏衝浪基地計畫 .....	7-3
第二節	雙寮生態綠洲計畫 .....	7-7
第三節	五甲水上遊憩計畫 .....	7-11
第四節	大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫 .....	7-14
第五節	媽祖文化園區空間營造計畫 .....	7-18
第六節	鷺鷥林秘境營造計畫 .....	7-22
第七節	高美聚落環境營造計畫 .....	7-25
第八節	臺中港環港交通計畫 .....	7-54
第九節	大甲鐵馬路徑營造計畫 .....	7-59
<b>第捌章</b>	<b>執行計畫及觀光行銷</b>	
第一節	相關配套計畫 .....	8-1
第二節	分期分區執行計畫彙整 .....	8-7

第三節 財務規劃及執行經費概估.....	8-10
第四節 觀光配套與宣傳建議.....	8-13
第玖章 結論與建議 .....	9-1

## 附錄

附錄一、歷次審查會議紀錄 .....	附 1-1
附錄二、機關研商會議紀錄 .....	附 2-1
附錄三、訪談紀錄.....	附 3-1
附錄四、海岸地區工作坊辦理紀錄.....	附 4-1
附錄五、海岸地區自行車體驗檢核會勘辦理紀錄 .....	附 5-1
附錄六、優良案例參訪 .....	附 6-1
附錄七、行銷計畫.....	附 7-1
附錄八、海岸防風林縫補相關地籍資料 .....	附 8-1
附錄九、海岸專責機構建議 .....	附 9-1
附錄十、提案計畫.....	附 10-1
附錄十一、海岸地區影像紀錄.....	附 11-1

## 圖目錄

圖 1-1	海岸地區整體研究及規劃範圍圖.....	1-3
圖 1-2	計畫操作流程圖.....	1-6
圖 2-1	地方創生優先推動地區.....	2-1
圖 2-2	臺中市國土計畫空間構想示意圖.....	2-2
圖 2-3	臺中市全區冬、夏季模擬風向圖.....	2-3
圖 2-4	臺中市整體區域發展策略示意圖.....	2-4
圖 2-5	臺中市重點景觀區分布圖.....	2-5
圖 2-6	臺中市農業產業類型分布圖.....	2-6
圖 2-7	海岸保護區與海岸防護區分布圖.....	2-7
圖 2-8	相關建設計畫位置分布圖.....	2-21
圖 2-9	新竹 17 公里海岸整體水環境改善計畫構想示意圖.....	2-36
圖 2-10	基隆市望海巷海灣串聯計畫配置及構想示意圖.....	2-36
圖 2-11	桃園許厝港濕地景觀整體營造重點及規劃構想圖.....	2-37
圖 2-12	桃園許厝港濕地景觀整體規劃平面圖.....	2-37
圖 2-13	龜吼漁港親海環境營造整體規劃構想模擬示意圖.....	2-40
圖 3-1	臺中濱海地區每月氣溫統計 (2015~2019).....	3-5
圖 3-2	臺中濱海地區每月降雨量統計(2015~2019).....	3-6
圖 3-3	臺中濱海地區每月日照時數統計(2015~2019).....	3-6
圖 3-4	臺中濱海地區每月平均風速統計(2015~2019).....	3-7
圖 3-5	臺中濱海地區每月最大 10 分鐘風速統計(2015~2019).....	3-7
圖 3-6	臺中濱海地區風花圖.....	3-8
圖 3-7	臺中濱海地區每月相對溼度統計(2015~2019).....	3-8
圖 3-8	地質及斷層分布示意圖.....	3-11
圖 3-9	水文及生態環境分布圖.....	3-23
圖 3-10	臺中市海岸地區土地利用現況圖.....	3-24
圖 3-11	臺中市海岸地區土地使用分區圖.....	3-24
圖 3-12	臺中市海岸地區國土分區圖.....	3-25
圖 3-13	臺中市海岸地區土地權屬分布圖.....	3-25
圖 3-14	臺中市海岸地區特定用地及軍事用地禁限建範圍.....	3-26

圖 3-15	臺中市主要交通路網分布圖 .....	3-30
圖 3-16	臺中市海岸地區潛在災害影響分布圖 .....	3-33
圖 3-17	臺中市海岸地區一級環境敏感區分布圖 .....	3-34
圖 3-18	臺中市海岸地區二級環境敏感區分布圖 .....	3-34
圖 3-19	臺中市海岸地區產業活動分布圖 .....	3-39
圖 3-20	臺中市海岸地區登山步道及自行車道分布圖 .....	3-44
圖 3-21	臺中市海岸地區觀光遊憩資源景點分布圖 .....	3-45
圖 3-22	基地範圍景點各月份旅遊人次統計圖(2016-2022) .....	3-46
圖 3-23	臺中市海岸地區景觀風貌分布圖 .....	3-55
圖 3-24	遊憩活動分布圖 .....	3-61
圖 3-25	108 年外國旅客在何處看過臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導 .....	3-73
圖 5-1	臺中市海岸地區發展定位示意圖 .....	5-2
圖 5-2	整體發展願景示意圖 .....	5-3
圖 5-3	整體操作架構示意圖 .....	5-4
圖 5-4	海岸地區發展原則空間指認 .....	5-8
圖 5-5	整體空間發展與串連構想示意圖 .....	5-10
圖 5-6	觀光交通網絡系統圖 .....	5-11
圖 5-7	全台遊艇停泊泊位分布圖 .....	5-12
圖 5-8	臺中海岸地區無人自駕車行駛路線建議圖 .....	5-14
圖 5-9	臺中海岸地區主要交通網絡示意圖 .....	5-16
圖 5-10	高美濕地周邊地區都市計畫及國土計畫分區圖 .....	5-17
圖 5-11	臺中海岸地區自行車路網規劃圖 .....	5-20
圖 5-12	策略聯盟效益示意圖 .....	5-30
圖 5-13	緊急救援流程圖 .....	5-33
圖 5-14	臺中海岸地區綠化建議圖 .....	5-37
圖 5-15	海岸複層造林配置圖 .....	5-38
圖 5-16	臺中海岸風景特定區劃設範圍建議 .....	5-41
圖 5-17	臺中海岸地區民宿輔導重點區域圖 .....	5-43
圖 6-1	臺中海岸三核系統概念圖 .....	6-1
圖 6-2	「海洋文化推廣核心」主題分區定位圖 .....	6-2
圖 6-3	「生態與環境教育核心」主題分區定位圖 .....	6-4

圖 6-4	「濱海娛樂與社區文化核心」主題分區定位圖 .....	6-6
圖 7-1	臺中海岸 9 大旗艦計畫分佈圖 .....	7-2
圖 7-2	松柏衝浪基地計畫發展構想圖 .....	7-4
圖 7-3	雙寮生態綠洲計畫範圍圖 .....	7-7
圖 7-4	雙寮生態綠洲計畫土地使用分區及權屬圖 .....	7-7
圖 7-5	雙寮生態綠洲計畫發展構想圖 .....	7-9
圖 7-6	五甲水上遊憩計畫發展構想圖 .....	7-12
圖 7-7	大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫剖面透視圖 .....	7-16
圖 7-8	大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫發展構想圖 .....	7-17
圖 7-9	大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫模擬圖 .....	7-17
圖 7-10	媽祖文化園區空間營造計畫發展構想圖 .....	7-19
圖 7-11	鷺鷥林秘境營造計畫發展構想圖 .....	7-23
圖 7-12	高美聚落環境營造計畫範圍圖 .....	7-25
圖 7-13	高美地區國土計劃分區 .....	7-26
圖 7-14	高美地區土地使用分區 .....	7-26
圖 7-15	高美地區公有土地分布圖 .....	7-27
圖 7-16	高美地區重要廟宇及水圳資源分布圖 .....	7-27
圖 7-17	高美重要濕地保育利用計畫分區 .....	7-28
圖 7-18	高美野生動物保護區分區 .....	7-28
圖 7-19	高美地區的歷史演變 .....	7-29
圖 7-20	遊憩發展核心區平面圖 .....	7-35
圖 7-21	遊憩發展核心區模擬圖 .....	7-36
圖 7-22	高美濕地周邊車行動線及停車配置圖 .....	7-37
圖 7-23	高美濕地周邊交通攔截圈概念圖 .....	7-38
圖 7-24	高美濕地周邊人本運輸及動線規劃圖 .....	7-39
圖 7-25	高美聚落環境營造計畫發展構想圖 .....	7-43
圖 7-26	高美聚落環境營造計畫土地徵收方式示意圖 .....	7-46
圖 7-27	高美濕地及周邊地區環境營造細部規劃土地徵收方式示意圖 .....	7-46
圖 7-28	高美地區土地使用分區調整分布圖 .....	7-47
圖 7-29	土地權屬及管理機關調整建議示意圖 .....	7-47
圖 7-30	金門傳統建築保留再利用操作流程圖 .....	7-50

圖 7-31	高美濕地周邊建物套繪圖 .....	7-51
圖 7-32	無人自駕車接駁動線圖 .....	7-53
圖 7-33	無人自駕車長期延駛路段 .....	7-53
圖 7-34	臺中港環港交通計畫範圍圖 .....	7-54
圖 7-35	臺中港環港交通計畫土地使用分區及權屬圖 .....	7-54
圖 7-36	臺中港環港交通計畫發展構想圖 .....	7-56
圖 7-37	梧棲漁港水岸空間平面圖 .....	7-58
圖 7-38	梧棲漁港水岸空間模擬圖 .....	7-58
圖 7-39	大甲鐵馬路徑發展構想圖 .....	7-60
圖 8-1	臺中「海線極境」發展願景示意圖 .....	8-20
圖 9-1	里海倡議願景示意 .....	9-2

## 表目錄

表 3-1	環保署一般測站 108 年 1-12 月不良日數(AQI>100)統計表.....	3-9
表 3-2	環保署一般測站各月份不良日數(AQI>100)統計表.....	3-9
表 3-3	空氣品質指標 (AQI) 與健康影響及活動建議.....	3-10
表 3-4	臺中市海岸地區主要河川分析表.....	3-12
表 3-5	臺中市濱海地區防風保安林一覽表.....	3-14
表 3-6	臺中市海域水質監測成果.....	3-15
表 3-7	海灘水質檢測標準.....	3-16
表 3-8	臺中市海灘水質檢測成果.....	3-16
表 3-9	臺中港潮位統計表(2001-2020).....	3-16
表 3-10	臺中市海岸地區土地權屬分一覽表.....	3-25
表 3-11	臺中機場近六年進出旅客人數與增減率統計表.....	3-27
表 3-12	臺中港近六年旅客人次統計表.....	3-28
表 3-13	台鐵海線火車(海線-臺中市區)時刻表.....	3-28
表 3-14	臺中市海岸地區交通綜合分析表.....	3-29
表 3-15	臺中市風力發電場一覽表.....	3-31
表 3-16	臺中市海岸各區人口統計表(統計至 109 年 7 月).....	3-39
表 3-17	臺中市海岸各區主要農業作物生產表.....	3-40
表 3-18	臺中市近年漁業生產量統計表.....	3-40
表 3-19	觀光遊憩資源分析表.....	3-41
表 3-20	臺中市海岸地區休閒產業資源彙整表.....	3-43
表 3-21	臺中市海岸地區登山步道一覽表.....	3-43
表 3-22	臺中市海岸景點旅遊人次彙整表(2016-2021).....	3-46
表 3-23	臺中市海岸地區旅館民宿一覽表.....	3-49
表 3-24	臺中市海岸地區常態性觀光行銷活動.....	3-60
表 3-25	國人國內旅遊重要指標統計表.....	3-62
表 3-26	國人國內旅遊天數統計表.....	3-62
表 3-27	國人國內旅遊主要住宿方式統計表.....	3-63
表 3-28	旅客選擇旅遊地區之比率.....	3-63
表 3-29	國人國內旅遊目的及利用日期統計表.....	3-63

表 3-30	旅遊時主要從事的遊憩活動統計表 .....	3-64
表 3-31	旅遊時最喜歡的遊憩活動統計表 .....	3-65
表 3-32	旅遊時主要利用交通工具統計表 .....	3-67
表 3-33	選擇旅遊地區的主要考量因素 .....	3-67
表 3-34	國內旅遊每人每次各項平均支出及購物項目明細 .....	3-67
表 3-35	旅遊資訊來源 .....	3-68
表 3-36	106 至 108 年來臺旅遊市場相關指標 .....	3-68
表 3-37	受訪旅客來臺主要目的居住地統計表 .....	3-69
表 3-38	吸引觀光目的旅客來臺觀光因素統計表 .....	3-70
表 3-39	來臺旅客旅行安排方式統計表 .....	3-70
表 3-40	108 年受訪旅客主要遊覽景點排名 .....	3-71
表 3-41	108 年受訪旅客遊覽景點所在縣市排名 .....	3-71
表 3-42	108 年受訪旅客在臺期間參加活動排名 .....	3-71
表 3-43	108 年來臺旅客在臺總消費金額統計表 .....	3-72
表 3-44	108 年非觀光團體旅客平均每人每日購物費之細項消費統計表 .....	3-73
表 3-45	地方需求傾向統計表 .....	3-75
表 5-1	周邊環境資源與競合分析表 .....	5-3
表 5-2	藍色公路 SWOT 分析 .....	5-13
表 5-3	重要接駁轉乘點資訊表 .....	5-15
表 5-4	臺中海岸地區工作圈各單位分工表 .....	5-29
表 5-5	重要道路綠網建置指認表 .....	5-36
表 5-6	海岸防風林植栽建議表 .....	5-38
表 5-7	濱海行道樹及環境綠化植栽建議表 .....	5-39
表 6-1	「海洋文化推廣核心」周邊景點發展潛力表 .....	6-3
表 6-2	「生態與環境教育核心」周邊景點發展潛力表 .....	6-5
表 6-3	「濱海娛樂與社區文化核心」周邊景點發展潛力表 .....	6-7
表 7-1	9 大旗艦計畫檢核表 .....	7-1
表 7-2	高美濕地周邊地區防風林綠帶植栽配置建議植物列表 .....	7-36
表 7-3	高美濕地周邊既有停車場 .....	7-37
表 7-4	高美濕地周邊人本運輸及動線規劃建議表 .....	7-39
表 7-5	高美濕地周邊公共設施用地需求表 .....	7-44

表 7-6	高美濕地周邊土地使用分區調整建議表 .....	7-45
表 7-7	大甲鐵馬路徑及景點綜整表 .....	7-60
表 7-8	大甲鐵馬路徑自行車道建構一覽表.....	7-61
表 7-9	大甲鐵馬路徑起訖點交通轉乘方式及停車空間配置表 .....	7-63
表 7-10	大甲鐵馬路徑服務據點配置表.....	7-65
表 8-1	分期分區執行計畫彙整表 .....	8-7
表 8-2	計畫執行經費概估.....	8-10
表 8-3	臺中海岸地區觀光遊憩資源與推廣活動一覽表.....	8-15

# 第壹章 緒論

## 第一節 計畫緣起與目標

### 一、計畫緣起

臺中市海岸線全長約 41 公里，由北而南有松柏漁港、五甲漁港、北汕漁港、塹寮漁港、梧棲漁港、麗水漁港等六個漁港，以及國際商港臺中港等，且海洋生態及漁業資源豐富，故臺中市海岸地區漁(商)產業、自然生態環境、特色景觀風貌及人文發展歷史等各具特色，惟現實面臨許多課題，例如缺乏較全面的海域空間使用規則，導致海岸地區發展失衡、行政資源分散、生態環境遭受破壞、植栽綠化不易、傳統漁業發展與成長日益受限、漁業作業人口老化、部分漁港使用率低落、部分空間閒置、景觀遊憩資源未整體規劃等，爰此，應思考海岸地區未來的發展，並提出整體規劃方向，以符合臺中市發展定位，並朝向 SDGs 永續發展目標中提及的多項指標(包含 SDG6(淨水與衛生)、SDG7(可負擔的潔淨能源)、SDG8(合適的工作及經濟成長)、SDG11(永續城鄉)、SDG13(氣候行動)、SDG14(保育海洋生態)、SDG15(保育陸域生態)及 SDG17(多元夥伴關係)等)方向發展。

臺中市國土計畫已將臺中市分為六大策略區，其中本計畫範圍海岸地區即為樂農休憩策略區及雙港門戶策略區，並以精緻農業田園小城、貿易物流加值觀光做為分區的定位。此發展定位下，依海線既有資源進行分析，其中海岸地區特色包含：生態系統的保全為首要發展目標；海岸地區風環境狀況致防風林設置為必要條件；風場環境合適，風力發電新能源設置潛力並轉化為能源基地潛力，並自生產、教育落實到經濟循環的系統。因此本計畫依循上述潛力，落實市港合作、帶動海岸地區發展之願景；透過海岸地區再造，加強環境景觀改善(環境改善、防風林綠化等)、規劃完善公路系統(多元交通及無人自駕車接駁)及自行車路網、景點管理規劃、舉辦相關活動、維護傳統文化、結合周邊人文設施及海岸生態景觀，活絡海岸地區經濟產業等。

故希望藉由本計畫蒐集臺中市海岸及周邊地區之基本資料、分析地區發展潛力及限制、提出課題及策略、研擬整體發展構想及可行性評估，並研提整體規劃相關建議，且擇一處辦理細部規劃作業，供作臺中市海岸地區整體規劃之示範，俾將臺中市豐富的海岸地區資源發揮最大效益，達到永續發展之目標。

### 二、計畫目標

#### (一) 特色資源盤整調查，結合相關推動計畫，研提整體規劃相關建議

擬從觀光旅遊、休閒、生態保育及土地利用的角度，清楚調查海岸地區遊憩環境、具有潛力觀光據點及具有特色之地區觀光資源、季節活動，挑選區內具有豐富資源與潛力而未被妥善規劃設計之潛力景點，進行整體規劃設計。

## **(二) 以綠色交通路網，串連觀光遊憩景點，再造多元組合海岸體驗慢遊遊程**

經由遊程配套導入適宜性之遊憩活動，並配合臺中市海岸地區自行車道建置計畫，加強沿線景點景觀修補，連結零星景點或設置休憩點（日南火車站、松柏漁港、大安濱海樂園、高美濕地、梧棲漁港、清水眷村文化園區、麗水驛站...等）成為區域型的旅遊帶，提昇旅遊服務多元性。

## **(三) 重塑臺中市海岸地區獨特休閒旅遊觀光及產業發展環境**

打造兼具「海岸生態、觀光遊憩、環境改造、產業發展」等多元機能的海岸主題發展廊道，以滿足市民對生活環境改善期待，維持良好的海岸生態環境，並兼顧海岸地區觀光產業發展需求，藉由經營、完整配套機制，達到在地文化體驗、多元活動趣味、優質創新服務、提昇在地就業、永續經營管理之目標。

## **第二節 計畫範圍與內容**

### **一、研究及規劃範圍**

依據工作計畫邀標書所示，考量實際鄰接海岸地區、生活圈及臺中市國土計畫之發展策略分區，研究及規劃範圍涵蓋大肚區、龍井區、沙鹿區、梧棲區、清水區、外埔區、大甲區及大安區。

### **二、市府政策方向**

2020年7月17日向秘書長的匯報中，秘書長明確指出本案應將重點置於臨海地區的發展為主，因此調整本案研究與規劃範圍，以臨海地區作為重點規劃範圍，臨海的8處行政區（大甲區、大安區、外埔區、清水區、梧棲區、沙鹿區、龍井區、大肚區）為研究範圍。

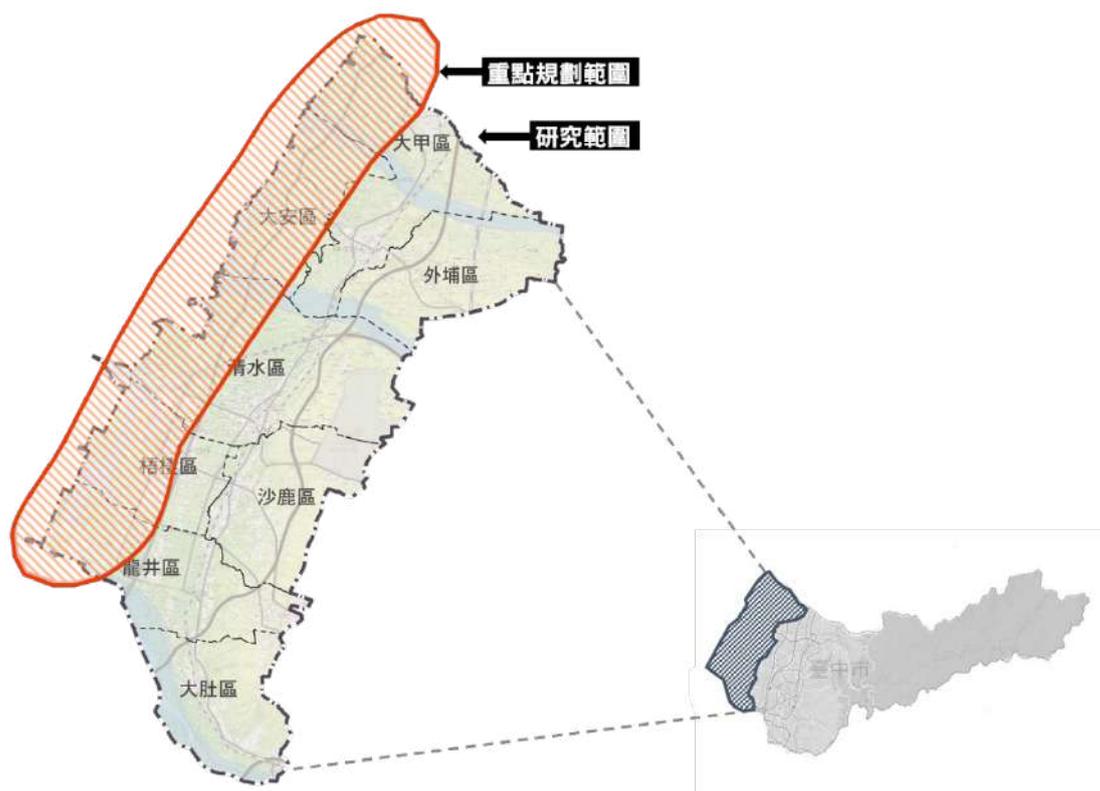


圖 1-1 海岸地區整體研究及規劃範圍圖

### 三、工作項目及內容

#### (一) 臺中市海岸地區及周邊地區現況調查與分析

1. 計畫緣起、計畫範圍。
2. 基礎資料蒐集，含自然環境、社會經濟、歷史人文、交通系統、觀光遊憩、土地使用狀況（土地清冊、土地權屬、地籍資料、使用分區（都市土地及非都市土地）、土地面積、土地位置、土地使用情形等）、預測分析。
3. 相關計畫、政策與法令（盤點中央及地方政府近 5 年及未來於研究範圍內投入之相關建設計畫及檢討投資之效果）及國內外相關案例調查與分析。

#### (二) 臺中市海岸地區及周邊地區發展課題與策略分析、研提整體規劃構想

1. 發展潛力及限制分析。
2. 發展課題及策略。
3. 可行性評估（如土地使用、相關法令、景觀規劃、開發及資源利用等）。
4. 發展願景、定位、目標。
5. 整體發展構想（含個別行政區，及周邊鄰近地區進行構想串連）。

### **(三) 研提臺中市海岸地區整體規劃相關建議**

- 1.海岸地區周邊土地利用建議（配合臺中市國土計畫及相關上位計畫檢討）。
- 2.自行車道路線規劃設計建議。
- 3.觀光遊憩系統整合規劃建議（如藍色公路、景點串聯、活動行銷、遊艇碼頭等）。
- 4.產業發展建議。
- 5.其他本計畫後續推動建議事項（如老舊建物活化建議、輔導民宿合法化建議、長照服務推動建議、觀光營運建議、植栽綠化建議等）。
- 6.分期分區執行策略及計畫行動、財務規劃及執行經費概估。

### **(四) 擇定一處辦理細部規劃**

- 1.研提潛力景點與策略地區，並依機關需求擇定一處辦理細部規劃作業。
- 2.模擬示意圖說，並以 3D 模擬動畫方式呈現（至少 60 秒），影片音樂需使用有版權之作品，並能公開播放於網路平台。

### **(五) 辦理工作坊、拜訪地方仕紳及領袖**

邀請專家學者、協會、文史工作者、地方民眾代表及相關公部門代表舉辦 2 場海岸地區工作坊（實際辦理 6 場次工作坊），以及拜訪地方仕紳及領袖廣納意見，並納入整體規劃報告。

### **(六) 辦理優良案例參訪**

辦理 1 次參訪其他縣市具發展特色之海岸地區規劃案例。

### **(七) 其他配合事項**

- 1.於期中報告審查後及期末報告審查前研提行銷計畫。
- 2.協助機關撰寫提案計畫書向中央爭取相關計畫之補助。
- 3.依機關臨時需求協助撰寫新聞稿。
- 4.配合機關需求辦理海岸整體規劃相關會議推動事宜。

## **四、議約新增項目**

### **(一) 邀標書之服務項目及工作範圍一、(七) 其他配合事項，其行銷計畫**

除廠商規劃行銷計畫外，希冀增加海岸地區影像紀錄，作為本案之紀錄短片(由廠商規劃形式及表現方法不拘，可輔以 3D 動畫、多媒體動畫、實際個案參與、訪談、空拍等形式，紀錄過程中影像。紀錄短片內容包括：影像紀錄、影片剪輯及影片配樂等)。

## (二) 協助後續提案

配合本案邀標書之服務項目及工作範圍一、(七)其他配合事項，協助機關撰寫提案報告書向中央爭取相關計畫之補助，廠商於創意回饋表示，將協助除提案資料外，仍提供製作說帖、簡報及配合出席說明等。希冀廠商協助提案計畫 3 案（原則協助提案計畫 3 案。仍可視實際執行之提案規模，調整案量）。

### 第三節 計畫流程

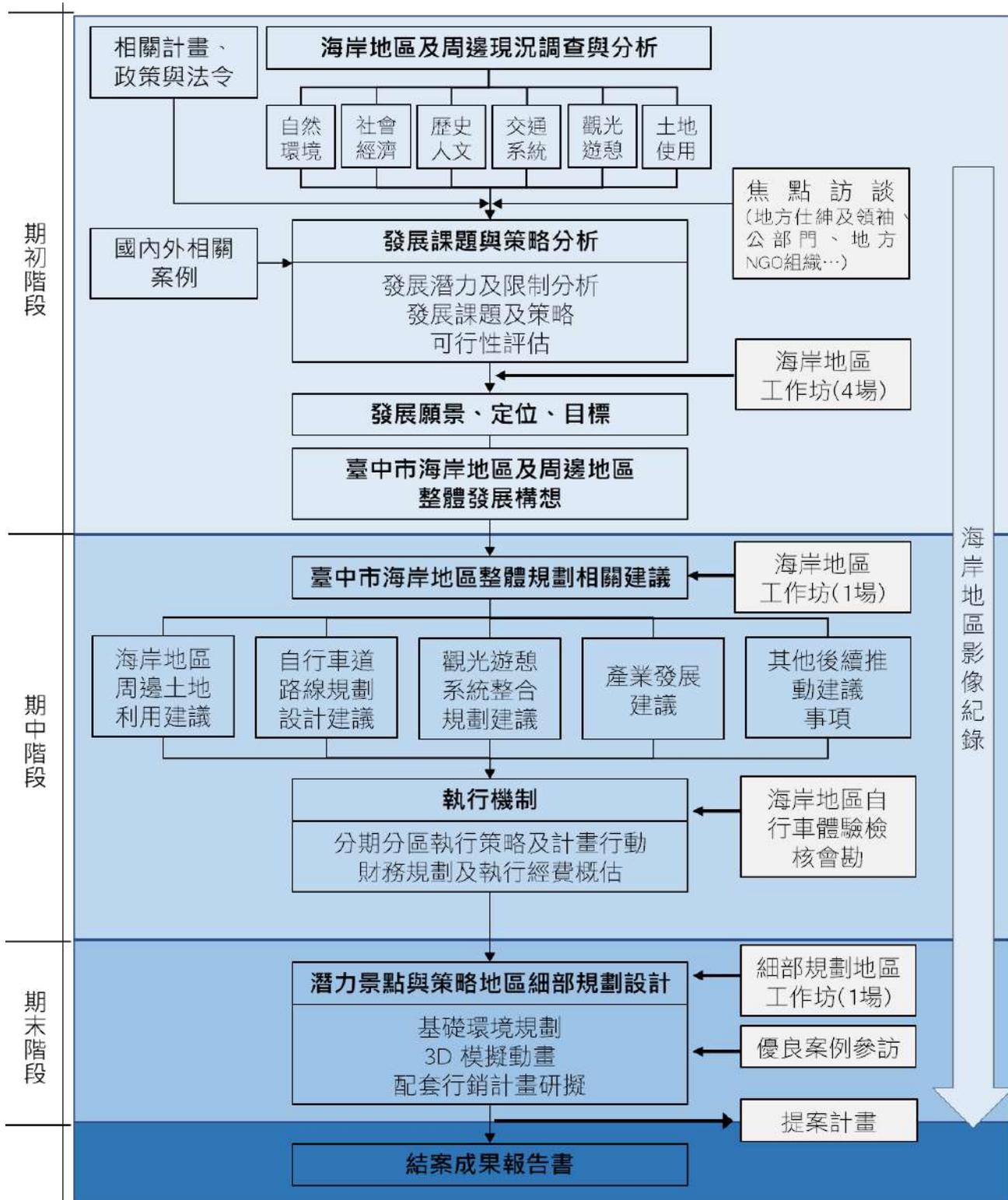


圖 1-2 計畫操作流程圖

# 第貳章 相關計畫、法規及國內外案例分析

## 第一節 上位計畫與指導政策

本計畫彙整臺中相關上位計畫及指導政策，以求釐清各級政府部門對於臺中海岸地區發展定位及趨勢，以求未來計畫推行時符合整體發展策略：

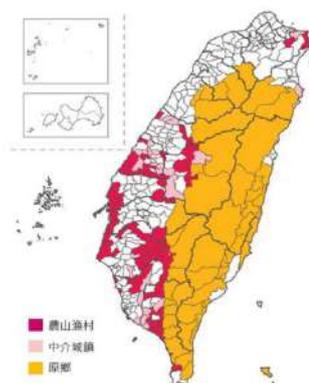
### 一、中央及地方發展相關上位計畫

#### (一) 地方創生國家戰略計畫（2019，行政院）

面臨總人口減少、高齡少子化、人口過度集中大都會，以及城鄉發展失衡等問題，行政院於 2017 年 12 月之年終記者會宣示「安居樂業」、「生生不息」及「均衡臺灣」等三大施政主軸，其中在「均衡臺灣」方面，要根據地方特色，發展地方產業，讓人口回流，青年返鄉，解決人口變化，積極推動「地方創生」政策。地方創生推動目的，主要係依地方特色發展地方經濟，緩和人口過度集中六都之趨勢，因此發展以下策略：

1. 優化地方產業，鞏固就業機會
2. 建設鄉鎮都市，點亮城鎮偏鄉
3. 推動地方品牌，擴大國際連結

為推動地方創生，將透過企業投資故鄉、科技導入、整合部會創生資源、社會參與創生及品牌建立等五大推動戰略，並配合法規調適，落實地方創生工作。



地方創生優先推動地區

分類	臺中市(6)	2017年人口數
I	臺中市新社區	24,754
I	臺中市石岡區	15,066
I	臺中市大安區	19,303
II	臺中市后里區	54,482
II	臺中市外埔區	32,185
III	臺中市和平區	10,949

I 農山漁村 II 中介城鎮 III 原鄉

圖 2-1 地方創生優先推動地區

資料來源：地方創生國家戰略計畫

#### (二) 臺中市國土計畫（2021，臺中市政府）

依國土計畫法規定及「全國國土計畫」之指導，以 107 年 1 月 19 日公告實施「臺中市區域計畫」為基礎，實踐國土計畫之成長管理，並作為臺中市土地空間規劃之最高指導計畫。

空間發展與成長管理計畫朝「生活、生產、生態、生機」四生一體之城市發展

為目標，朝向三大核心、六大策略區、九大資源系發展。

### 1.空間發展定位

茲就本規劃案地區之定位，敘述如下：

核心區	策略分區	定位	對應之行政區
中部都會核心	都會時尚策略區	智慧宜居 創意時尚	原市轄
	轉運產創策略區	轉運門戶 創產基地	烏日、大里、太平、霧峰
山城核心	水岸花都策略區	水岸花都 拔尖轉型	后里、豐原、潭子、大雅、神岡
	保育樂活策略區	文化體驗 觀光樂活	新社、東勢、石岡、和平
雙港核心	雙港門戶策略區	雙港門戶 增值觀光	大肚、清水、沙鹿、梧棲、龍井
	樂農休憩策略區	鐵騎慢活 樂農聖城	大甲、大安、外埔

#### (1) 雙港門戶策略區(大肚、清水、沙鹿、梧棲、龍井)

因雙港特性推動港市合一、前店後廠計畫，發展海港為「客貨運及產業增值港」，擴大國際物流保稅增值區、強化臺中港自由貿易，並推廣臺中機場朝向國際機場格局，另配合海線觀光資源，朝向雙港門戶、增值觀光。

#### (2) 樂農休憩策略區(大甲、大安、外埔)

基於地區農業特性發展精緻農產及優質田園小城，整合體驗型農業與輔導農業六級產業化，吸引農業人口回流，並透過媽祖宗教文與創客觀光市集，朝向鐵騎慢活、樂農聖城。



圖 2-2 臺中市國土計畫空間構想示意圖 資料來源：臺中市國土計畫

### 2.氣候變遷調適構想

臺中市面臨氣候變遷問題包含海平面上升、極端降雨、枯水期過長、都市熱

島效應等，其中，因臺中市西半部風向，夏季大致為東風、東南風，冬季大致為北風、東北風、東風。故冬季風廊應配合上述三區風向，整體而言風朝烏溪、大安溪、大甲溪排出。

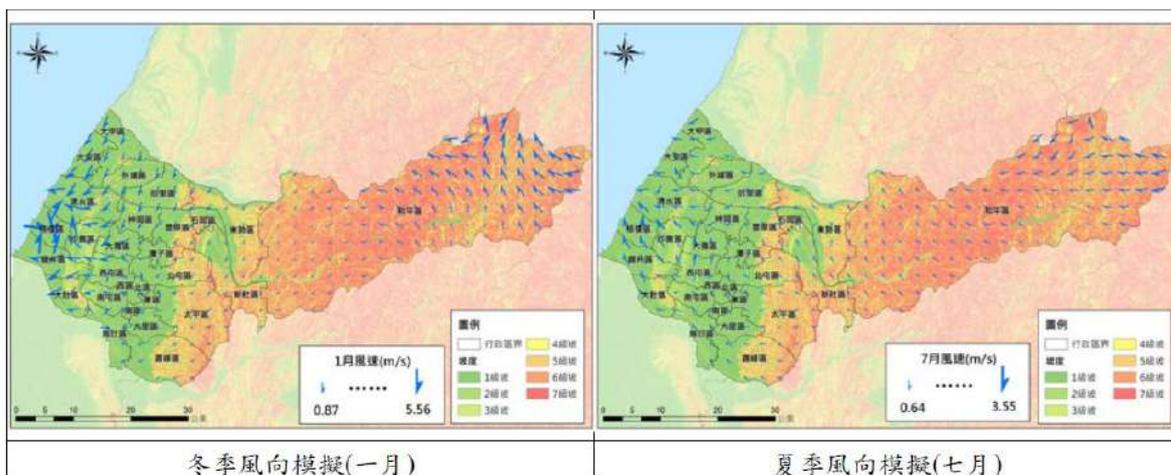


圖 2-3 臺中市全區冬、夏季模擬風向圖 資料來源：臺中市國土計畫

### 3. 部門空間發展

- (1) 產業部門：工商產業以之「亞太產經富市」為願景，朝向「前店、後廠、自由港」之「臺中富市 3」策略作為主軸。
- (2) 農業部門：打造六級化農業產業園區，以發展智慧農業、整合農業休閒、擴展農產品行銷、加強農產品加工，並輔導臺中市休閒農業區及休閒農場之發展。
- (3) 保育保護區生物多樣性：依據保護區管制事項內容經營管理。
- (4) 觀光遊憩：以「打造臺中成為觀光首都」為原則，並以「陽光樂活」、「連結幸福」、「多元包容」、「擁抱創新」四項元素，為推動觀光發展之核心價值。
- (5) 交通運輸部門：以「iDoors-建構交通任意門」作為交通政策的核心理念包含二大門戶(臺中國際機場、臺中港)、四個轉運中心(臺中轉運中心、水湳轉運中心、烏日轉運中心、豐原轉運中心)、六環型系統(高、快速公路的三環、軌道運輸系統的三環)，配合公共運輸，打造無縫接軌大臺中。
- (6) 重要公設部門：透過加強基礎公共建設、推動公共設施多目標使用、進行公用與公共設施檢討，與強化區域維生系統穩定性等，確保臺中市各區之公設服務水準，提升地區生活環境品質。

## (二) 臺中市區域計畫 (2018, 臺中市政府)

依區域計畫法規定及全國區域計畫之指導，本計畫以民國 115 年為計畫年期，旨在定位臺中市於國際、區域及都市階層下不同尺度之角色，並以生態低碳城市、中彰地區域治理之角度提出「亞太新門戶、中部智慧環行城市、友善綠色城鄉」之發展定位。

1. 亞太新門戶 - 以臺中雙港結合高鐵門戶打造臺中國際門戶；黃金三樞紐結合環狀網路交通，串接科技走廊；透過市港合作、港市合一促進中部產業發展。
2. 中部智慧創意環形城市 - 透過大臺中山手線連接三副都與雙港（包含豐原山城副都心、海線雙港副都心、烏日副都心、臺中國際機場、臺中港及臺中都心）。
3. 友善生態綠色城市 - 友善山海地景，並發展低碳旅遊、特色鄉村及人本低運輸引導都市朝向集中發展控制都市擴張。



圖 2-4 臺中市整體區域發展策略示意圖

資料來源：臺中市區域計畫

## (三) 大臺中市景觀綱要整合計畫 (2013, 臺中市政府)

1. 建構大臺中的景觀資源系統與劃定重要景觀地區，對全市整體景觀系統的建構與闡述，供都市發展局土地使用分區之參考。
2. 以「山、海、溪、屯、港、都」六大景觀性格與環境特色為基礎，著重都市與城鄉空間與景觀整體「整合與縫合」及「統合與融合」。
3. 依擬定 28 個重點景觀地區之景觀改善計畫。茲就與本計畫相關之重點景觀

區整理如下：

主系統	次系統	重點景觀區名稱	所在區位
自然生態景觀	山景風貌	大肚山台地人文特色重點景觀	清水區、沙鹿區、梧棲區、龍井區、大肚區
	生態河川	高美濕地生態景觀區	清水區、大安區
		烏溪水岸生態景觀區	烏日區、大肚區
人為環境景觀	鐵馬綠廊	大肚圳人文歷史休閒體驗景觀區	大肚區
		泰安-月眉-鐵砧山生活文化自行車道	后里區、外埔區、大甲區
生活環境景觀	媽祖文化圈	大甲堡祭祀禮俗文化園區	大甲區
	歷史街區	臺中港特定區（含梧棲老街）	梧棲區

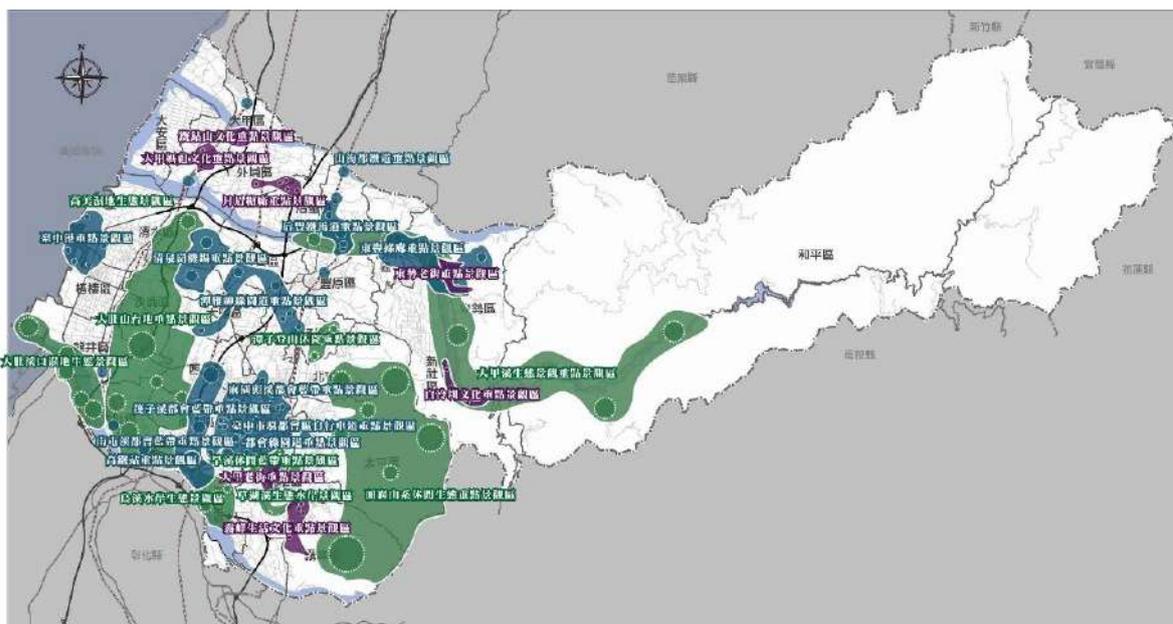


圖 2-5 臺中市重點景觀區分布圖

資料來源：大臺中市景觀綱要整合計畫

#### (四) 106-108 年度配合國土計畫推動農地資源空間規劃計畫（2019， 臺中市政府）

根據國土計畫之規劃原則，於 2017 年起針對農業空間及農地資源條件進行盤點，完成農業空間劃設及空間規劃，同時進行特定農業區及一般農業區之檢討，並於 2017-2019 年間持續更新及查核農業及農地資源盤點作業。其中 107 年經國土計畫法農業發展地區劃設原則，臺中市農業發展地區檢討後面積可維持

約在 47,200 公頃左右。

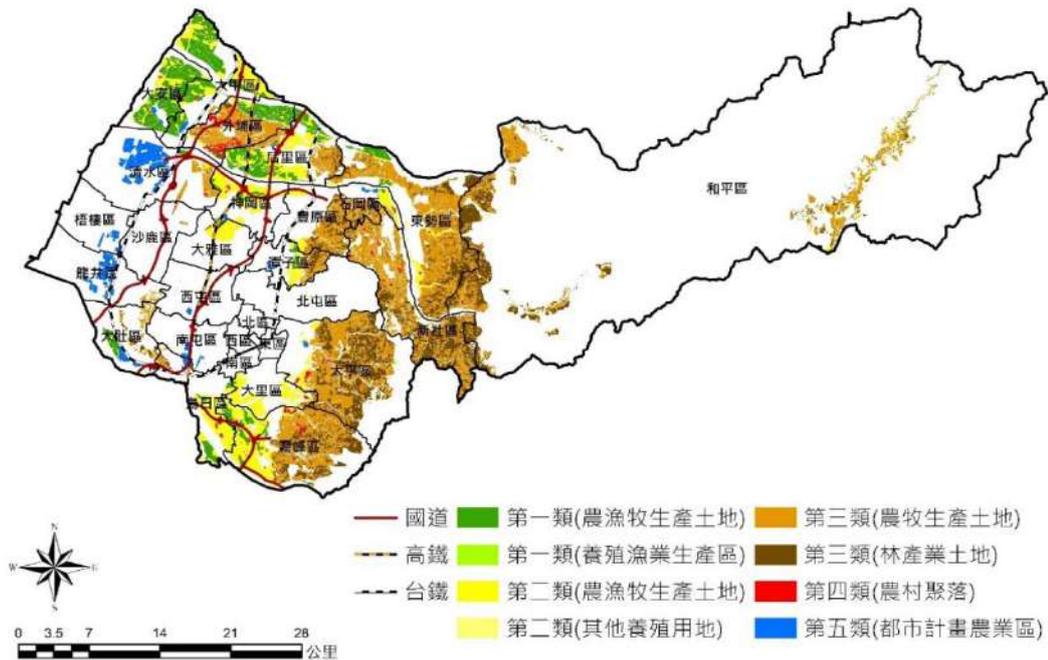


圖 2-6 臺中市農業產業類型分布圖 資料來源：106-108 年度配合國土計畫推動農地資源空間規劃計畫

## 二、海岸管理相關上位計畫

### (一) 整體海岸管理計畫 (2017, 內政部)

依海岸管理法第 8 條及第 44 條規定擬定，以健全海岸之永續發展管理為目標，劃設海岸保護區與防護區，研擬管理機制，針對海岸地區在自然環境、災害影響或重要人文景觀等不同面向需特別關注之地區，劃設特定區位並按其環境特性規範適當利用原則，以促進海岸地區之永續利用，**確保自然海岸零損失**，保障公共通行與親水權益。提出兼顧海岸地區之保護、防護與利用，提出海岸地區功能調和之土地利用方式，作為海岸地區內各項目的事業利用管理之最高指導原則，並提供主管機關建置協調整合海岸管理相關業務平台參據。

計畫中指出臺中市海岸地區範圍涉及之行政區包含大甲區、大安區、清水區、梧棲區、龍井區、大肚區（未直接臨海）。

另外計畫中亦指出海岸保護區與海岸防護區劃設原則如下：

- 1.海岸保護區：劃設依生態敏感、文化景觀敏感、資源利用敏感等原則，並且依照「文化資產保存法」、「水下文資法」、「飲用水管理條例」、「森林法」、「野生動物保育法」、「漁業法」、「地質法」、「水利法」、「礦業法」、「自來水法」、「溫泉法」、「國家公園法」、「濕地保育法」、「都市計畫法」、「發展觀光條例」等規範

2.海岸防護區：以暴潮溢淹、海岸侵蝕、洪範溢淹、地層下陷等災害潛勢地區做為劃設依據。

其中臺中海岸僅包含海岸保護區，無海岸防護區。

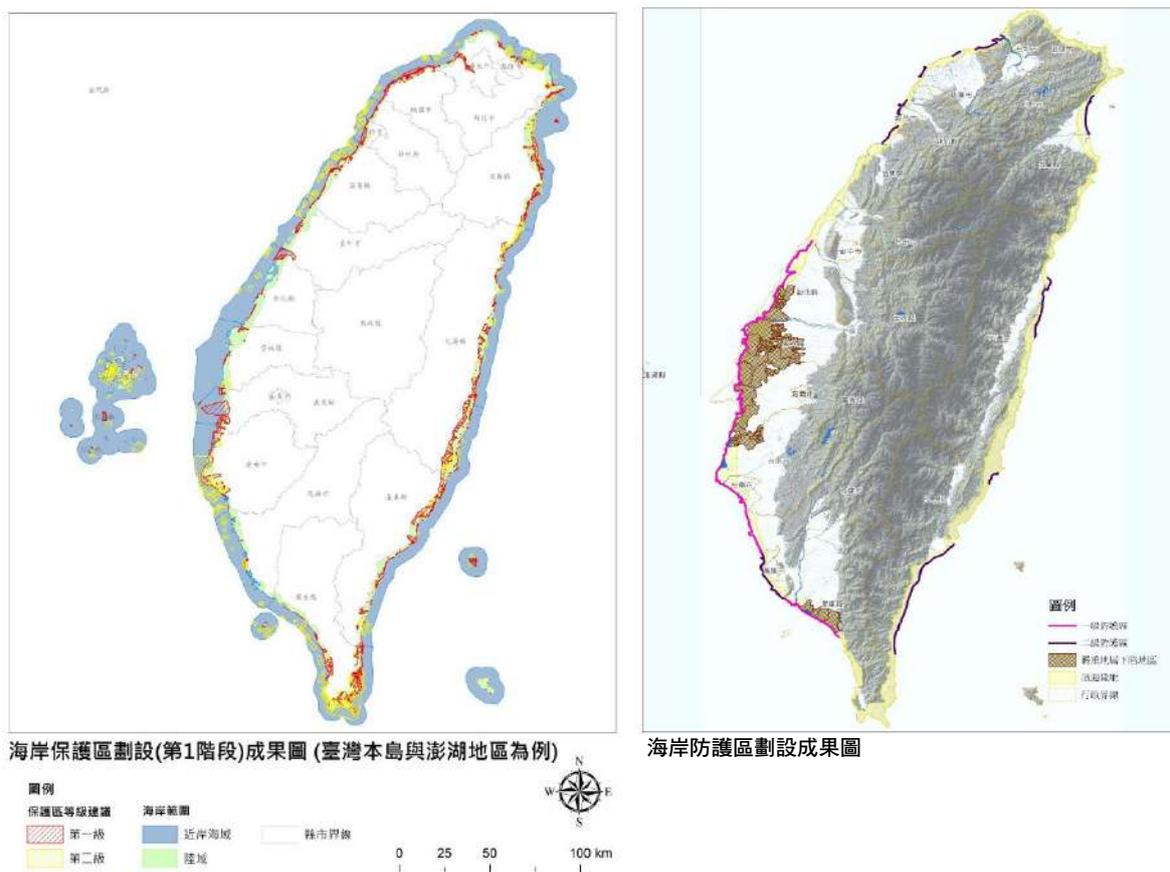


圖 2-7 海岸保護區與海岸防護區分布圖 資料來源：整體海岸管理計畫

## (二) 海岸環境營造計畫 104-109 年（2014，內政部）

為提升海堤防災功能以因應未來氣候變遷衝擊，並同時營造海堤友善環境，即海堤環境之生態性、親水性、景觀性等需求，水利署依海岸永續整體發展理念，並考量未來全球氣候變遷調適策略，推動「海岸環境營造計畫(104-109年)」。

本計畫欲達成目標如下：

- 1.強化海堤防災功能，降低災害損失
- 2.營造友善海堤空間，展現優質海岸環境
- 3.落實海岸防護工法研發應用，維護海堤設施功能。

確保臺灣自然海岸線不再損失，避免不當設海岸工程，衝擊自然環境平衡」理念，未來氣候變遷對海岸環境衝擊，與海岸環境營造等需求，後續工作推動方向擬定五大策略主軸：

**1.因應氣候變遷衝擊，規劃推動海岸防護適應策略。**

海岸環境變遷趨勢分析/海岸防護區劃設檢討與規劃/最新氣候變遷研究與海堤防護標準檢討/海岸防護基本資料調查暨資料庫更新

**2.加強工法研發，提升海岸防護技術能力。**

海岸防護新工法研究應用/提升養灘技術與養灘成效評估/提升海岸漂沙觀測技術及分析能力/推動防汛演練及海岸防護訓練

**3.善用海岸自然特性，提升海堤防災功能。**

沙質海岸海堤環境整體營造/卵礫石海岸海堤環境整體營造/泥灘濕地海岸海堤環境整體營造/海岸沙丘與沙灘環境整體營造/離岸(潛)堤群海岸整體營造/海岸消波工環境改善與整體營造/提升海堤防災功能規劃與成效監測檢討

**4.維護海堤設施，確保應有防護功能。**

海堤結構安全檢測/海岸災害與應急工程/水門操作與海堤設施維護管理/海堤設施養護工程/老舊海堤與水(閘)門更新整建

**5.活化海堤空間利用，改善海岸棲地環境。**

海堤環境情勢調查/海堤環境生態棲地與親水空間營造/海岸規劃及資料庫建置計畫

另此計畫亦針對海堤形式進行研擬，以提升海堤防災功能，並順應不同海岸之原始既有環境，其中符合臺中海岸地區環境者，包含沙質海岸海堤環境整體營造、泥灘濕地海岸海堤環境整體營造、海岸沙丘與沙灘環境整體營造、海岸消波工程環境改善與整體營造，皆可做為後續計畫推動時，海岸海堤改善之參考依據。



(A)現況景象圖  
沙質海岸海堤環境整體營造



(B)願景模擬圖



(A)現況景象圖  
泥灘濕地海岸海堤環境整體營造



(B)改善願景模擬圖

### (三) 永續海岸整體發展方案 (2013, 內政部)

以回復海岸自然風貌，維持自然海岸線比例不再降低作為海岸永續發展之基本理念。短期策略目標為宣告海岸基本政策、調查劃定自然海岸區位、嚴格審議海岸重大計畫、建立地方巡察守備機制等重點，規劃與海岸線關係最密切之漁港、海岸公路、海堤、觀光遊憩、海埔地及海岸調查規劃等 6 項，作為優先提列實施計畫之主軸。長期則以完善「永續海岸行動方針」為目標。希冀建構完整海岸保育軸、改善漁港環境景觀。

以下就與本計畫相關之計畫內容，綜整如下：

### **1.漁港**

定期檢討漁港利用情形，對於規劃不當無法有效使用之漁港，研擬改善、轉型或廢止方案，朝交通（離島運輸或藍色公路）、觀光休憩、海洋研究等方向發展。對於現有漁港檢討調整防災計畫，兼顧生態工程及漁業安全，同時保障海岸生態及漁業發展。

### **2.海岸公路**

除因政策需要報經行政院核定外，最接近海岸第一條道路向海之台灣本島陸域地區，以不再興建道路為原則。

### **3.海堤**

檢討海岸防護措施顯有過度保護致景觀不佳者，宜以生態工法或柔性工法改善海岸景觀環境，結合社區營造辦理周邊環境營造及海岸生態復育，以供居民良好之親水環境。

### **4.觀光遊憩**

以減量及環境保護為原則，擬定相關土地使用管制原則，達生態資源保育、景觀改善及觀光發展之平衡

### **5.海岸地區保安林之營造與復育**

加強海岸地區保安林之國土保安功能並維護其生態景觀。

### 三、觀光遊憩相關上位計畫

#### (一) Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書（2020，交通部觀光局）

觀光產業是一個產業關聯性大、可以賺取外匯、提供大量就業機會的生產性服務業。基於觀光之重要性，自 1969 年制定《發展觀光條例》，1972 年成立交通部觀光局、2020 年研擬「21 世紀臺灣觀光發展新戰略」，行政院並據以核定觀光產業為國家重要策略性產業。因此訂立此觀光政策白皮書，作為未來至 2030 年之發展策略與目標。政府並宣示「用觀光創造繁榮」，以「觀光立國」為發展願景，各部門應以「觀光主流化」概念協助國家發展觀光。

##### 1. 臺灣觀光資源整備與管理課題：

- 中南部需打造更具國際觀光魅力景點以分散國際觀光客集中北臺灣之承載壓力
- 整體觀光資源有待整合規劃北中南東及離島各區域旅遊帶及旅遊線
- 資源整合一朝向落實在地特色/跨域增值/永續經營觀念
- 脫離「蓋硬體拚觀光」思維，並兼顧自然美景及維護環境景觀
- 落實觀光主流化，提升國際旅遊友善度

##### 2. 政策與策略－打造魅力景點

- 建構臺灣觀光版圖：(1)規劃整北五大區域觀光圈及旅遊線(2)利用特區域資源特性與景點間交通鏈結，規劃特色旅遊(3)開發海陸空域多元形式之旅遊(4)政府結合民間力量
- 打造友善旅遊環境：(1)規劃景觀道路系統(2)打造友善自行車旅遊(3)推動景觀改造運動
- 倡導觀光美學與永續生態：(1)建立人人心中有觀光、環境美學等觀念(2)鼓勵國人旅行及認識臺灣

##### 3. 政策與策略－整備主題旅遊

- 整備主題旅遊產品：整合中央及地方能量與資源，建構完善景點設施與服務
- 推廣深度旅遊：(1)利用豐富自然人文資源，開發與生態、小鎮、山岳、自行車、鐵道等各類主題旅遊產品(2)輔導大型節慶、賽會活動結合產業、規劃在地特色旅遊



- 推展綠色旅遊生態觀光：(1)推動旅遊地單位進行綠色管理(2)推廣「自然人文生態景觀區」之規劃及解說導覽

## (二) 體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫 108-111 年 (2019, 交通部觀光局)

「Tourism2020-臺灣永續觀光發展方案 (106-109 年)」經核定後，積極推動「創新永續、多元開拓、安全安心」理念，塑造臺灣成為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。而前述「體驗觀光」即包含前期「跨域亮點及特色加值計畫 (104-107 年)」及延續性計畫「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫 (108-111 年)」。

此計畫以分年旅遊推廣主題為主軸，協助地方政府改善遊憩設施品質，提昇整體觀光遊憩水準。並提出以下目標：

1. 本計畫以搭配「Tourism2020-臺灣永續觀光發展方案 (106-109 年)」分年旅遊推廣主題為優先，引導並補助地方政府串接具在地資源特色旅遊帶，並將通用設計概念導入建設內涵
2. 本計畫補助計畫範圍之環境改造，包括場景印象塑造、觀光路廊營造、遊客服務設施改善、既有景點設施優化、景點串連設施整備及輔導區域觀光產業建構等。

## (三) Tourism 2020 臺灣永續觀光發展方案 106-109 年 (2017, 交通部觀光局)

綜觀臺灣觀光面臨全球化、數位化、在地化等趨勢，面對來台客源市場結構盤整、區域旅遊競爭激烈及產業關鍵轉型等挑戰，行政院核定「Tourism 2020—台灣永續觀光發展方案(106-109 年)」，期透過「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，持續厚植國民旅遊基礎及開拓國際市場。

策略	內容	執行措施
開拓多元市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>日韓主攻、大陸為守、南進布局、歐美深化</li> <li>開發郵輪市場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>簽證便捷化</li> <li>高潛力客源開拓、多元產品開發</li> <li>旅遊組織構、優化觀光環境</li> <li>創新行銷</li> </ul>
推動國民旅遊	<ul style="list-style-type: none"> <li>擴大國內旅遊市場</li> <li>扶植特色觀光活動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>擴大國民旅遊推廣</li> <li>國民旅遊年曆制</li> <li>觀光特色活動扶植計畫</li> </ul>
輔導產業轉型	<ul style="list-style-type: none"> <li>結構調整、服務優化</li> <li>獎優汰劣、人才培育</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行、旅遊、遊樂業品質優化</li> <li>觀光專業人才培育</li> <li>旅遊人員外語能力訓練</li> <li>衝擊硬少語言導遊培訓</li> </ul>
發展智慧觀光	<ul style="list-style-type: none"> <li>推廣電子票證</li> <li>完善資訊服務</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>智慧觀光推動計畫</li> <li>I-center建設服務計畫</li> <li>台灣好卡推廣計畫</li> <li>台灣好行服務升級</li> <li>台灣鐵巴服務維新</li> </ul>
推廣體驗觀光	<ul style="list-style-type: none"> <li>在地旅遊</li> <li>生態旅遊</li> <li>綠色旅遊</li> <li>醫療旅遊</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>台灣永續觀光年計畫</li> <li>體驗觀光示範計畫</li> <li>郵輪觀光推動計畫</li> <li>無障礙及集約旅遊計畫</li> <li>國家風景區建設計畫</li> <li>跨域亮點及特色加值</li> </ul>

1. 開拓多元市場：鞏固全球布局，創新宣傳手法與遊程產品，活化來臺旅遊能量  
來台觀光人次再攀升、加強辦理重點十國擴大行銷、開拓高潛力客源市場
2. 活絡國民旅遊：厚植國旅基礎，強化城市行銷與年會節慶，旅遊安全持續升級  
推動「國民旅遊卡新制」、推動「台灣觀光新年曆」、促進區域均衡發展
3. 輔導產業轉型：落實獎優汰劣，提升產業品牌力、創新力、競爭力與附加價值  
推動旅行業品牌化/輔導旅宿業強化評鑑機制、品牌宣傳及加入國際訂房系統、

加強取締非法業者及強化旅遊安全/研議法規鬆綁調適事宜/檢討星級旅館評鑑制度

**4.發展智慧觀光：完備智慧行旅，運用大數據與資通訊科技，開創觀光嶄新視野**  
建置台灣觀光大「台灣好玩卡」再升級數據資料庫及行動服務 iTravel 旅程規劃系統/推展自由行旅遊友善服務/

**5.推廣體驗觀光：營造感動體驗，啟永續旅遊主軸，訴求深度旅遊與在地生活**

(1) 訂定年度旅遊推廣主軸，落實永續觀光理念：108 年配合台灣地方創生元年，推動 2019 小鎮漫遊年、2020 脊梁山脈旅遊年，遴選 30 個經典小鎮、10 大客庄及 4 大國際慢城，提升軟硬體服務品質，並發行小鎮漫遊年護照、推動十萬青年獎百萬等活動，加強行銷。

- 2017生態旅遊年
- 2018海灣旅遊年
- 2019小鎮漫遊年
- 2020脊梁山脈旅遊年

活動名稱
四季賞螢
紫蝶北飛接力
藝桐來做客
地質公園
灘地
絲蟻龜
賞鯨豚、候鳥、鷹



(2) 推動部落觀光、無障礙旅遊：國家風景區通用(無障礙)旅遊據點建置；推動「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫」、「亮點景區觀光環境整備計畫」，如營造小鎮景區設施減量、環境整備與公廁優化

## 第二節 相關建設計畫

近年臺中市推動多處地方政策與建設計畫，即希冀能藉此帶動地方產業及觀光，以下彙整臺中市濱海相關計畫內容，以期從中審視地方目前推動方向及面臨需求，達到資源共用與加值之效。

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
<b>重大建設計畫</b>		
臺中國際機場門戶計畫(2019)	都發局	2015 年國際客運量已達長期發展計畫啟動條件，因應機場升級後為周邊地區帶來交通及產業發展需求，中航路一段拓寬為 100 公尺門戶大道，另配合機場發展需求，劃設航空專用區，未來可供航廈、機場或民航業等所需辦公、商業服務設施、停車場、交通運轉附屬設施使用。

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
		<p>後續配合捷運結合於航空專用區內配置立體運輸轉運中心，以強化機場客貨運外部交通節點。另為機場周邊商業需求，規劃第二種產業專用區，提供旅客消費活動、增加一般消費者使用機場周邊資源。</p>  <p>資料來源：臺中市都市發展願景網站</p>
清水眷村文化園區計畫 (2019)	文化局	<p>本文化園區的規劃主軸與目標為延續眷村的「生活」場域脈絡，以「眷村+藝術+遺址」三大特色為發想，分4期工程進行，分別為：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 第1期+第2期(42戶區)：工藝文創與眷村文化保存基地</li> <li>2. 第3期(乙區+部分丙區)：陶藝區、繪本故事園區、環境劇場、遺址展示園區計畫</li> <li>3. 第4期(丙區)：國際藝術聚落</li> </ol> <p>目前園區已完成園區整體規劃案及都市計畫變更為眷村文化專用區，而園區第一期工程已初步整修15戶房舍，未來也將持續<u>型塑「清水眷村文化園區」成為臺中市眷村文化重要保存據點及海線藝文特區。</u></p>
大安濱海樂園整體規劃 (2018)	建設局觀旅局	<p>原大安海水浴場為基礎，並考量其土地使用編定為風景區遊憩用地。大安風景區整體觀光發展規劃，規劃構想以「海洋觀光新樂園」為發展主題，運用大安港媽祖文化園區未來所導入之沙雕元素、餐飲宴會、視聽影音與文化展覽等發展內容，並結合大安濱海樂園所設置之陸域戲水設施及海濱露營區、沙雕、風箏衝浪等，重新定義並發展出海洋休閒教育區與觀光創意文化區兩大區域。搭配濱海自行車道可有效達到串連「南高美」、「北大安」兩星。大安濱海樂園於107至110年持續推動各期工程，分項規劃內容如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 第一期(綠茵星空築夢計畫):經費3,000萬元，建置26席合法露營區營位，已於108年6月20日完工。</li> <li>2. 第二期(風林地景廊道計畫):經費2,000萬元，辦理游泳池防水鋪面改善、新建景觀平台、既有廊道遷移及其餘老舊設施改善，已於109年6月12日完工。</li> <li>3. 第三期(綠光森林計畫):經費2,200萬元，辦理防風林補強、新增賞景平台及沙雕整體環境改善等，已於110年10月12日完工。</li> </ol>
大安港媽祖文化園區 (2014)	建設局觀旅局	<p>配合臺中市政府「海線雙星計畫」，於「北大安」規劃媽祖主題園區。大安港媽祖文化園區以原大安海水浴場為基礎，結合在地文化、大安濱海樂園發展歷史脈絡及濱海地區民眾在地文化，綜合整體規劃、串聯周邊沿海產業、自然資源與濱海媽祖信仰文化，期能成為海線地區重要觀光亮點。</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
		<p>目前園區內基座建築工程已於 106 年 11 月 30 日完工，後續周邊景觀、停車場等工程亦將陸續完成。然而因市議會附帶決議「不能編列公務預算打造媽祖雕像」，臺中市政府觀光旅遊局原以民間募資方式處理未果，刻正積極辦理周邊景觀工程，以完善園區基礎設施。後預計採民間參與方式，民國 109 年規劃大安港媽祖文化園區 ROT 案，以符合地方期盼。</p> <p>包括已完工的「北汕路開闢計畫」、持續進行中的「虹橋改建計畫」，塑造大甲、大安、外埔等區「樂活」概念，提高海線地區在臺灣觀光產業的能見度。</p>
<b>港區相關建設計畫</b>		
臺中港 2.0 計畫	都發局 經發局	<p><b>關連工業區整體開發(1979-迄今)</b> 關連工業區分三期開發面積合計約 527 公頃，民國 68 年至今陸續開發，以促進整體發展提升前提下，透過現有閒置土地開發，導入適當活動機能及開發策略及配套，遂以期許成為「港區(資源)(支援)之心」為發展目標，同時在兼顧活化臺銀閒置土地資產、維護公眾利益及相關權益、引入地區需求新興支援產業及提升地區發展。</p> 
	都發局	<p><b>市鎮中心北側土地規劃軟體研發專區(2017)</b> 配合臺中港附近地區相關重大建設，為強化周邊相關產業配套服務，透過 2017 年「臺中港特定區市鎮中心北側部分住宅區變更為產業專用區」案，將港區機能與市鎮中心串連，以逐步落實「港市合作」之目標，推動軟體及研發相關產業發展，建構完善專業空間，同時解決臺中港現況土地不當使用之窘境。</p> 
	建設局 觀旅局	<p><b>台中海洋館興建工程(2016)</b> 以「大甲溪到濕地、濕地到海洋」的生態環境教育為主軸，整合高美濕地特殊地理景觀及豐富的海洋資源，透過寓教於樂的方式，推廣生態保育觀念，目前建築已完成，尚在進行內部規劃。未來開放後可串聯梧棲觀光漁港、環港北路及濱海自行車道、高美濕地、臺中港、大安濱海樂園及大甲鎮瀾宮等觀光景點，形塑優質的旅遊地區，帶動海線觀光旅遊產業。</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
臺中港 2.0 計畫	建設局	<p><b>高美濕地遊客服務中心暨體驗館及南側停車場(2016)</b></p> <p>利用推動高美濕地遊客服務中心及體驗館與南側暨轉運停車場等設施委託民間營運，利用促參法及相關法令規定，引進民間經營資源，完善觀光休憩設施，促進生態環境教育，並導入民間企業化經營精神及專業技術，提升地區整體旅遊品質。其中包括；</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.遊客服務中心及體驗館：地上 2 層之 RC 及鋼構建物，可從屋頂坡道走上最高處的觀景平臺，總樓地板面積約 7,454M<sup>2</sup>。</li> <li>2.人工生態復育濕地：提供濕地生態示範教學。</li> <li>3.森林步道休息區：人行步道、車行道路。</li> <li>4.綠色停車場：提供停車空間自行車 40 格、機車 81 格、小客車 87 格、大客車 3 格。</li> <li>5.自然水澤區：與周邊環境協調，保持原生態環境。</li> <li>6.南側公園暨轉運停車場：總面積 166,653 平方公尺，規劃停車空間包括小客車 463 格、大客車 51 格。</li> </ol>
	觀旅局	<p><b>高美濕地濱海自行車系統建構(2018)</b></p> <p>打造清水區高美濕地周邊自行車道路建構，<u>結合梧棲漁港、高美濕地、大楊油庫等知名景點</u>，延續已完成之濱海南端自行車道(大安-大肚)，於護岸路及高美路旁海堤施作自行車專用道，以綠色運具提升高美濕地周邊觀光遊憩品質與內涵。</p> <p>透過清水自行車道整體網絡規劃，可串聯周觀光資源如：鰲峰山運動公園、牛罵頭遺址文化園區、紫雲巖，建構臺中海線區域特色亮點路線。</p>
	海資所	<p><b>梧棲漁港整體環境景觀暨周邊改善規劃(2019)</b></p> <p>梧棲漁港為中央管理第一類漁港，配合臺中港區發展，陸續已完成漁港內的直銷中心銷售區及餐飲區等建設，為 (一) 確保漁港基本功能、漁事作業需求及漁民權益、(二) 魚貨直銷中心拍賣場等設施老舊、(三) 呼應漁貨不落地(HACCP)政策、(四) 港區閒置空間研討及動線改善、(五) 提升漁港國際化等因素，行政院農委會漁業署編列 270 萬元辦理梧棲漁港提升成國際觀光漁港之規劃案，未來計畫分階段投入 10 億元建設基礎設施，兼顧漁港基本功能，打造多功能漁港。</p> <p>第一階段規劃進行製冰廠、冷凍廠、堤防延伸拓寬、浮動碼頭等漁業作業設施新設及改善，及風雨走廊、藝術廣場、港區景觀改善等工程；第二階段規劃執行港區服務設施、拍賣場整修、港區疏濬等相關工程。</p> <div data-bbox="571 1624 954 1910"> </div> <div data-bbox="981 1624 1364 1910"> </div>
臺中港 2.0 計畫	經發局	<p><b>臺中港北東南區發展(2017)</b></p> <p>配合 2017-2021 年臺中港未來發展及建設計畫，建立港市合作平台，結合海港、空港、高鐵三港優勢，讓大臺中變成自由港，加</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
		<p>強與港務公司的鏈結，成立招商單一服務窗口、臺中市政府招商投資促進委員會等強化招商引資，將持續與港務公司合作，建立連繫平臺，分享招商資訊，吸引優質企業持續進駐臺中港區及其周邊地區，活絡整體海線經濟發展、創造在地就業機會。</p>  <p>資料來源：臺中市都市發展願景網站</p>
	台電公司	<p><b>臺電電業博物館(2019)</b></p> <p>規劃由台電出錢籌建，臺中港務公司讓出土地，打造符合綠能永續精神的電力博物館，將採 OT 招商方式經營，展館方向及館內各項設施朝綠建築、低碳排的概念設計；內部展示電力設施，更重視寓教於樂的功能，透過虛擬互動 AR/VR 模式，展示光電與文明發展歷程，及大甲溪發電廠等水力、太陽能等再生能源。與周邊臺中港、梧棲漁港、高美濕地成為中部最重要的「生態觀光專區」。</p>  <p>資料來源：引進民間經營綠能博物館之分析研究案</p>
松柏漁港魚貨多功能集貨場暨周邊港部設施新建 (2017)	海資所	<p>自 2015 年至今，為提升既存漁港設施，使漁港能結合生產、休閒及觀光功能，<b>打造漁港秘境，提升松柏漁村特色</b>，主要工程為新建一座魚貨多功能拍賣市場(已於 2019 年底完工)，並規劃約 36 攤位供漁民販賣魚貨，符合漁民漁事需求，及一座半戶外整網場、天車設備及停車空間等，打造松柏漁港兼觀光遊憩之多功能漁港。</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
麗水漁港港區設施維護(2018)	海資所	<p>麗水漁港為沙岸地質，並無「港灣」地形，故僅能維持現有漁事運作，結合區外周邊休閒景點，配合市府建設局規劃將現有仿希臘地中海地景整修、鄰近海巡管制站外觀美化、在堤頂自行車道設觀景平台、廢棄碉堡改造設置賞鳥專區等方式，打造完整的海港觀光秘境。</p> <p>港區設施修繕採納當地漁民意見辦理，如辦理「辦理麗水漁港西側堤防聯絡道路路面提高及相關設施修繕工程」、「麗水漁港港區設施維護及新建工程」、「106年度麗水漁港港區設施維護及新建工程」、「107年度麗水漁港港區設施維護工程」等，以維持港區既有功能。</p>
<b>重大交通建設計畫</b>		
臺中機場2035整體計畫(2015)	交通部	<p>「臺中機場2035年整體規劃」是以中部地區之區域性國際機場、低成本航空基地、航太關聯產業核心，與中部地區國內幹線機場為發展定位，以年服務人次1,000萬人次規模為發展願景。短期先求穩定發展，中長期則積極評估適時取得軍方土地、進入陽西區建設，預計再投資經費約249億元，新建新國際航廈、跑滑道、機坪等建設，完成整體建設目標。</p>
大臺中整體軌道路網計畫	交通局	<p><b>大臺中山海環線可行性研究(2018)</b></p> <p>為建構臺中區域外環鐵路系統服務，連結臺中、海線地區，計畫包含成功-追分雙軌化、大慶鐵路高架延伸至烏日、海線雙軌暨部分高架與甲后線。</p>  <p>資料來源：臺中市政府網站</p>
大臺中整體軌道路網計畫	交通局	<p><b>捷運藍線及延伸線綜合規劃(2019)</b></p> <p>臺中捷運藍線已於2018年10月3日行政院正式核定可行性研究報告，並於2017年3月23日納入前瞻基礎建設計畫之中。捷運藍線全長25.2公里，包含高架車站及地下車站共十九座，並設置一座具舞及維修功能之龍井機場。路線西起臺中港至臺糖濱湖生態園區，未來計畫延伸太平段，與台鐵海線、山線、捷運綠線連結，串聯海線、城中城地區及臺</p>  <p>資料來源：臺中市都市發展願景網站</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
		<p>灣大道沿線地區，目前尚處綜合規劃階段。</p> <p><b>捷運機場線可行性研究(2016)</b> 為強化臺中國際機場聯外之大眾運輸系統，初步規劃自臺中國際機場與捷運線於文心中清站交會，並延伸至臺中車站、霧峰省議會，目前為可行性研究階段。</p>
大臺中環線公路網整合與內部道路連結	建設局	<p><b>國道 3 號大甲交流道銜接台 61 線</b> 國道 3 號大甲交流道往西銜接台 61 線，路線長度約 6.7 公里。然經評估以全線採高架化所需經費過高，故先行辦理國道 3 號大甲交流道向西沿溫寮溪北岸開闢平面替代道路至台 1 線(經國路)，以疏解大甲交流道往市區車流串聯區域交通路網，目前辦理工程招標階段，未來完工後將考量連接經國路段至西濱大安路段，至於後續採高架或平面道路型式，仍須視經費再作評估。</p> <div data-bbox="948 528 1374 1043" style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px;"> </div> <p>資料來源：臺中市國土計畫研究規劃成果報告書</p>
	建設局	<p><b>生活圈四號線大肚延伸線</b> 建構龍井-大肚-烏日來往大里區域東西向主要幹道，全長約 14 公里，原則採高架化，部分採路堤方式，其延伸台 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，目前已完成環評作業。</p>
	交通局	<p><b>台 61 線高架(房裡大安、大安大甲)</b> 台 61 線大甲大安主線高架工程計畫，計畫經費約 64 億元，本段目前已於 107 年 3 月通車。主要在臺中市大甲、大安區境內，起點房裡溪橋南岸至終點大甲溪橋北岸，房裡大安段約 4.15 公里、大安大甲段約 7.23 公里。主線採雙向各 2 車道配置，高架橋下平面道路亦採雙向各 2 車道配置。沿線設置房裡、建興、福助、海墘、龜殼、大安等 6 處交流道。</p>
霧峰、大甲及沙鹿轉運中心規劃及基本設計(2016)	交通局	<p>為兼顧區域均衡發展、落實公共運輸策略及強化交通路網連結，規劃於本市霧峰、大甲及沙鹿等海線地區建置區域型轉運中心(轉運節點)，未來將可促進運輸發展及城際運輸間之串聯，帶動投資及觀光效益。</p> <p><b>霧峰轉運節點</b></p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
		<p>以既有「省議會」公車站候車亭裝修完成，定位為簡易轉運中心，未來將持續爭取經費投入裝修改造，加強其轉運中心意象，同時持續向交通部公路總局爭取公路(國道)客運停靠。</p> <p><b>大甲轉運中心</b> 先針對行經大甲車站前公車路線規劃採取分流停靠措施，以緩解當地交通壅塞及車流交織問題。未來將配合大甲車站周邊街廓景觀再造，於車站旁建置長廊式候車設施，使之成為具有轉運功能的廣場。</p> <p><b>沙鹿轉運中心</b> 目前已完成沙鹿轉運中心的規劃與設計，後續將配合捷運藍線建置期程辦理相關事宜，並透過區域性轉運節點串聯海線豐富觀光資源。</p>
<b>自行車相關建設計畫</b>		
大臺中環城自行車道(2016)	觀旅局	<p>臺中環城自行車道包括巨環線(山海線+甲后線+環河自行車道大里—烏日段)、小環線(豐原大道)、中環線(環河自行車道豐原神岡段+潭雅神綠園道)、大環線(環河自行車道)等四環線，建構臺中地區完整自行車網路，目前已完工。</p> <div data-bbox="815 786 1378 1368" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;"><b>大臺中環城自行車道(四環線)</b></p>  <p style="text-align: center;">資料來源：臺中市國土計畫研究規劃成果報告書</p> </div>
中臺灣自行車道跨域整合計畫(2014)	觀旅局	<p>結合山線與海線自行車道整合計畫，其中包含「臺中市濱海南端自行車道建置工程」、「臺中市東西向大甲至日南自行車道建置工程」及「臺中市自行車道 136 線串聯至南投段規劃設計暨工程」以上均已完工。</p>
臺中 iBike 倍增計畫(2018)	交通局	<p>臺中市自 2014 年起推動 iBike 公共自行車建置計畫，第一、二期計畫已於 2018 年建置完成，達成自行車 369 計畫。為進一步提升臺中市公共自行車使用效益，以及強化大眾運輸節點、學校、商圈、住宅社區等重要據點之連絡，使臺中市 i-Bike 站點建置數達到 600 站。</p>
<b>其他相關計畫</b>		
大肚臺地資源調查研究計畫(2016)	都市發展局	<p>為永續經營大肚臺地，臺中市政府都發局邀請中研院院士李德財統整各項資源調查工作，以<u>生物監測暨生態保育策略評估、歷史人文、產業資源、圖資環境及資訊平台建置等 5 項子計畫</u>，於 105-107 年進行調查研究，並擬定了「大肚臺地未來開發準則」，讓大肚臺地未來的開發管理有更明確、更友善的參考依據。</p>

相關建設計畫	主政局處	重要內容摘要
臺中市外埔區地方創生計畫(2021)	研考會	<p>外埔區以「花現外埔·品味甲安溪」為主題，提出甲安埔六級產業增值計畫。未來智慧科技導入農業生產應用，結合冷鏈處理與休閒農業行銷，可望帶動外埔區整體農產發展，進而整合甲安埔產銷供應鏈體系。</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>一級生產智慧溫室</b>：提供智慧農業溫室，培育新一代青農，達到青銀共居，增加高齡者價值。</li> <li>■ <b>二級冷鏈裁切處理</b>：農產處理後冷凍冷藏，調節生鮮市場供需，並處理農產過剩問題，以及研發多元農產加工級包裝。</li> <li>■ <b>三級農產展售行銷</b>：9號穀倉成為地方創生樞紐，轉化空間作為農產展售中心、深度遊程服務中心、文創市集及青創基地使用。</li> </ul>
臺中市大安區地方創生計畫(2019)	研考會	<p>臺中市大安區鑑於區域內人口老化漸趨嚴重，因此提出以「多元照顧與樂齡產業孵化中心」為建置主題之地方創生提案。本案以大安聯合里民活動中心為計劃場域，整合亞洲大學資源，自銀髮族的社會參與、志工及專業培訓、健康照顧、職能復能</p>  <p>身心健康維護、喘息服務、家屬支援團體成立等方式，解決地方安養問題，同時創造就業、孵化產能、穩住人口並帶動地方銀髮新創產業的發展。</p>
城鎮之心計畫	都發局	<p>城鎮之心計畫提案大致分為鏈結地方創生、打造城鎮新街景、增加公園綠地系統、校園圍牆打開、閒置空間活化再利用等 5 個項目，臺中市自 106 年起爭取相關經費補助，已呈現許多成功案例，例如北屯區文昌國小、北區中華國小、大里區成功國中校園空間退縮作為行人通行使用、圍牆透空綠美化、提升綠地面積，以及太平區太平運動場、大雅區汝鑿公園周邊綠化改善等。另外，目前執行中的鐵道綠廊潭心計畫自松竹車站延伸至豐原車站共 9.9 公里，串連鐵道下方綠廊空間，打造自行車道及人行友善步行空間，並打開潭子區潭子國小臨中山路圍牆，打造潭子國小文化走廊及駐車彎，創造親民校園停等空間，獲中央核定 3.9 億元，預計 10 月底完工。黃局長也提到，今年度市府提案包括外埔農會倉庫周邊空間綠美化、霧峰坑口公園及周邊改善計畫、和平區原民聚落環境整備計畫、石岡綠廊觀光產業興計畫、新社區復盛公園綠美化整建計畫、大安區濱海聚落環境整備計畫等 6 案，核定總經費 3,440 萬元(包括中央補助款 2,752 萬元、市府配合款 688 萬元)，將配合地方創生計畫，持續推動計畫內友善人本環境空間，型塑良好景觀風貌。</p>



圖 2-8 相關建設計畫位置分布圖

### 第三節 相關法規探討

綜整與本計畫相關之法規條文詳述如下：

#### 一、中央層級法規

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
國土計畫法 (2020 修正，內政部)	為因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展。訂定國土劃設之基本原則與程序、國土功能分區之劃設與土地使用管制，確保下位計畫確實執行。	本計畫規劃應遵循國土計畫法擬定之國土分區及容許使用項目，並以國土保育為優先，以達到永續發展目標。
海岸管理法 (2015，內政部)	<p>應建立海岸地區之基本資料庫，為保護、防護及開發管理海岸地區之土地，應擬定整體海岸管理計畫，及相關建設應整體考量毗鄰地區之衝擊與發展，以降低其對海岸地區之破壞。</p> <p>海岸管理法中規範一、二級海岸保護區及一、二級海岸防護區劃定原則、限制項目、利用管理項目及相關罰則等。並訂定整體海岸管理應依循下列原則：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 優先保護自然海岸，並維繫海岸之自然動態平衡。</li> <li>2. 保護海岸自然與文化資產，保全海岸景觀與視域，並規劃功能調和之土地使用。</li> <li>3. 保育珊瑚礁、藻礁、海草床、河口、瀉湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、崖岸、岬頭、紅樹林、海岸林等其他敏感地區，維護其棲地與環境完整性，並規範人為活動，以兼顧生態保育及維護海岸地形。</li> <li>4. 因應氣候變遷與海岸災害風險，易致災害之海岸地區應採退縮建築或調適其土地使用。</li> <li>5. 海岸地區應避免新建廢棄物掩埋場，原有場址應納入整體海岸管理計畫檢討，必要時應編列預算逐年移除或採行其他改善措施，以維護公共安全與海岸環境品質。</li> <li>6. 海岸地區應維護公共通行與公共使用之權益，避免獨占性之使用，並應兼顧原合法權益之保障。</li> <li>7. 海岸地區之建設應整體考量毗鄰地區之衝擊與發展，以降低其對海岸地區之破壞。</li> <li>8. 保存原住民族傳統智慧，保護濱海陸地傳統聚落紋理、文化遺址及慶典儀式等活動空間，以永續利用資源與保存人文資產。</li> <li>9. 建立海岸規劃決策之民眾參與制度，以提升</li> </ol>	本計畫規劃範圍位於沿海地區，應受海岸管理法之約束，依照海岸管理法所容許及限制項目，應以保護自然海岸與海岸生態為優先，並建立海岸規劃決策之民眾參與制度

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
	海岸保護管理績效。	
一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法 (2020 修正, 內政部)	依海岸管理法第二十五條第三項規定訂定之。針對近岸海域、潮間帶、海岸保護區、海岸防護區、重要海岸景觀區等, 屬一級海岸保護區以外特定區位者, 從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者, 申請人應檢具海岸利用管理說明書, 申請中央主管機關許可。且申請人應至少每年辦理一次許可內容之檢查, 並應作成紀錄送中央主管機關備查。	針對本計畫中, 若涉及一級海岸保護區外特定區為之規劃與開發, 應依循此辦法之規範, 向中央主管機關申請備查。
近岸海域及公有自然沙灘獨占性使用管理辦法(2019, 內政部)	本辦法依海岸管理法第三十一條第二項規定訂定之。所稱獨占性使用, 指於特定範圍之陸地、水面、水體、海床或底土, 設置或未設置人為設施, 進行管制或禁止人員、車輛、船舶或其他行為進入或通過之排他性使用。第一項獨占性使用, 除本法另有規定外, 應優先保障原有之合法使用。 本辦法並明列申請案件應備妥文件、期限、申請條件等, 供參考使用。	針對本計畫中, 相關沙灘規劃時之注意事項參考。
濕地保育法 (2015, 內政部)	濕地保育法中規範濕地之規劃、保育、復育、利用、經營管理相關事務。其中第五條提及, 為維持生態系統健全與穩定, 促進整體環境之永續發展, 加強濕地之保育及復育, 各級政府機關及國民對濕地自然資源與生態功能應妥善管理、明智利用, 確保濕地零淨損失; 其保育及明智利用原則如下: 1. 自然濕地應優先保護, 並維繫其水資源系統。 2. 加強保育濕地之動植物資源。 3. 具生態網絡意義之濕地及濕地周邊環境和景觀, 應妥善整體規劃及維護。 4. 配合濕地復育、防洪滯洪、水質淨化、水資源保育及利用、景觀及遊憩, 應推動濕地系統之整體規劃; 必要時, 得於適當地區以適當方式闢建人工濕地。	本計畫規劃範圍內包含高美重要濕地及大肚溪口重要濕地, 應依照濕地保育法及保育利用計畫規定之容許及限制項目進行規劃, 如加強保育濕地之動植物資源, 配合濕地復育、防洪滯洪、水質淨化、水資源保育及利用、景觀及遊憩, 其周邊環境及景觀應妥善整體規劃及維護, 維繫其水資源系統。

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
野生動物保育法 (2013 修正，農委會) 及其施行細則 (2018 修正，農委會)	<p>為保育野生動物，維護物種多樣性，與自然生態之平衡，制定此法加以界定野生動物及其保護區之劃設，並訂定野生動物保護區相關土地使用與開發限制，以保護野生動物所需自然棲地資源。設立相關機構主導野生動物之調查、研究、保育、利用、教育、宣揚等事項。</p> <p>其中第二章野生動物之保育章節中規範，在野生動物重要棲息環境經營各種建設或土地利用，應擇其影響野生動物棲息最少之方式及地域為之，不得破壞其原有生態功能。在野生動物重要棲息環境實施農、林、漁、牧之開發利用、採探礦、採取土石或設置有關附屬設施、修建鐵路、公路或其他道路、開發建築、設置公園、墳墓、遊憩用地、運動用地或森林遊樂區、處理廢棄物或其他開發利用等行為，應先向地方主管機關申請，經層報中央主管機關許可後，始得向目的事業主管機關申請為之。</p>	本計畫規劃範圍內共有高美野生動物保護區、大肚溪口野生動物保護區、中華白海豚野生動物重要棲息環境，均依野生動物保育法規劃設。因此開發規劃時應皆不應背離此法相關容許及限制項目。
森林法 (2021 修正，農委會)	<p>為保育森林資源，發揮森林公益及經濟效用，並為保護具有保存價值之樹木及其生長環境，而制定。第六條規定經編為林業用地之土地，不得供其他用途之使用。</p> <p>第四章針對保安林之劃定依據、相關功能、經營管理均有一定的管制規範，第 24 條及第 25 條分別針對保安林之經營管理及保安林之解編給予相關規範。</p>	計畫範圍內具有多處防風保安林，相關的保安林管理、經營，以及若有必要需申請保安林解編時，應依據森林法、保安林經營準則、保安林解除審核標準等相關規範辦理。
保安林經營準則 (2013 修正，農委會)	本辦法依照森林法第 24 條第二項規定訂立，第 5 條指出國有保安林必要時得委託縣市政府或其他法人管理經營之。並明列保安林之編定目的、經營管理方式、營造方式。	
保安林解除審核標準 (2013 修正，農委會)	依森林法第 25 條第二項規定訂定。規定保安林如有公共設施用地必要者、推動產業或公共利益所必要之計畫用地、保安林遭破壞無法恢復營林使用等相關情形，可執行保安林之解編。另位於坡度超過 55% 或沖蝕嚴重區域之保安林不得解除。	

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
都市計畫法 (2020 修正, 內政部) 及其施行細則 (2020 修正, 內政部)	依都市計畫法第二十六條規定, 都市計畫經發布實施後, 不得隨時任意變更, 但擬定計畫之機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次, 依據發展情況, 參考人民建議作必要之變更。對於非必要之公共設施用地, 應變更其使用。為發展工業或為保持優美風景或因其他目的而劃定之特定地區, 應擬定特定區計畫。特定區計畫, 必要時, 得由內政部訂定之。 另重大投資開發案件, 涉及都市計畫之擬定、變更, 依法應辦理環境影響評估、實施水土保持之處理與維護者, 得採平行作業方式辦理。必要時, 並得聯合作業, 由都市計畫主管機關召集聯席會議審決之。	本計畫範圍內包含臺中港特定區, 該區刻正進行通盤檢討。而針對特定區範圍內進行之相關改善建議, 均須注意不能抵觸其審議都市設計管制項目。
環境影響評估法 (2003, 環保署) 及其施行細則 (2018 修正, 環保署)	為預防及減輕開發行為對環境造成不良影響, 藉以達成環境保護之目的, 特制定環境影響評估法。其中規定具有以下行為者應實施環境影響評估:  1. 工廠之設立及工業區之開發。 2. 道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發。 3. 土石採取及探礦、採礦。 4. 蓄水、供水、防洪排水工程之開發。 5. 農、林、漁、牧地之開發利用。 6. 遊樂、風景區、高爾夫球場及運動場地之開發。 7. 文教、醫療建設之開發。 8. 新市區建設及高樓建築或舊市區更新。 9. 環境保護工程之興建。 10. 核能及其他能源之開發及放射性核廢料儲存或處理場所之興建。 11. 其他經中央主管機關公告者。	包含大型開發、遊樂區/風景區開發、港灣/機場等開發工程均須依照環境影響評估法之規範, 施行環境影響評估, 以減輕與預防開發行為對環境造成不良影響, 而達到環境保育目的。
文化資產保存法 (2016, 文化部) 及其施行細則 (2019 修正, 文化部)	為保存及活用文化資產, 保障文化資產保存普遍平等之參與權, 充實國民精神生活, 發揚多元文化, 特制定文化資產保存法。此法所稱之文化資產, 包含有形文化資產及無形文化資產。  文資法第 35 條明定政府機關策定重大營建工程計畫時, 不得妨礙古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之保存及維護, 並應先調查工程地區有無上述具有保護價值之標的。並且為維護古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群, 其周邊公私營建工程或其他開發行為之申請, 應針對公共開放空間系統配置與其綠化、建築	本計畫規劃範圍內涉及多樣古蹟、歷史建築、傳統表演藝術、傳統工藝、古物、考古遺址、民俗等有形或無形的文化資產, 其維護計畫、利用方式均需依照文化資產保存法規範。

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
	量體配置、高度、造型、色彩及風格等影響古蹟風貌保存之事項進行都市計畫審議。	
發展觀光條例 (2019 修正，交通部)	<p>主管機關得視實際情形，會商有關機關，將重要風景或名勝地區，勘定範圍，劃為風景特定區；並得視其性質，專設機構經營管理之。</p> <p>依其他法律或由其他目的事業主管機關劃定之風景區或遊樂區，其所設有關觀光之經營機構，均應接受主管機關之輔導。另為維持觀光地區及風景特定區之美觀，區內建築物之造型、構造、色彩等及廣告物、攤位之設置，得實施規劃限制</p> <p>其第三章經營管理篇章，亦明確指出觀光旅館業業務範圍，包含：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.客房出租。</li> <li>2.附設餐飲、會議場所、休閒場所及商店之經營。</li> <li>3.其他經中央主管機關核准與觀光旅館有關之業務。</li> </ol> <p>以及旅行業業務範圍。觀光旅館之設立相關規定，則依其主管機關規定為主。</p>	發展觀光條例明確指出觀光發展地區(風景區或遊樂區)之發展規劃原則與限制，並訂出觀光旅館業務範圍，皆與本計畫發展海岸地區規劃相關。
漁港法 (2006 修正，農委會) 及其施行細則 (2019 修正，農委會)	「漁港法」及「漁港法施行細則」為漁港規劃、建設、經營、管理及維護等相關事項的法令依據。近年來全台漁港都在推動資產活化，開發區域內得劃設各類專用區如:休閒設施，漁港已不再僅限於漁業使用，影響漁民使用漁港基本權利。財政局配合農委會修法，修正「漁港法」之相關規定，未來縣市政府推動二類漁港資產活化，將不得於漁港專用區內設置旅館。	本計畫範圍內設及 5 處二類漁港及 1 處依類漁港，其發展開發均須依照漁港法之規定辦理。
商港法 (2011 修，交通部) 及其施行細則 (2018 修，交通部)	<p>商港之規劃、建設、管理、經營、安全及污染防治，依本法之規定。臺中港屬國際商港，因此由主管機關設國營事業機構經營及管理；管理事項涉及公權力部分，由交通及建設部航港局辦理。臺中港由臺中港務分公司負責經營管理之。</p> <p>商港區域之整體規劃及發展計畫，由商港經營事業機構、航港局或指定機關徵詢商港所在地直轄市、縣(市)政府意見擬訂，並報請主管機關或層轉行政院核定。商港區域內，除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易港區。</p>	本計畫規劃範圍內涉及 1 處商港-臺中港，其受商港法及其施行細則規範。
環境教育法 (2017 改，環保署)	為推動環境教育，促進國民瞭解個人及社會與環境的相互依存關係，增進全民環境認知、環境倫理與責任，進而維護環境生態平衡、尊重	近年來推動環境教育的趨勢漸增，民眾開始注意自

中央層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
及其施行細則 (2018 修，環保署)	<p>生命、促進社會正義，培養環境公民與環境學習社群，而達到永續發展。</p> <p>各級主管機關及中央目的事業主管機關應整合規劃具有特色之環境教育設施及資源，並優先運用閒置空間、建築物或輔導民間設置環境教育設施、場所，建立及提供完整環境教育專業服務、資訊與資源。</p> <p>各級主管機關及中央目的事業主管機關應輔導及獎勵下列事項：1.民間運用公、私有閒置空間或建築物設置環境教育設施、場所。2.國民主動加入環境教育志工。</p>	身與環境之間的連結關係。而本計畫規劃範圍內包含許多具特色之天然與人文資源，將有機會依循此法設立環境教育場域，達到永續、生態目標。

## 二、縣市層級法規

縣市層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
都市計畫法臺中市施行自治條例 (2020 修正，臺中市)	都市計畫地區內土地得視實際發展情形，劃定住宅區、商業區、工業區、行政區、文教區、體育運動區、風景區、保存區、保護區、農業區、其他使用分區及特定專用區等。並明訂出各土地使用分區之限制建築與土地使用方式、建蔽率、容積管制、審查基準等相關規定。	本計畫範圍內涉及 8 處都市計畫地區，其開發需可項目應依循都市計畫法臺中市施行自治條例之規範，若檢討後有不合時宜，或因發展目的而不適切之土地使用分區者，則透過檢討變更為合宜土地使用分區。
臺中市都市設計審議規範 (2018 修正，臺中市)	依 2018 年臺中市都市設計審議規範，都市風貌的整體風貌已備受重視。臺中市由細部計畫推動都市設計之辦理情形，主要有變更臺中港特定區計畫(第三次通盤檢討)，該地區之都市設計管制項目包括：公共開放空間系統配置、人行及步道系統配置、交通運輸系統、建築基地規模限制、建築量體高度造型等、環境保護設施、景觀計畫等。	本計畫範圍內包含臺中港特定區，該區刻正進行通盤檢討。而針對特定區範圍內進行之相關改善建議，均須注意不能牴觸其審議都市設計管制項目。
臺中市文化資產認養維護辦法 (2018，臺中市)	為結合社會資源，鼓勵無償認養臺中市轄內公有文化資產，以提升管理效益，並促進活化再利用而訂立此辦法。以各級學校、機關、團體、民間企業或個人(以下簡稱認養人)知名義，得依辦法規定認養臺中市文化資產，針對認養之文化資產行日常保養、定期維修作業，或以整體景觀規劃方式為目的進行整體裝修工程，唯應提出申請書報由文化局核准。另認養期間不得封閉，應適度開放	計畫範圍內包含多項文化資產，以促進活化與民間參與管理方式，推廣民間認養文化資產，相關遵守與規範項目即依據此辦法辦理。

縣市層級		
法規名稱	法令執掌/主要推動業務/立法目的	與本計畫關係
	大眾參觀，且不得有營利行為，未經核准亦不得於認養標的為擴建、整建或改建。	
臺中市旅館 低碳認證辦法 (2015，臺中市)	觀光旅館業、旅館業可向觀光旅遊局報名申請旅館低碳認證，其認證審查項目包含：1.綠能措施、2.節能措施、3.省水措施 4.一次用產品減量及廢棄物減量措施、5.綠色採購措施、6.其他經觀旅局指定之措施。經觀旅局認證審查符合規定者，頒給低碳旅館證書，有效期限三年。	明定低碳旅館評選標準及獎勵辦法，並鼓勵計畫範圍內旅館業踴躍申請，促進旅客參與綠色旅遊，並規廣環境保護理念。

## 第四節 國內外經驗的啟發

藉由國內、外海岸地區成功的規劃與開發經驗，並依海岸地區環境特性、條件與空間尺度差異，分為「港灣開發與再生」、「海岸觀光廊帶與據點形塑」、「漁港再生與創生」、「小鎮旅遊與深度旅遊體驗」等四類別進行案例分析，作為臺中市海岸地區整體規劃與願景構築之參考基礎。

### 一、港灣開發與再生

#### (一) 馬賽港區水岸都市更新

馬賽是法國第二大城市。它位於地中海沿岸，是法國最大的商業港口，也是地中海最大的商業港口。面積 241 平方公里，2011 年普查 170 萬居民。地形是由東的山脈向西的海岸延伸，歷史上它是法國開創第一個城市，但經過時代的演變，從原來的經濟中心逐漸沒落。

當城市發展陷入困境時，政府當局便開始思考應對困境的策略，讓城市有再生的可能性。馬賽主要面對的問題主要以產業轉型與種族多元的問題，更細緻的分類可以歸納出的城市發展問題如高失業率、住宅問題、治安問題、市中心衰退、舊建築的保存與轉型等……。以下就三項主要推動計畫說明：



#### 1. Euroméditerranée 歐洲地中海計畫

「歐洲地中海」再生計畫是馬賽都市更新再發展的旗艦計畫。結合了城市規劃、港口活動、遊輪旅客與文化休閒活動等。這是歐洲南部最大的城市的重建計畫，總面積約 480 公頃，包括商業和港埠之間、舊港和車站。此計畫分為五個區域的規劃開發，透過整個都市的全盤發展考量，賦予各地區不同的發展任務，所以並非單一基地的重建改善計畫。同時它透過政府投資大型基礎設施(如車站、平台、交通系統)作為周圍地區更新的媒介，改變都市不良的發展紋理，創造新的都市發展。



在歐洲地中海計畫的領導下，企圖把靠近城中心港灣邊大片閒置的工業區土地，轉變為新的經濟、商業以及適合居住的都市生活鄰里空間。該項計畫主要的重點，在於加強公共開放空間系統和綠帶系統的配置。進入城市和港區的主要道路系統被重新組織改造，以確保這個地區空間系統的連續性和品質。道路基礎建設的空間表現重新被打造，並配置了新的大眾捷運系統。幾個能夠鞏固或創造城市魅力的景點或建設計畫正在積極推動，企圖強化城市和這個都市地區生活的吸引力和誘因。多元及整合的規劃讓這些計畫有機會合併了它的歷史，進而創造了一個吸引人的都市生活居住環境凸顯了基地本身的資產，並再次重新詮釋了城市生活的樂趣。整個新城區的管理策略也都扣緊了這些目標。



## 2.2013 年歐洲文化之都

歐洲文化首都，主要目的是促進歐盟各國之間的文化合作及交流。這個標籤不僅僅是文化，而且代表了旅遊和經濟的重大回饋。

馬賽政府從 1995 年開始就在馬賽整個區域，也就是地中海範圍，對其提出都市更新策略，以城中之城的策略核心，以及「社會公平」、「經濟成長」與「環境保護」三個方面進行規劃。主要突出在基礎建設與公共空間。在 2005、2006 年時，馬賽開始思考，成為歐洲文化首都，或許有助於塑造城市的未來。在地中海項目的指導下，於 2010 年做出馬賽普羅旺斯大都會城市總體規劃，並申請成為 2013 年的歐洲文化首都。

馬賽在歷史發展得過程中受到不同文化的衝擊與移民社會的背景，因此多元文化原是城市發展的阻礙項目，但馬賽由這樣的劣勢轉化為城市發展的動力，達到社會和諧與藝術文化發展的目的，促進文化和藝術潛力，鼓勵地方參與，增加遊客人數提高其國際知名度，整個過程成為區域整合治理方面的典範。



## 3.新博物館的開幕

馬賽被描述為「二十一世紀的文明交流的地方」，有助於發展地中海地區文化的相互了解，因此在馬賽作為文化首都的這一年，除了相關的表演、展覽等活動不斷地展開外，新的博物館也在這時陸續開幕。

### (1) 地中海人民文化中心 Villa Méditerranée

馬賽除了有古希臘和羅馬的根源，更擁抱了大量地義大利和北非的移民，其中多達 30% 的馬賽居民更是穆斯林教徒。Villa Méditerranée 於 2013 年 4 月開幕。沿著海濱佇立在聖讓堡 Fort Saint Jean 與馬賽大教堂 Cathedral La Mayor 間。有兩個主要展區，一個在地表面之下（海中），一個在地表面之上（空中）。這裡展示 Parcours des Méditerranées（地中海的演化），遊客將能夠在這裡看到並體驗到所謂的地中海式生活。其中個兩個展覽就叫做“2031 年的地中海，我們的未來”和“超過地平線”。

### (2) 歐洲與地中海文明博物館 MuCEM

2013 年 6 月設在馬賽港口的入口處剛落成開幕的 MuCEM（歐洲和地中海文明博物館），是城市發展計畫 Euroméditerranée 中的一部分，目的重新啟動馬賽港口與城市互動發展，港口的新設備加上文化、教育和科學活動，使其融合成一個獨特的地區，突顯馬賽成為歐洲地中海文化貿易的重要中心。由建築師魯迪裡喬蒂（Rudy Ricciotti）與羅蘭憲章（Roland Carta）所設計，有超過 15000 平方米的兩個展覽廳，還有兒童區、多功能大禮堂、書店、餐廳和可觀看全景的露台。並有一座 130 公尺長的橋連接至另一棟起源於十二世紀的聖約翰堡，其中將展示館藏品及聖約翰堡的歷史沿革。



## (二) 雪梨 Darling Harbour 穩定發展的行人旅遊天堂

澳大利亞雪梨市達令港 Darling Harbour 為雪梨主要的休閒遊憩觀光港灣，水域部份以海扇灣（Cockle Bay）為核心，陸域部份則以包覆海扇灣的 U 型區域及海灣南側後線土地為主，其後線影響深度最遠可達 800 公尺，達令港的改造項目可以說是雪梨市 20 年來最重要的城市更新計畫，港區與城市市區緊密連結，並且提供更多且優質的公共空間，滿足社交、休閒、娛樂的需求。

### 1.大量開放空間提升城市活力

大量且多元的開放空間整合景觀規劃，同時結合水景，公共藝術品，廣場和活動場域，為人們各種各樣的節日和活動創造機會及預留了空間：如露天音樂會，馬戲團巡演，集市擺攤和街頭表演等，亦可以是簡單的娛樂、戲水、聊天、野餐，多樣化的空間與活動，吸引人們想要一次又一次地來訪。



開放空間多樣化的使用機能

### 2.人行、自行車優先的交通規劃

達令港由於地理位置及發展歷程，必須面臨市區快速道路的穿越，為貫徹該地區行人專區的發展原則，快速道路採取高架化的策略，地面外圍則以涵蓋輕軌路權的道路系統與週邊市區連結；區內則藉由架空的單軌列車以單向環狀系統串連雪梨市中心，以保有該地區高度的步行品質與空間延續性，使達令港再進行都市更新的同時也持續擴張港區行人旅遊天堂的版圖。



人行、自行車優先的設計

### 3.大型場館提供多樣化活動使用

港區內現有市集、澳洲國家海事博物館、雪梨水族館、雪梨會議展覽中心、各式購物商場及餐廳等設施，服務內容涵蓋民生、商業、辦公、休閒及觀光等廣泛的層面；其中雪梨會議展覽中心曾多次配合城市及國家舉辦大型活動，例如該中心曾作為2000年雪梨奧運及2007年澳洲亞太經合組織會議（APEC）主會場，充分顯示達令港區厚實的服務能量。



雪梨會議展覽中心



達令港購物中心

## （二）高雄市亞洲新灣區：港市合一<sup>1</sup>

過去高雄港港灣空間皆以港埠使用為主，管轄主體亦屬中央與地方分治的狀態，然因高雄港區船舶大型化趨勢及經濟轉型，使商港功能逐步外移機會增加，市區內港區因而可釋出的再發展的港灣腹地，其使用想像就變的無限寬廣，因此如何在這轉變的過程中，透過可行的執行策略與長期建設規劃，尋求城市發展與港灣最佳發展，並獲得都市環境改善的機會，以高雄市港灣再造的關鍵思考。

<sup>1</sup> 資料來源：「城市發展」半年刊，第十三期，「高雄港灣再造—亞洲新灣區」

2006 年高雄市政府透過發展共識及跨域合作策略，以高雄港區 1-22 號碼頭水岸改造國際競圖吸引全球關注，聚焦的五大公共建設，期將高雄港灣區建設為亞洲新灣區，變成亞洲甚而全球投資的新亮點，帶動港灣及周邊土地、產業開發、經濟發展及就業機會。

## 1. 港灣土地使用的先期策略

### (1) 都市計畫機能調整

民國 87 年起為解決港區及周邊土地使用轉型發展，將前鎮工業區、加工出口區及港區，轉型規劃為文化休閒、經貿發展及倉儲轉運使用，規劃 590 公頃的高雄多功能經貿園區，將原港埠使用之高雄舊港區都市計畫調整為特定文化休閒專用區，朝親水休閒商業文化等使用發展。透過國際徵圖引入國際思維，進行港灣地區改造之願景及策略規劃，逐步形成發展共識。

### (2) 引入活動入港，讓市民親港、識港

民國 94 年市府與交通部高雄港務局跨部門合作，簽訂委託開發行政契約進行高雄舊港區先期之建設，港灣與城市隔離的圍牆隨之打開，海軍光榮碼頭除役，透過渡輪、燈會及海洋博覽會等活動舉辦引入，此約 22 公頃的港灣空間變成市民親海的活動空間。

### (3) 建設港灣優質的空間及產業活動逐步引入

A. 打通三多路，讓港區與三多商圈緊密接合。

B. 另以閒置土地綠美化的方式，將散步道、綠園道、人行道、次要道路串連開放空間形成完整綠色網路，將近 21 公頃的土地改造成適合市民休憩使用的優質開放空間。

C. 將原臨港線的鐵道(成功路-高雄港站 5.7 公里)轉型為自行車道及城市綠廊，讓民眾平日也容易接近港灣腹地。

D. 高雄舊港區周圍舊倉庫改造為駁二藝術特區，計有五大倉庫、二個戶外廣場，帶來文創產業發展機會。

## 2. 推動旗艦計畫—亞洲新灣區計畫

縣市合併後，市府於資源整合加值的基礎上朝更宏觀及國際的視野規劃，以高雄港舊港區及周邊土地為基礎，政府公共建設投資為優先，景觀建築為焦點，經濟發展為目標，透過全世界優秀建築團隊設計競圖，打造出具國際港灣投資開發的亞洲新灣區，帶動城市整體的發展。

亞洲新灣區包含人文、環保、經貿、旅運及交通等各項思考層面，以四大國際建築及環狀輕軌為主：(1)海洋文化與流行音樂中心；(2)高雄港埠旅運中心；(3)高雄市立圖書總館；(4)高雄世界貿易展覽會議中心；(5)高雄環狀(水

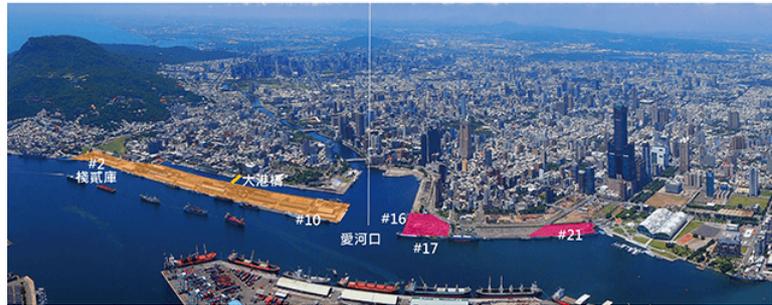
岸)輕軌。總興建經費超過新台幣200億元，並結合國有(航港局、臺鐵、國產署、國防部等)、市有、國公營事業(中油、台電、台肥、台糖等)、私有土地一起打造高雄亞洲新灣區，讓高雄晉身國際城市，更讓世界看見高雄，進一步吸引外商駐地投資。

### 舊港歷史休閒門戶

- 2-10號碼頭約20公頃
- 打造世界最長活化棧庫群

### 新灣商貿生活核心

- 16-17號、21號碼頭約4.8公頃
- 濱灣地標建築、複合商場、國際觀光飯店



### 3. 成立「高雄港區土地開發股份有限公司」

為發展高雄港舊港區碼頭周邊，搭配高雄市政府對整體水岸之規劃及相關都市計畫，加速推動執行相關區域發展規劃及招商，臺灣港務公司(土地、設施、行政資源，佔51%)與高雄市政府(土地、行政資源，佔49%)合資成立「高雄港區土地開發股份有限公司」，主要開發標的為2至21號碼頭，以四階段分期分區來開發。



### 4. 棧貳庫 KW2 及高港棧庫群 KWs 活化利用

棧貳庫位於高雄港2號碼頭，日治時期是磚牆瓦頂的單層倉庫，在盟軍轟炸後，1961年時重建成鋼筋混凝土結合力霸鋼筋屋架。2003年時被高雄市政府公告為歷史建築，2017年高雄港區土地開發公司與臺灣港務股份有限公司先針對棧貳庫進行整修復原，2018年，棧貳庫結合文化資產風貌的維護與再利用需求進行修復工作，利用倉庫質樸簡約的空間元素，打造專屬高雄港在地文創、餐飲、展覽的水岸生活空間，是全國最大單一倉庫改造活化。



在開放空間的營造上，配合市區及港區排水工程、進行港區內植栽移植就順勢的打造為高港水花園，重現港區防空洞與既有植栽的風華。

高雄市政府為串連駁二藝術特區、旗津及哈瑪星觀光圈，讓在棧貳庫的觀光人潮直航至旗津旅遊，由高雄市輪船公司新增棧貳庫到旗津的航線，打造專屬行人、自行車的綠能旅行。

## 二、海岸觀光廊帶與據點形塑

### (一) 新竹 17 公里海岸整體水環境改善計畫

#### 1. 新竹市的水環境架構

新竹市是一個被水環繞的城市，擁有河川、漁港、海岸、水圳，以環市水環境的架構為基礎，提出二軸一區的系統框架，包含頭前溪河川生態景觀軸、新竹漁港形象景觀區、17 公里海岸生態景觀軸，創造一座最宜居的生態城市。

#### 2. 從水環境到微笑水岸計畫

前瞻水環境計畫第一、二批次計畫，包含(一)新竹左岸整體景觀改造計畫；(二)新竹漁人碼頭水環境改善計畫；(三)17 公里海岸整體水環境改善計畫，共 12 項計畫，而此架構下，其它水岸相關共 20 項計畫也同時進行中，此 32 項計畫串連成 V 字型的微笑水岸。



#### 3. 17 公里海岸發展方向

依微笑水岸 2 軸 9 組團架構，17 公里海岸整體為一軸，共包含以下四組團：港南運河-生態遊憩、客雅溪出海口-灘地觀鳥、香山濕地-生態體驗、海山漁港/南港賞鳥區：生態觀察。17 公里海岸因為擁有國家級香山濕地，涵養了豐富生態，各種鳥類、蟹類，到紅樹林、埤塘、沙丘，

因此主要原則為「保護」、「生態」、「打開」。將已串連的自行車道營造良好的騎乘環境，同時塑造並保護各組團生態環境的不同屬性，讓 17 公里沿線具有層次與特色，並與周邊社區結合。

計畫透過生態綠化、綠建築改造方式，豐富整體水岸景觀風貌，並以海洋、景區入口意象配合港區建物造型及色彩作為主要環境元素；另將全區設施全面減量，以生態綠化、視覺穿透為目標，拆除多餘的水泥設施與護欄，打造共融式運動園區，設置無障礙空間，並進行自行車道及步道鋪面的改善，提升整體海岸休閒觀光廊帶之品質。





圖 2-9 新竹 17 公里海岸整體水環境改善計畫構想示意圖

## (二) 基隆市望海巷海灣串聯計畫

基隆潮境公園近年觀光活絡，基隆市政府提出「望海巷海灣串聯計畫」，獲得中央水環境計畫補助，要投入 2.1 億元從平浪橋至八斗子車站，打造兼具自行車、行人徒步區功能的親水步道，同時串連起長潭漁港和望海巷漁港，透過包括活動中心改造、保育區親水介面改善等計畫，提升觀光效能並促進漁村產業轉型。

其主要內容包含長潭漁港及望海巷漁港轉型優化工程，目標低使用度漁港轉型活化，結合海科館資源，進行環境整備與景觀美化，望海藍帶鐵馬景觀棧道串



圖 2-10 基隆市望海巷海灣串聯計畫配置及構想示意圖

連計畫，採雙鐵串連增設自行車引道，規劃八斗子車站至潮境公園入口鐵馬棧

道，以串連新北市水金九到八斗子地區（潮境公園、海科館）之觀光藍帶。

### （三）許厝港國家重要濕地

許厝港重要濕地位於桃園市大園區，為一國家級「國家重要濕地」，區內更有「重要野鳥棲地」分布，全區隸屬內政部營建署劃設之一級海岸保護區，區內潮間帶範圍亦屬二級海岸防護區，全區面積達 961 公頃，原為廢棄軍營的許厝港，因河流水系發達、河口地形發育良好，形成候鳥過境的最佳場所，濕地範圍具備良好地理環境條件，包含灘地潮間帶、沙丘、紅樹林及防風林等，可供水鳥、招潮蟹等生物棲息。百年前的許厝港可和廈門、福州貿易，港貿興盛，後因陸路與鐵路交通建設，且航運中心轉至基隆港與淡水港而逐漸沒落，轉為沿岸魚類、鰻魚捕撈和魚塭養殖，近來則呈現閒置狀態。

自 106 年起，桃園市政府著手委託「桃園許厝港濕地景觀整體營造委託規劃設計技術服務」計畫案，另於 107 年 9 月完成許厝港重要濕地(國家級)保育利用計畫，並規劃為濕地生態公園，在不影響生態、安全和明智利用之前提下，結合少量工程建設，達到其環境教育之成效，透過「河口濕地及魚塭生態復育」、「設置環境服務設施」及「成立並培訓在地巡護隊」三階段營造工作，達到溼地景觀永續整體營造之目標。



圖 2-11 桃園許厝港濕地景觀整體營造重點及規劃構想圖



圖 2-12 桃園許厝港濕地景觀整體規劃平面圖

### 三、漁港再生與創生

#### (一) 馬爾他 Marsaxlokk 漁村再生的參與式規劃經驗<sup>2</sup>

地中海小島國馬爾他，與臺灣緯度相近，只有兩個臺北市面積大小的馬爾他又有地中海的心臟之稱，因為其位置的特殊，歷史上不斷經歷著被殖民的處境，直到二十世紀末期才成立獨立政權。馬爾他重新全面盤點國家資源與優勢，啟動了後殖民時代的經濟蓬勃發展，尤其在觀光產業為馬爾他帶來了驚人的 GDP 成長。

除了以獨一無二的土黃石灰岩聚落而被列入世界文化遺產的古城首都 Valletta 之外，更讓人心嚮往之的是環繞之湛藍大海，沿海的村落與海港一年之中長達 8 個月被來自世界各地的觀光客簇擁著，位於馬爾他東南方的 Marsaxlokk 就是其中必訪的濱海小鎮。

「Marsaxlokk 馬爾薩什洛克港」就位於 Mlalta 馬爾他東南沿海馬爾薩什洛克灣的頂端，是馬爾他最南部的一個海港，其北、東、西三面陸地環抱，一面直通地中海，是天然的深水海港，是馬爾他全國最大同時也是歷史最悠久的漁港，隨著地中海的漁業資源日漸枯竭，加上歐洲各國漁業競爭日趨激烈，作為漁港的角色日趨淡薄，當地發展的經濟重心逐漸從漁業轉變為觀光旅遊業。

##### 1. 經濟開發主導的觀光型態，導致文化與自然遺產的急速流失

戰後全世界興起了一波觀光風潮，亟欲跟上世界腳步的馬爾他，在欠缺細緻的地方空間規劃與歷史脈絡梳理，以及將居民排除於地方開發規劃過程，一連串問題接連爆發。

而 Marsaxlokk 於戰後 60 年的發展更是見證了這一連串的轉變，急速商業觀光化所面臨的地方文化與自然遺產急速流失：傳統漁市吸引的龐大觀光人



<sup>2</sup> 資料來源：<https://eyesonplace.net/2020/02/06/13631/>

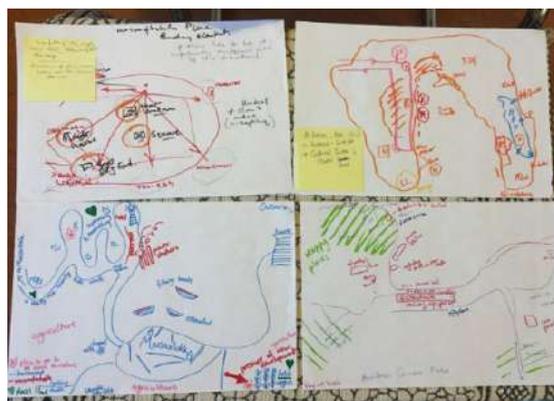
潮導致的交通擁塞與停車問題、隨著人潮而來的垃圾處理、傳統豐富的漁村文化逐漸被單一海鮮文化取代，上述問題讓 Marsaxlokk 逐漸失去了作為觀光賣點的傳統漁村特色。

目前 Marsaxlokk 的水岸發展是在一個長時間缺乏空間規劃、時間脈絡與傾聽民意的過程下的成果，在實際空間使用上也因此產生諸多的衝突。水岸空間可以說是這個漁村的心臟與文化起源地，但也是所有開發與環境問題的根源所在，狹長的海岸空間同時有著餐廳為確保海景第一排用餐不斷向海岸擴張的桌椅，也有市集商販在人潮聚集處展示商品，也是飯店、旅館開發商所覬覦的地點；但水岸卻也是漁民們出海捕魚前的休憩或是補網的場所，而海岸周邊也存在著生態敏感的溼地。

## 2. 漁村生活再生計畫：政府與民間的合作從良性互動與傾聽開始

鑒於 Marsaxlokk 的觀光發展潛力以及尋求永續的發展方式，2018 年馬爾他中央委託規劃顧問公司針對目前 Marsaxlokk 所面臨的問題希望透過與利害關係人的積極溝通與互動尋求眾人可以接受的解決方法，於是利害關係人共同參與的漁村生活再生計畫應運而生，以參與式規劃為主軸，擺脫過去單向溝通的說明會形式，取而代之的是無數場直接深入民眾生活、活動場域的工作坊舉辦，使利害關係人間的溝通和協調能建立在了解彼此需求與共同願景之上，並發展出實際可執行的行動方案。

最終達成了幾項共識與行動方案：考量海岸地區環境負載力超載，決定建置與鄰村和其他鄰近腹地相連接的自行車網絡，同時決定擴大與鄰近區域的觀光合作，避免人潮過度集中；也規劃出漁村外圍的綠建築停車場，讓海岸成為徒步區；在海岸使用空間規劃上，也劃分出餐廳、市集商販以及當地居民各自屬於自己的可使用區域。工作坊所蒐集到的各項願景行動方案當然不止於此，據規劃單位表示，最理想的情形是在各項行動方案執行同時，參與式決策的溝通與對話繼續下去，唯有不斷對話彼此的需求、願景與困難，才能針對問題提出有效且被大家接受的解方。



## (二) 新北市龜吼漁港親海漁港典範營造<sup>3</sup>

龜吼漁港位於新北市萬里區龜吼村，為北海岸兼具市集功能的觀光漁港，周邊可鏈結野柳風景區、金山老街及北海岸各風景據點之觀光廊帶。特產萬里蟹佔

<sup>3</sup> 資料來源：[http://www.cityyeast.com/passion3\\_show.php?passion3type\\_id2=34&passion3\\_id=1619](http://www.cityyeast.com/passion3_show.php?passion3type_id2=34&passion3_id=1619)

臺灣八成以上的海蟹捕撈量，每年 9-11 月秋季吸引大量觀光人潮。近年來龜吼漁港觀光人數大幅增加，觀光遊憩品質與周遭交通衍生諸多問題。

新北市政府漁業及漁港事業管理處即 107 年委託都市酵母開發工程有限公司辦理「107 年度新北市萬里區龜吼漁港親海環境營造整體規劃案」，在經過實際田調訪問 43 間攤販與在地漁民，以了解龜吼漁港漁業利用型態、空間營運，調查龜吼漁港魚貨買賣、漁船作息等。走訪社區，拜訪里長住民與區公所等相關單位，討論對於社區環境發展與期待後，以交通動線策略、親海環境營造、漁港環境美學為主，提出區域設計改善空間視覺與加入親海環境策略。翻轉龜吼漁港觀光與餐飲產業，讓當地環境與海洋文化有更多的可能性，預期能夠提升「攤商數量提升」「停車使用率增加」「淡季來客數提升」「漁業使用空間增加」「複合空間增設」等，

未來龜吼在地除了享受美食外，更能從事濱海活動、接觸傳統漁港產業，為臺灣創造一個舒服可學習的、想一去再去的親海漁港。



圖 2-13 龜吼漁港親海環境營造整體規劃構想模擬示意圖

### (三) 基隆市正濱漁港

基隆正濱漁港位於基隆市中正區和平島南方，屬於第一類漁港，為臺灣最早現代化漁港，是北部遠洋、近海拖網漁業基地，曾是繁榮極盛的漁貨商港，在日治時代更是金瓜石金礦的主要輸出港，富含歷史意義，惟現因產業沒落、環境潮濕多雨，導致現況漁業設施凋零、臨港住宅及產業設施等立面斑駁老舊，形成都市景觀品質低落的窳陋空間，失去原有風華。

自 104 年起，鄰近的和平島公園納入「北海岸及觀音山國家風景特定區」，文化部亦補助基隆大歷史場景計畫 8 億元，針對周邊歷史建築正濱漁會大樓、和平島阿拉寶灣聚落辦理修復及相關研究，位處東北海岸觀光據點核心區位的正濱漁港，進而提升觀光能量。

基隆市政府 105 年起更著手由環境美學議題開始，與實踐大學建築系共同舉辦正濱漁港「昨日之島」設計競圖比賽；另以和平橋為標的，透過環境色彩分

析、色彩工作坊、定調黃金色將橋換新裝，凝聚居民對環境色彩共識；106年舉辦「連結，看不見的基隆」參與式設計工作坊，以正濱漁港及八尺門漁港一帶，討論城市和水岸空間的想像，開始擾動正濱想像，建立對話平台，逐步與居民討論環境色彩美學，近年更以正濱漁港懷舊碼頭地區為示範地區，透過現地資源盤點建立基礎資料，並藉由工作坊提出色彩計畫，邀集專家學者與當地居民的交流討論方式凝聚共識，共同針對正濱漁港環境色彩提出願景、具體方案及操作建議。



#### 四、本計畫可參考之規劃策略

透過以上案例之研析，以「港灣再生與開發」、「海岸觀光廊帶與據點形塑」、「漁港再生與創生」、「旅遊小鎮」四大主軸分類，提出本計畫可以參考之處，如下表所示：

編號	案例類型	對本計畫之啟發
1	港灣再生與開發	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 透過道路及軌道系統之改善，便利大眾運輸的建設，連結海岸地區各空間系統，並確保其連續性及可及性。</li> <li>■ 透過活動辦理、郵輪、藝術引入增加海岸地區與城市核心地區的交流與互動，成為吸引人潮到來的魅力空間。</li> <li>■ 透過綠地、綠色網絡串連，提供市民休憩使用。</li> <li>■ 整合公私部門資源，共同打造海岸新願景。</li> </ul>

2	海岸觀光廊帶 與據點形塑	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 濕地空間透過自行車道連結，創造友善交通環境，並提倡環境教育、設施減量、綠化、注重視覺穿透等，以不過度人工化方式營造良善生態環境。</li> <li>■ 自高集客力景點向外連結，並擴大與各鄰近區域的觀光合作模式形成人潮擴散效益，不僅豐富遊程規劃，更可避免單點式過度集中的現象。</li> </ul>
3	漁港再生 與創生	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 以參與式規劃為主軸，透過說明會、工作坊方式，帶入各利害關係人意見，達到多方面溝通及雙向交流。</li> <li>■ 透過環境整備及景觀美化，並結合周邊既有資源，促進低度使用漁港轉型活化。</li> <li>■ 注重漁港環境美學，以親海環境、複合式空間使用等模式塑造魅力港灣。</li> </ul>

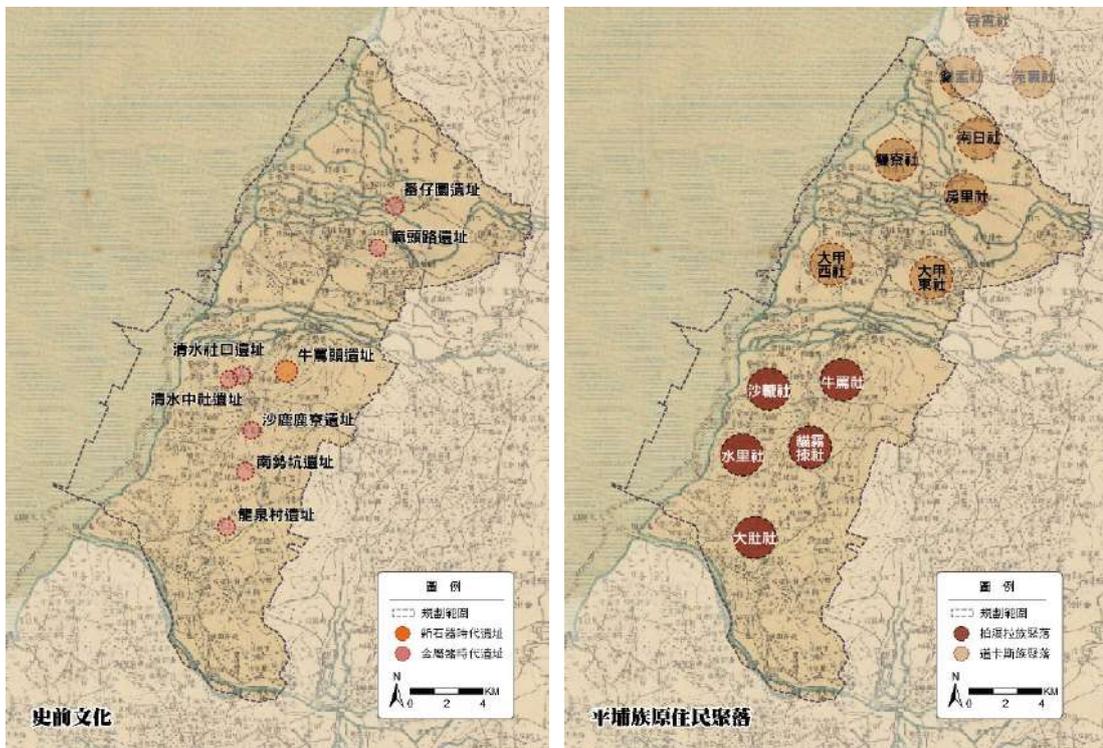
# 第參章 臺中市海岸地區發展條件

## 第一節 臺中海岸地區的發展與演變

### 一、史前時代

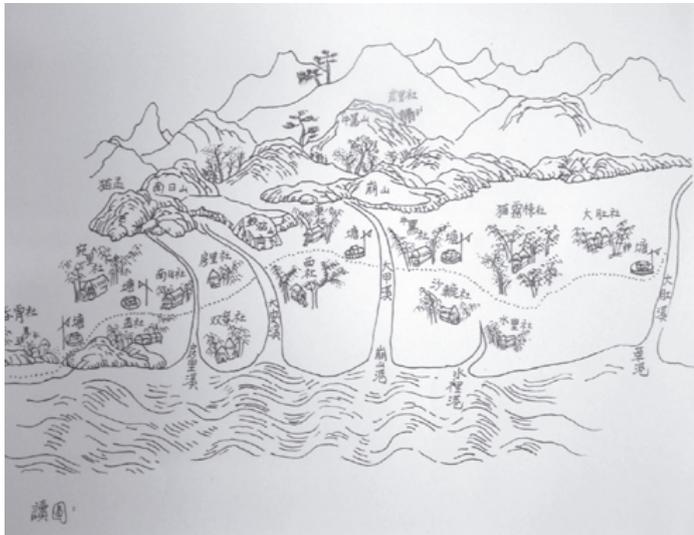
臺中海岸地區主要由濱海河口處的大甲扇狀平原、清水隆起海岸平原與東側的大肚臺地所組成。古大甲溪所搬運之泥沙堆積於臺中盆地北緣形成沖積扇，原與后里台地相連，約於第四世紀中更新世時期，受地層運動擠壓而隆起成西側陡東側平緩的大肚台地，其與后里台地連接處即被大甲溪切割決堤而分開，而大甲溪則改由臺中盆地北緣延長出海，其所搬運之堆積物隨即堆積在內水尾山至海邊的河口地帶，與大安溪沖積扇形成聯合沖積扇，形成今日的大甲、高美一帶。其後約於第四紀全新世，清水隆起海岸平原生成，隆起未久地形面頗為新鮮，屬於幼年海岸平原之初期，至此大致奠定了海岸地區的地形地貌。

臺中海岸地區最早的人類活動紀錄，可追溯至 4,500 年新石器時代中期的牛罵頭遺址，牛罵頭文化人大多居住在海岸和河湖沿岸，其分布範圍遍及苗栗、台中、南投、彰化等地。其後進入金屬器時代的番仔園文化時期，包含大甲番仔園遺址、外埔麻頭路遺址、清水中社遺址、清水社口遺址、沙鹿鹿寮遺址、南勢坑、龍泉村遺址等。



## 二、原始住民時代

臺中海岸地區主要為平埔族**拍瀑拉族**及**道卡斯族**的分布地，拍瀑拉族分布範圍大致為大肚溪至大甲溪間、大肚臺地以西之海岸平原地帶，其主要聚落包含大肚社、水里社、沙轆社、牛罵社、貓霧揀社；大甲溪以北則屬於平埔族-道卡斯族崩山八社（亦作蓬山八社，轄有大甲西德化社、大甲東社、南日社、雙寮社、貓盂社、房裏社、苑裏社、吞霄社等八社）分布地。明鄭時期以前，臺灣中部大肚河流域的原住民，包含拍瀑拉族、道卡斯族、巴布薩族、巴則海族、洪雅族建立跨部落聯盟稱「大肚王國」，後經漢人來臺之衝突而逐漸削弱，最終因 1731 年（雍正九年）大甲溪社番亂事件，清軍鎮壓而宣告瓦解，留存的聚落也漸向東邊山麓移動遷社或逐漸漢化。



仿繪康熙末年諸羅山川總圖大甲部分  
資料來源：周鍾瑄主修，陳夢林編纂《諸羅縣誌》



仿繪康熙 33 年臺灣府總圖大甲  
資料來源：高拱乾《臺灣府志》

## 三、明鄭及清領時期

漢人開發臺中海岸，大致可追溯至明鄭時期（明鄭從 1662 年至 1683 年領臺期間），登陸港口自北而南包含土地公港、溫仔寮港、大安港、溫寮港、高密港、梧棲港等。明鄭至清領時期，來臺漢人集中在大甲街、牛罵頭街（今清水一帶）、梧棲港街等處發展，大甲也因為其居重要交通要道與土壤肥沃，而成為軍事及商業重鎮，至乾隆 35 年（1770 年）大甲鎮瀾宮建立，整個大甲街已一片欣榮。另因大量漢人來臺開墾，經建水利設施，如五福圳、大甲圳（今虎眼大圳）、大安圳（今頂店圳）、高美圳等，以灌溉海岸平原上廣大沃土良田。



早期移民登陸路線圖  
資料來源：大安鄉誌

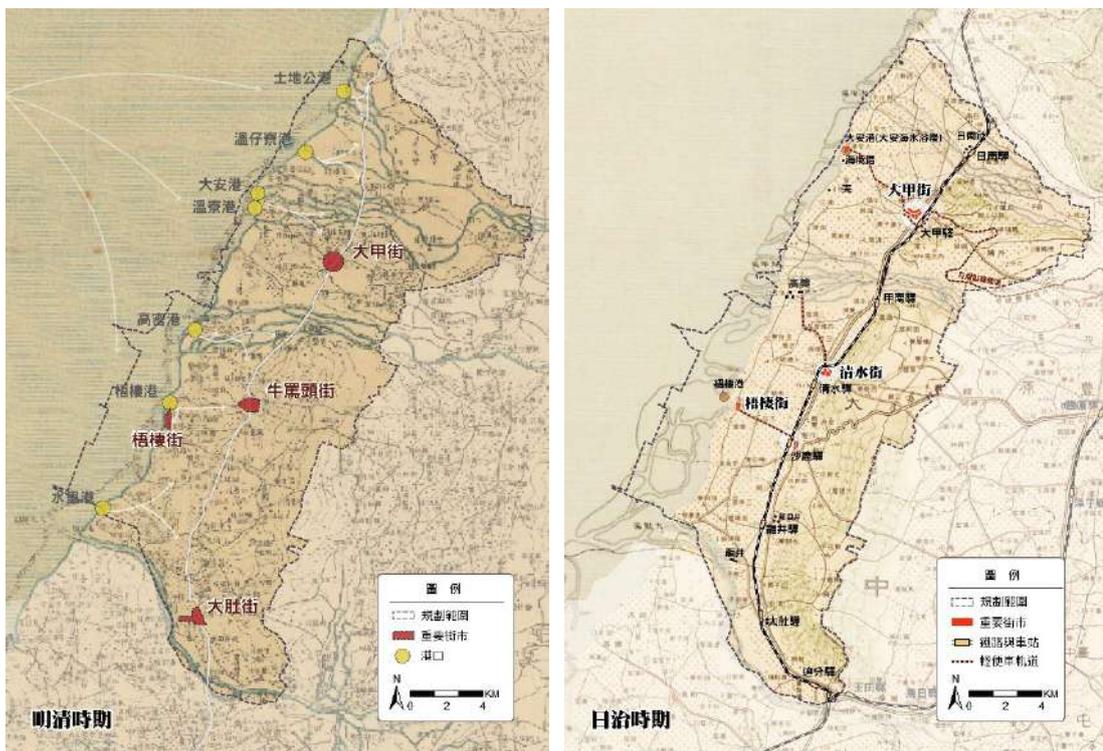
## 四、日據時期

1895年甲午戰爭後，臺灣納入日本版圖，當時北部的基隆港成為日方與臺灣連結的首要港口，高雄港則為臺灣工業港及企圖南進基地。中部港口規劃則因日方在臺灣對海峽兩岸貿易採隔離政策，原清末時期中部各港口功能定位一直處於擱置狀態，直到日治末期才有興建新高港（今臺中港）的計劃。

1908年西部鐵路縱貫線（山線）全面開通，而海線鐵路也至1922年通車，至此已大致底定臺中未來的鐵道交通系統，海線鐵路經過大甲、清水、沙鹿，帶動了人口聚集與城市擴張，而梧棲則因為未有鐵路經過及與日本對中國的航海禁令，大大限縮其發展，大甲及清水亦取而代之的成為當時海線的城鎮重心。

大正10年（1921）日本政府於大安溪設立火炎山堤防及取水門，大正13年（1924），修建大甲溪堤防，才穩定當地田園的開墾，但也因此改變大安溪、大甲溪的水流，提供大量的河床地供開墾。

大正12年（1923）開發大安海水浴場，吸引大甲人民前往戲水、游泳。昭和10年（1935）大甲市區改正，拓寬大街（順天路），並新開闢大安港路連接大安港，亦有運送甘蔗及供客運使用的五分窄軌鐵道。



## 五、國民政府時期至今

1945年日本戰敗投降，國民政府接收臺灣，原日治時期因貿易發展之需，擇於梧棲港處設立之「新高港」，因戰事影響僅部分築港工程完成即遭停頓，並於戰後更名為臺中港，接手的國民政府積極籌備臺中港復建事宜。後經戒嚴時期暫時

停工，與多年各單位的奔波協調，終於民國七十一（1982）年陸續完成臺中港各項建設，隔年亦完成梧棲漁港建設，而港區建設亦造成高美地區泥沙淤積，逐漸形成今日具豐富生態與觀光價值的高美重要濕地。其後經過十大建設時期，經濟快速成長，國道 3 號、國道 4 號、台 61 線等建設，2004 年臺中國際機場遷建及 2007 年高鐵通車等，相關建設的完善增加了海線地區對外的連結與發展機會，加之近期相關大型建設的陸續到位，如三井 Outlet、高美濕地遊客服務中心、台中海洋館、大安港媽祖文化園區、大安濱海樂園露營區等，皆使臺中海岸遊憩顯得多元而豐富。



## 六、小節

臺中海岸地區自史前時代的地質變動及不同時期的發展，造就今日台地與海岸平原的地形起伏，及歷史街市、老建築、軌道路線、文化傳統等資源，可供發掘推廣與觀光遊憩；而國民政府時以來，國道 3 號、國道 4 號、臺中港等大型建設，帶來經濟的快入速成長外，卻也大大影響臺中市海岸地區，包含灘地的淤積、高美濕地的形成，以及大幅的轉變了港區周邊的土地使用行為。後續建設的濱海景點如大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、三井 OUTLET 等的興建完工，帶來更多元化的海線觀光旅遊選擇。以上豐沛的景點，皆可以作為後續海線旅遊的資源，同時於開發時，可適當地保留與發揚其歷史紋理，加深景點的地域性與自明性。

## 第二節 氣候條件分析

本計畫範圍位於臺中市濱海地區，考量濱海地區與臺中山區、平地可能的氣候差異，因此本計畫依據中央氣象局公布之近 5 年（2015~2019）之氣象資料，選定臨海的大甲、大安、清水、梧棲、龍井等 5 處測站作為本計畫氣候分析之依據。相關氣候分析敘述如下：



### 一、氣溫

臺中市位處於副熱帶季風氣候區，依據近 5 年的氣溫統計，平均氣溫以清水區 7 月份平均氣溫 29.82 度最高，最低溫 16.12 度則出現大甲區的 1 月，全年平均溫度為 23.6 度，屬於夏熱冬乾，全年溫暖的氣候類型。

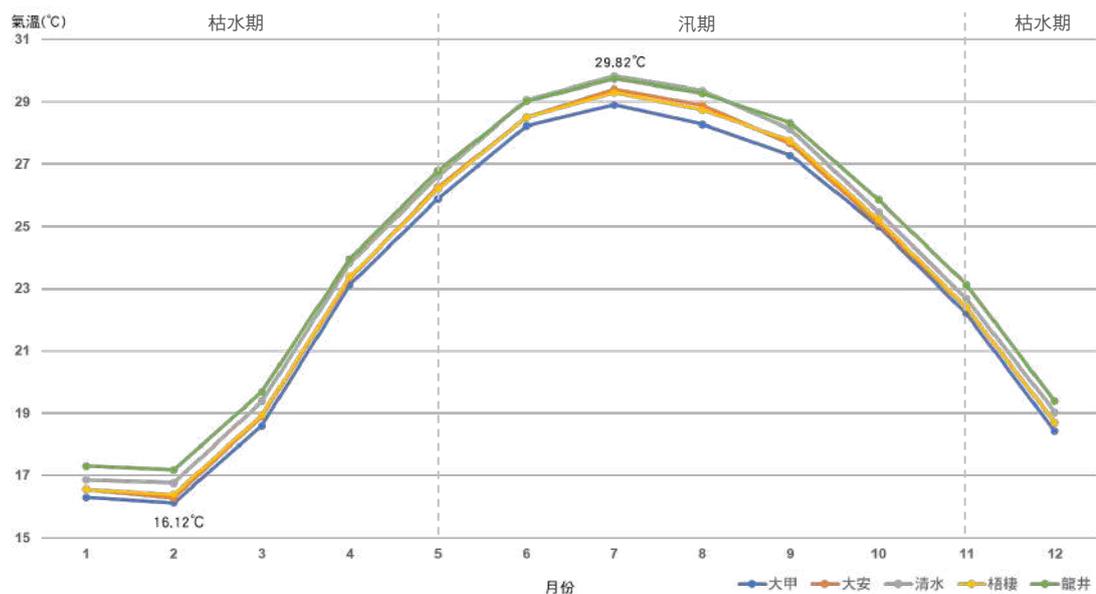


圖 3-1 臺中濱海地區每月氣溫統計 (2015~2019)

### 二、降雨量與降雨日數

臺中濱海地區年總降雨量為 1,254.53mm，平均每月降雨為 104.54mm。依據中央氣象局資料統計，臺中市海岸地區主要降雨集中在 5~6 月之梅雨季節，約佔全年降雨量之 35.7%，及 8 月颱風季節，約佔全年降雨量之 23.65%，單月降雨量甚至可以達到 338.98mm；而冬季則寡雨，每月降雨日數僅約 3 天，甚至可能出現缺水的現象，總體來說屬於冬乾夏雨的降雨型態。

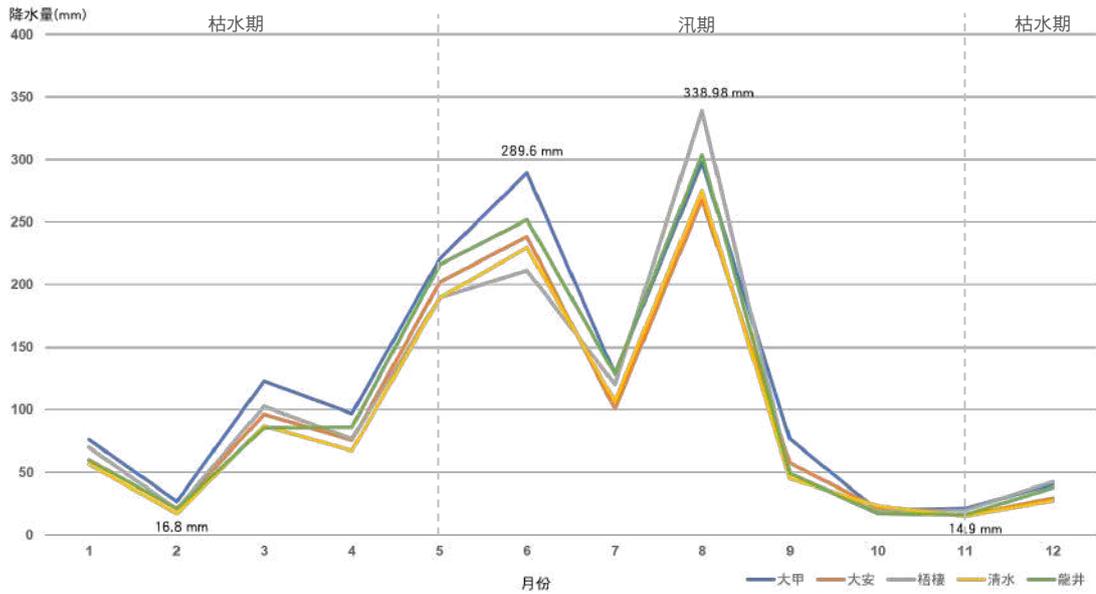


圖 3-2 臺中濱海地區每月降雨量統計(2015~2019)

### 三、日照時數

臺中海岸地區 5 處測站僅梧棲測站提供日照時數資料，就日照時數而言，梧棲測站測得之總日照時數為 2,176.26 小時，約佔全年之 24.84%。日照時數最多之月份為 7 月份，每月可達 234.28 小時(佔該月之 31.49%)，其次為 9、10 月份。最少之日照時數月份為 2 月份，每月平均僅有 124.76 小時之日照，約佔該月之 18.57%)。依據上述對於日照時數之分析結果，可以作為日後考量太陽光電發電系統之參考依據。

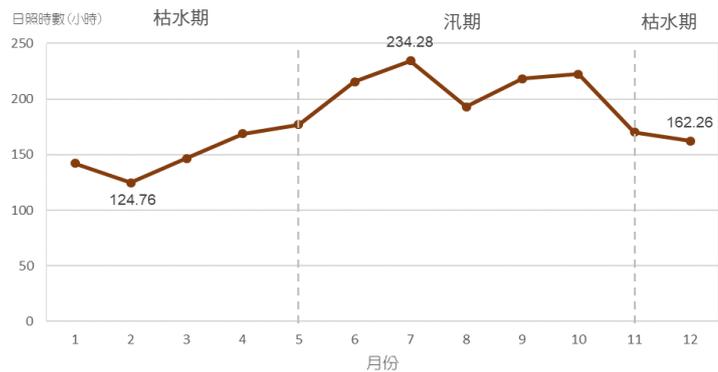


圖 3-3 臺中濱海地區每月日照時數統計(2015~2019)

### 四、風環境

風速之測量可分為平均風速以及最大 10 分鐘風速，就平均風速來看，海岸地區冬季(10 月至 2 月間)平均風速最大，其中梧棲測站、清水測站、大安測站因鄰近海岸，測得之平均風速亦較高，梧棲測站最高平均風速可達 5.84m/s。

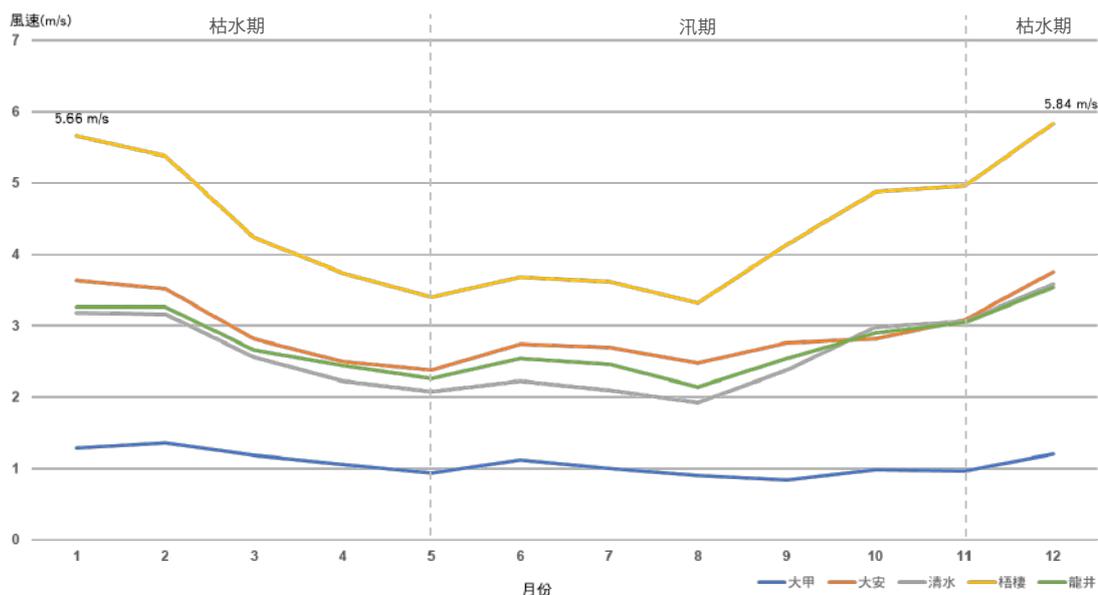


圖 3-4 臺中濱海地區每月平均風速統計(2015~2019)

最大 10 分鐘風速即是測站在特定期間內之最大 10 分鐘平均風速，就中央氣象局提供之測站 2015 年至 2019 年資料，其中 5 月份風速最小，大甲區測得之風速為 9.34 m/s，而 9 月份風速最大，以梧棲區為例，最大 10 分鐘風速可達 35.02 m/s。

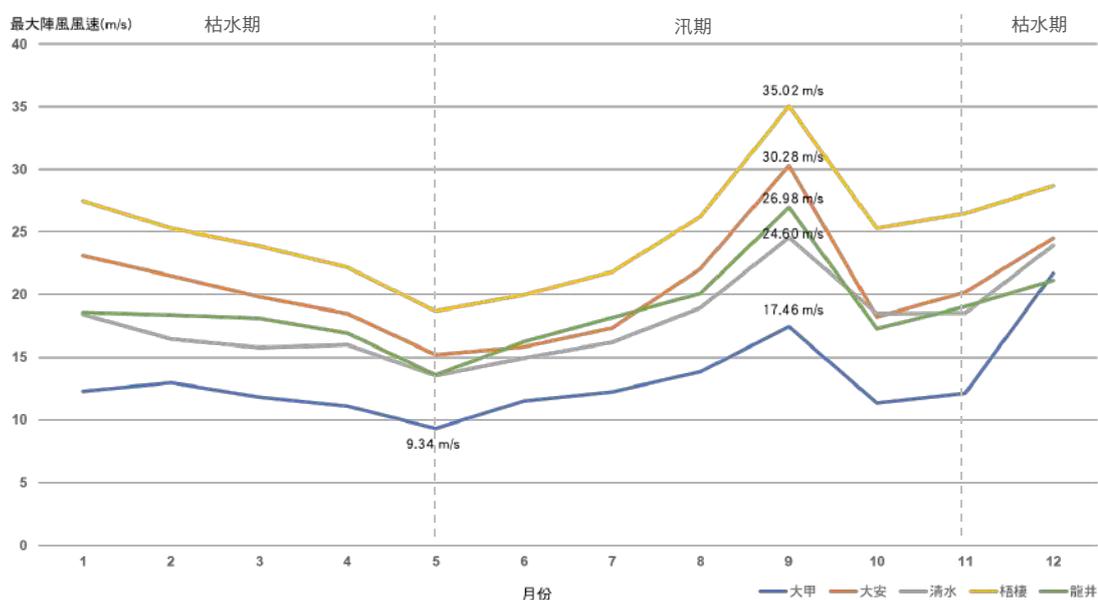


圖 3-5 臺中濱海地區每月最大 10 分鐘風速統計(2015~2019)

以風力發電而言，一般風機啟動風速為 3~4 m/s，額定風速為 12~15 m/s，停機風速為 25~27 m/s，因此依據風速統計資料，本計畫範圍內風速條件適宜進行風力發電，現況設有包含中火風力發電廠、中港風力發電廠、中威大安大甲清風清水風力發電廠、安威大甲風力發電廠等，依海岸線沿線布設，形成特殊的海岸景觀。

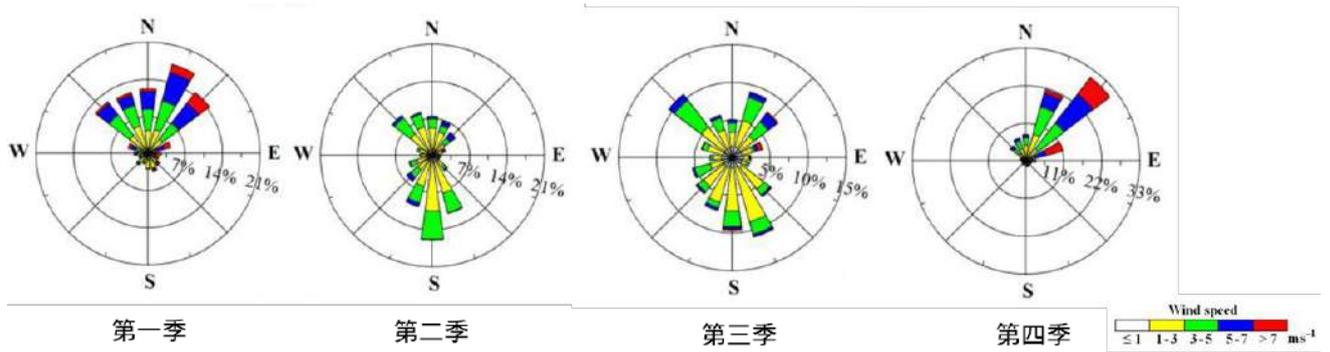


圖 3-6 臺中濱海地區風花圖 資料來源：利用物聯網技術整合環境污染監測之先期研究計畫

另依據「利用物聯網技術整合環境污染監測之先期研究計畫」，利用臺中海岸地區空氣品質測站所繪製之風花圖顯示，海岸地區自 10-12 月（第四季）至隔年的 1-3 月（第一季）風速快風力強，主要風向為北風、東北風為主；而 4-9 月間（第二季、第三季）則主要以南風為主，風力較弱。

## 五、相對溼度

臺中市海岸地區年平均相對溼度為 81.06%，最大為 1 月及 5 月份，可達 83.12%，最低是 10 月份為 78.28%。因本計畫基地位於濱海地區，海之蒸發散與海風等所帶來充沛溼氣，總體而言全年溼度變化不大，介於 74.8%至 87.8%之間，普遍而言大甲區溼度較高，梧棲區溼度較低，而一年中又以冬季溼度稍低。

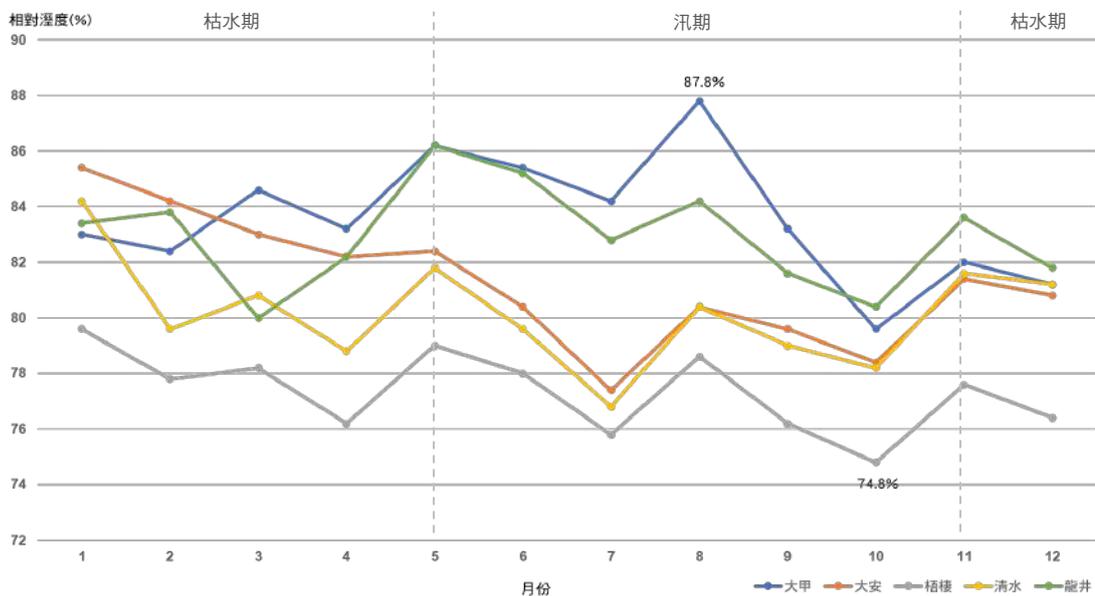


圖 3-7 臺中濱海地區每月相對溼度統計(2015~2019)

## 六、空氣品質

空氣監測數值可透過將數據轉換為空氣品質指標 (AQI) 值之方式，作為空氣品質之評判標準。一般使用 O<sub>3</sub>、PM<sub>2.5</sub>、PM<sub>10</sub>、CO、SO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub> 等 6 項測項轉換為即時副指標值，再取出其中最大值為即時空氣品質指標 (即時 AQI)，該最大值測項即為指標污染物。依據行政院環保署公布之標準，AQI>100 即開始對敏感族群產生健康上的影響，AQI>150 則對所有族群皆有健康影響甚至危害。

依據臺中市環保署五座測站測量數據，108 年空氣品質不良日數 (指 AQI 日平均>100) 為 44 天，相較於 107 年的 60 天減少 16 天。而環保局公布數據中懸浮微粒 PM<sub>2.5</sub> 年平均濃度 108 年為每立方公尺 17.7 微克，相較於 107 年 18.8 微克改善了 1.1 微克。另依據 108 年各月份測站之空氣品質不良日數統計，約在 3 月及 10 月前後，AQI>100 的比例高，空氣品質較為不良。



表 3-1 環保署一般測站 108 年 1-12 月不良日數(AQI>100)統計表

測站	108 年累積站日數			不良百分率%
	PM <sub>2.5</sub>	O <sub>3</sub> (8hr)	合計	
豐原	10	28	38	10.41%
沙鹿	12	26	38	10.41%
大里	7	36	43	11.78%
忠明	24	24	48	13.15%
西屯	22	27	49	13.42%
合計	75	141	216	11.84%

資料來源：臺中市環保局

表 3-2 環保署一般測站各月份不良日數(AQI>100)統計表

測站	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
豐原	1	1	6	5	2	2	1	3	4	10	3	0
沙鹿	4	2	3	2	5	2	1	1	4	11	3	0
大里	1	1	6	5	2	2	1	2	7	13	3	0
忠明	4	4	9	5	2	2	1	2	5	10	3	1
西屯	4	5	8	4	2	2	1	3	5	12	2	1
合計	14	13	32	21	13	10	5	11	25	56	14	1

資料來源：臺中市環保局，本計畫彙整

表 3-3 空氣品質指標 (AQI) 與健康影響及活動建議

AQI	0-50	51-100	101-150	151-200	201-300	301-500
狀態色塊	綠	黃	橘	紅	紫	褐紅
對健康與活動的影響	良好 空氣品質為良好，或無污染。	普通 空氣品質普通；但對非常敏感族群產生輕微影響。	對敏感族群不健康 空氣污染對敏感族群的健康影響一般明顯。	對所有族群不健康 對所有人的健康產生影響，對敏感族群較嚴重。	非常不健康 健康警報：所產生的人健康影響都較嚴重。	危害 健康威脅，達到緊急狀態，對所有人產生影響。

資料來源：行政院環保署

## 七、小節

綜合以上氣候條件分析，臺中市海岸地區夏季較多雨炎熱，而冬季則低溫風大，其風速條件適宜進行風力發電。冬季海岸為降低風的影響，應廣植防風林或發展室內遊憩場所，另外亦適合發展以風力為動力之運動，如風箏衝浪等，以充分發揮氣候環境特色，並改善海岸地區冬夏遊客不平均之現象。

## 第三節 自然生態資源分析

### 一、地形地質

#### (一) 地形

1. **海岸平原**：包含大甲-清水斷層以西地區，為臺中市地勢最為低平的地帶，海拔高度多在 10 公尺以下，西側臨臺灣海峽。地形上主要包含大甲扇狀平原扇端部分及清水隆起海岸平原，有大安、大甲、大肚三大溪流及眾多溪溝流經入海。
2. **臺地**：大肚臺地北起大甲溪南側，南迄大肚溪北岸，南北長約 20 公里；西以陡崖和清水海岸平原相接，東部則界線較不明顯，在轄境內地形區界大致和中山高速公路相符，東西平均寬約 7 公里，是一個大致呈長方形的臺地。
3. **臺中盆地**：大甲-清水斷層以東地區屬之。本區屬臺中盆地北段，由大肚臺地、后里臺地、西部麓山帶山地自西、北、東三面圍繞著臺中盆地所構成，呈現三面高、中南部低平的地勢。

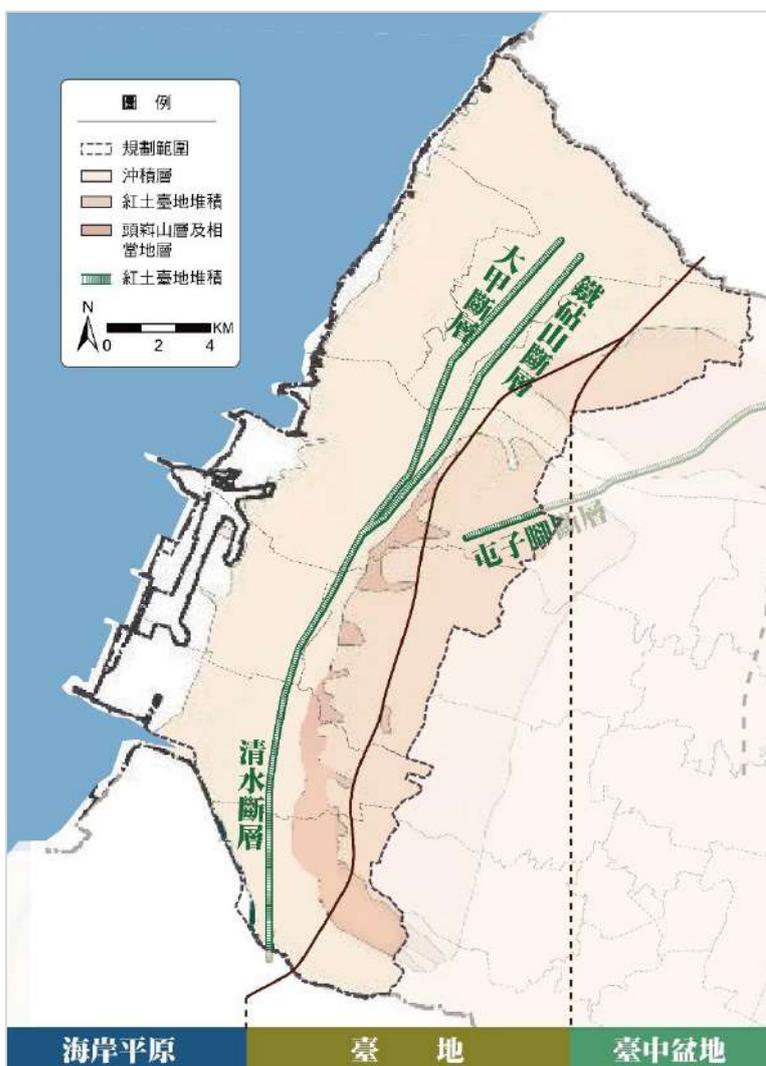


圖 3-8 地質及斷層分布示意圖

#### (二) 地質

臺中市地質分布與地勢分布相當，就濱海地區而言，主要為現代沖積層，而於大肚山臺地一代則為更新世紅土臺地與上新世-更新世頭崙山層。

### (三) 斷層

經濟部地質調查所資料所示，臺中市目前已知之活動斷層共有 7 條，其中位於臺中濱海地區者有大甲斷層、鐵砧山斷層、屯子腳斷層及清水斷層；而清水斷層亦是經濟部地質調查所公告之活動斷層。

## 二、水文

### (一) 河川

臺中市境內流域範圍從北至南可大致分為房裡溪、大安溪、大甲溪、烏溪及臺中港沿海等 5 個流域。大安溪、大甲溪、烏溪為中央管河川。除臺中港沿海流域溪流外，其餘皆發源自東側山林，並向西流入臺灣海峽。

依照行政院環境保護署河川水質年報顯示，中央管河川中，烏溪流域由於受到家庭生活污水、工業廢水、垃圾滲出水及旅遊影響等，水質介於輕度污染至中度污染，汙染較為嚴重；而大甲溪及大安溪水質則介於未(稍)受污染程度至中度污染程度。

表 3-4 臺中市海岸地區主要河川分析表

水系名稱	幹流長度(公里)	流域面積(KM <sup>2</sup> )	平均流量	平均坡度	發源地	出海地
大安溪	95.76	758.47	49.8	1/75	大霸尖山	大甲區 大安區
大甲溪	124.20	1235.73	40.7	1/60	南湖東山、南湖大山	清水區 大安區
烏溪	119.13	2025.60	114.43	1/92	合歡山、更孟山	龍井區 伸港鄉

資料來源：臺中市景觀綱要計畫

#### 1. 大甲溪

大甲溪上游發源於雪山山脈之次高山及中央山脈之南湖大山等群嶽，由東往西橫貫臺中市，上游匯集合歡溪及七家灣溪等支流，下游於大甲與清水間注入臺灣海峽，為臺灣三大河流，大小支流共 22 條，水量豐沛，是臺灣水利資源最豐富溪流之一。

依據經濟部水利署 106 年執行之「大甲溪水利文化資源先期探討計畫」成果報告書紀錄，大甲溪流域魚類剩不到 100 種，其中如櫻花鉤吻鮭、蓋斑鬥魚、七星鱧等多種瀕臨絕種魚類；鳥類則多達百餘種，常見的約 70 多種，分布在大甲溪流域各種不同的環境中，如白嘴巨鴉、鴛鴦、冠羽畫眉等；而植物則分成海拔三千公尺以上的亞高山針葉林、二千五百公尺至三千的冷溫帶針葉林、二千公尺至二千五百公尺的針闊葉混和林、二千公尺以下則分佈

有赤楊、青楓、栓皮櫟、楊梅、山櫻花等。

## 2. 大安溪

大安溪主要源頭為北面之馬達拉溪及南面之雪山溪，兩溪匯流後始稱大安溪，蜿蜒流經山區至象鼻溪匯入後，主流轉向南行，納匯大雪溪、北坑溪及南坑溪等支流，至士林、雙崎附近後納匯雪山坑溪及烏石坑溪，過雙崎後主流轉向西行，於卓蘭納入溪，至三義鄉火炎山附近復納重要支流景山溪而於大甲區建興里大安區頂安里之間附近注入台灣海峽。

依水利署於民國 99 年完成之大安溪水系河川情勢調查，大安溪主流水域生物魚類有 7 科 12 種、蝦蟹類 4 科 6 種、水棲昆蟲 9 科 11 種、螺貝類 3 科 3 種、浮游植物 43 屬 61 種、浮游動物 28 屬 28 種、附著藻類 38 屬 53 種，其中有 7 種魚類、2 種蝦蟹類為特有種，並有 6 種外來種魚類，尚無保育類。

## 3. 烏溪

烏溪（原名大肚溪）發源於合歡山之松嶺，上游稱北港溪，流至國姓柑子林附近與南來之南港溪匯合為烏溪主流，流經臺中盆地與彰化平原注入台灣海峽，烏溪是台灣第三大河流。

依照臺灣河川復育網之調查統計，烏溪魚類 23 科 45 種、蝦蟹類 9 科 21 種、螺貝類 17 科 22 種，兩棲類 4 科 19 種、爬蟲類 10 科 33 種、鳥類 41 科 116 種、哺乳類 13 科 29 種、蝶類 9 科 141 種、蜻蜒 6 科 23 種，而植物共有 107 科 567 種，包含沙丘林植物、河口草澤植物、旱地農作物等。

## （二）海岸

臺中市海岸線北起房裡溪，南迄大肚溪口，長度約 41 公里，其中，超過 9 成為人工海岸，自然海岸僅分布於河川出海口（大安溪口及大甲溪口），沿海行政區為大甲區、大安區、清水區、梧棲區與龍井區等。依據內政部 107 年 8 月公告之「海岸地區範圍」臺中市海岸地區範圍面積共 30,506 公頃，其中濱海陸地範圍約 10,368 公頃，近岸海域範圍約 20,139 公頃，佔全臺比例約 2.22%。

臺中沿海地區地形平緩，受海峽地形抬高暴潮位影響，早年為災情較為嚴重之地區。本地區海堤曾經大力整建，而目前大甲溪以南之海岸均劃入臺中港區範圍內，介於大安、大甲溪間之海岸也因受臺中港防波堤之影響，大致形成淤積穩定狀態。既有海堤可以考慮以土砂覆蓋，並以植生綠美化，減少對景觀之衝擊；海堤前之潮間帶區域則可規劃、整建為兼具親水、教育、研究等功能之生態復育區。

### 1. 海岸類型

臺中海岸屬於沙岸地形，北段海岸本為大安溪與大甲溪河口掌狀沖積平原，潮差大（5.2 公尺），海埔地發達。南段海岸則屬烏溪口之沼澤區，小型排水

路眾多而分歧。

## 2. 防風保安林

防風林主要分布於臺中港北側至苗栗縣界之間的沿海地區，依據林務局公布之全臺保安林分布資訊，臺中海岸地區共 5 處防風保安林，樹種以木麻黃為主，海岸線沿線亦種有木麻黃、黃槿等濱海植物作為防風固沙之效。

表 3-5 臺中市濱海地區防風保安林一覽表

編號	保安林種類	座落位置概述	面積（公頃）
1432	防風保安林	南房裡溪以南至松柏漁港以北沿岸	5.15
1426	防風保安林	松柏漁港以南至大安溪以北沿岸	32.43
1427	防風保安林	大安溪以南至大甲溪以北沿海地區	32.09
1436	防風保安林	大甲溪出海口南岸	24.20
1435	防風保安林	臺中港北側	166.90
合計			260.77 公頃

資料來源：行政院農委會資料開放平臺

## 3. 漁業資源利用及保護區之空間分布

臺中市周邊海域之漁業資源利用範圍包含臺中市專用漁業權區；保護區包含松柏、五甲、臺中港(一)人工魚礁禁漁區及大甲、大安(一)、(二)保護礁禁漁區；此外沿岸地區另有二處國家重要濕地，包含高美重要濕地及大肚溪口重要濕地，同時也是公告之野生動物重要棲息環境及野生動物保護區。另於 109 年 9 月 1 日公告施行的中華白海豚野生動物重要棲息環境，自苗栗縣龍鳳港，向南經過臺中市、嘉義市，至雲林外傘頂洲。

## 4. 港灣分布

臺中市海岸包含 1 處商港為臺中港；6 處漁港，其中包括 1 處第一類漁港為梧棲漁港，松柏、五甲、北汕、塭寮及麗水等 5 處第二類漁港。

## 5. 大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區

臺中市境內唯一海水浴場大安海水浴場，佔地 30 公頃，西臨臺灣海峽，為既平且寬的黑色沙灘，因水質不穩定關係，已增加陸域遊憩活動供民眾選擇，因此改名為大安濱海樂園。每年 6-7 月間舉辦大安沙雕音樂季，另附有戲水區等人工設施區域。近幾年臺中大甲媽祖國際觀光文化節吸引眾多人潮造訪大安，濱海地區媽祖文化、信仰活動更形成了媽祖文化信仰中心，因此特設立大安港媽祖文化園區，具有著強化地區信仰與帶動發展蓬勃之深遠意義。唯園區於 106 年僅完成基座建築部分，目前已有民間機構提出雕像捐贈計畫，初估須 3.5 年進行，約 113 年底完成，周邊景觀工程進度仍持續推動中。

### (三) 海域水質

大安濱海樂園內海水浴場為臺中唯一海水浴場，然海水浴場海域水體水質長年受大腸桿菌污染，水體中大腸桿菌群菌落數偏高，以致遊客人數逐年下滑，終於民國 95 年被迫關閉。

依據臺中市風景區管理所「大安海水浴場水質改善基礎技術評估工作委託技術服務」，於 104 年針對海水浴場鄰近海域及河川水質水量監測分析結果，該年度污染源大宗為民生及畜牧排放水，事業佔比甚低。經農業局、環保局等相關局處單位針對畜牧廢水處理之輔導與政策推動，海水浴場水質污染問題已大幅降低，政府亦開放民眾從事衝浪及沙灘活動，如沙灘戲水、衝浪、風箏衝浪，然因周邊水域大腸桿菌數值尚未穩定，並未開放游泳活動。

以下就臺中市政府環保局所公布之近五年海域水質監測及海灘水質監測成果做一整理與說明：

#### 1. 海域水質監測

行政院環保署訂定之水體分類標準，其中 pH 值、溶氧量、大腸桿菌數等直接影響水體分類。依據臺中市政府環境保護局公布之 105 年至 109 年（僅公布至 109 年）針對海域環境水質監測成果，大肚溪出海口、臺中港區、高美濕地、大甲溪出海口及大安浴場水質，皆屬於甲級水質。

表 3-6 臺中市海域水質監測成果

單位：CFU/100ml

大腸桿菌監測 監測時間 監測站	109 年		108 年			107 年				106 年				105 年			
	3 月	9 月	6 月	9 月	12 月	3 月	6 月	9 月	11 月	3 月	6 月	9 月	12 月	3 月	6 月	9 月	11 月
大肚溪出海口	15	<10	210	300	650	10	160	<10	30	<10	10	40	85	530	<10	25	20
臺中港區	55	<10	10	350	550	15	150	<10	25	<10	<10	15	10	15	10	45	40
高美濕地	15	<10	25	400	550	30	95	<10	250	<10	<10	<10	15	100	<10	10	<10
大甲溪出海口	10	<10	30	450	400	25	120	<10	150	<10	<10	15	50	15	<10	130	95
大安海水浴場	70	<10	75	350	800	<10	160	<10	550	<10	<10	200	10	10	15	25	25

資料來源：臺中市政府環保局，本計畫彙整

#### 2. 海灘水質監測

行政院環保署訂定之海灘親水水質標準，其參考香港及美國泳灘水質監測發布方式，主要以甲類海域之海洋環境品質標準大腸桿菌群之菌落數在 1000 CFU/100mL 以下（以下簡稱「符合甲類」），為判定依據。符合甲類者，再以腸球菌區分為優良或普通，其中腸球菌群<50MPN/100ml，則為優良水質，而大腸桿菌群>1000CFU/100ml 則不宜親水。

表 3-7 海灘水質檢測標準

水質分類	參考限值
優良	大腸桿菌群 $\leq$ 1000 CFU/100mL，且腸球菌群 $\leq$ 50 MPN/100mL
普通	大腸桿菌群 $\leq$ 1000 CFU/100mL，且腸球菌群 $>$ 50 MPN/100mL
不宜親水活動	大腸桿菌群 $>$ 1000 CFU/100mL

資料來源：行政院環保署

據此檢視臺中市政府環境保護局公布 106 年至 110 年針對大安濱海樂園南堤及北堤兩監測點的海灘水質監測成果(公布至 110 年 11 月)，可見 106 年以前水質較不穩定，監測數據大腸桿菌群經常超過 1000 CFU/100ml，而不宜親水。然而近年來大安濱海樂園監測點的水質則趨於穩定與優良，大腸桿菌數幾乎都符合優良標準，腸球菌則落在普通標準，故整體海灘親水標準水質分級為普通水質，尚為可戲水之水質。

表 3-8 臺中市海灘水質檢測成果

大腸桿菌 CFU/100mL / 腸球菌 MPN/100mL	110 年				109 年				108 年				107 年				106 年			
	3 月	6 月	9 月	11 月	3 月	6 月	9 月	10 月	3 月	6 月	9 月	12 月	3 月	6 月	9 月	12 月	3 月	6 月	9 月	12 月
大安濱海 樂園北堤	15/<1 0	<10/5 2	150/ 86	5000 /160	110 /240	35/ 260	300/1 0	550/1 400	15/ 10	110/ 41	90/ 330	<10/ 260	150/ <10	20/ 31	110/ 710	250/ <10	<10/ <10	200/ 86	<10/ 320	500/ 960
大安濱海 樂園南堤	<10/1 0	<10/5 2	150/ 110	100/ 140	75/ 400	35/ 130	200/< 10	800/5 00	35/ 73	65/ 52	130/ 85	<10/ 390	150/ <10	55/ 10	10/ 1000	400/ 1000	25/ <10	1000/ 31	<10/ 360	410/ 810

資料來源：臺中市政府環保局，本計畫彙整

#### (四) 潮汐分析

依據中央氣象局公布之潮汐統計，臺中港測站自 2001 年至 2020 年統計資料，全年平均高潮位 2.061 公尺，低潮位 -2.039 公尺，由數據可以看出，汛期期間（5 月-11 月）平均高潮與平均低潮數據都較高，枯水期（12 月至隔年 4 月）潮水位較低。

表 3-9 臺中港潮位統計表(2001-2020)

月份	最高高潮位(公尺)	平均高潮位(公尺)	平均潮位(公尺)	平均低潮位(公尺)	最低低潮位(公尺)
1	2.840	1.923	-0.064	<b>-2.222</b>	<b>-3.312</b>
2	2.782	1.908	-0.049	-2.138	-3.074
3	3.180	1.949	-0.002	-2.068	-3.093
4	2.808	1.972	0.052	-2.018	-3.126
5	2.798	2.015	0.129	-1.972	-3.041
6	2.875	2.071	0.173	-1.993	-3.104
7	2.929	2.138	0.2	-1.964	-3.159
8	3.206	<b>2.239</b>	<b>0.263</b>	-1.891	-3.024
9	<b>3.338</b>	2.235	0.244	-1.901	-2.935
10	3.158	2.163	0.15	-2.000	-2.979
11	2.981	2.070	0.062	-2.107	-3.143
12	2.794	1.956	-0.013	-2.184	-3.159
全年	3.338	2.061	0.096	-2.039	-3.312

資料來源：交通部中央氣象局

## （五）危險水域

依據臺中市消防局公布之臺中市 11 處主要危險水域，其中有 2 處位於本計畫範圍內，包含大安海水浴場（指大安海水浴場除臺中市政府 102 年 7 月 26 日公告限制開放範圍以外之水域）及大肚溪高速公路橋下水域，分別屬於臺中市風景區管理所與水利署第三河川局所管轄，以上水域不應從事任何水域活動，以避免溺水意外發生。

## 三、生態環境

### （一）綠地資源

濱海綠地資源包含大肚山臺地、鰲峰山、鐵砧山及濱海農地，其中大肚山臺地在都市計畫中列為保護區，因其特殊生態環境劃為大肚山自然公園，並擁有豐富的戰地歷史，具教育及遊憩潛力。而鐵砧山大多數為保安林地，近年逐漸開發出名勝、美景而被劃定為鐵砧山風景特定區，鰲峰山為臺中港特定區計畫中之市鎮公園用地，此皆為濱海重要綠地資源。

其中針對大肚山的資源調查包含「大肚山台地資源調查研究計畫（李德財等，2018）」，此計畫於 2016 至 2018 年間進行之水、陸域生態調查顯示，小型哺乳類動物以鼯形目(Soricomorpha)為優勢物種，記錄到物種包含荷氏小鼯鼯、臺灣灰鼯鼯等，及嚙齒目之赤背條鼠。另外透過紅外線相機，亦觀察到梅花鹿、白鼻心等哺乳類動物，及臺灣石虎路殺紀錄。

鳥類調查則顯示大肚台地所觀察到之鳥類包含 31 科 61 數 78 種。範圍內人為開發與開墾活動頻繁區以麻雀、白頭翁、綠繡眼、斑文鳥、白尾八哥、家八哥、野鴿等最常見；於保安林綠地，則調查記錄有臺灣竹雞等森林性鳥種與翠鳥等水鳥棲息；另大肚台地為候鳥北返過境主要路徑上，因此每年春季均能記錄到灰面鵟鷹與赤腹鷹等猛禽的過境記錄。

另大肚山位於紫斑蝶遷徙路徑上，由以環保公園為重要棲地，連續三年紀錄中，紫斑蝶物種均以斯氏紫斑蝶為最多，其次為小紫斑蝶，端紫斑蝶則僅現於 2018 年調查，數量最少。

### （二）濕地資源

臺中市沿海重要濕地包括高美重要濕地（臺中高美野生動物保護區）、大肚溪口重要濕地(大肚溪口野生動物保護區)等 2 處國家級重要濕地，面積約 4,551 公頃；然而在劃設濕地前已依據野生動物保育法劃設為野生動物保護區及野生動物重要棲息環境，可見其資源之重要性及環境敏感性。

#### 1.大肚溪口重要濕地

大肚溪口重要濕地範圍跨臺中市（龍井區、大肚區）及彰化縣，大肚溪河口坡度平緩，擁有寬達 4 公里左右的潮間帶和高生產力的河口生態環。依據「大肚溪口重要濕地（國家級）保育利用計畫書」（內政部營建署，2018），此濕地指標物種選定鳥類（東方環頸鴿、大杓鵒）、底棲動物（臺灣招潮蟹、螻蛄蝦）、濱海重要植物（雲林莞草）；保護傘物種以大杓鵒作為監測指標物種。針對大肚溪口重要濕地植物、動物等生態資源敘述如下：

#### (1) 陸域植物

在「大肚溪口的維管束植物」論文（黃朝慶，1988）中提到，於大肚溪口調查到有 68 科 254 種的維管束植物，其中稀有植物有莎草科的雲林莞草（*Bolboschoenus planiculmis*(F. Schmidt)T. Koyama）與馬鞭草科的三葉埔姜（*Vitex trifolia* L.F.）2 種。

雲林莞草為大肚溪口最重要的濱海植物資源，雲林莞草生長期為 3-8 月，以 7 月覆蓋度最高，依據中興大學林明義教授調查資料，夏季雲林莞草草澤總面積可達 5 公頃，植株高可達到 80 公分，十分繁茂。而在秋季末期草團枯萎，地上部凋落分解為有機碎屑，形成無脊椎動物、招潮蟹、彈塗魚良好庇護場所，並提供水鳥棲息取食。然而近年因電塔、保護堤工程，壓實了草澤與改變土質，導致草澤景觀近乎消失。

#### (2) 陸域動物—鳥類

大肚溪口屬中部海岸特殊泥灘地海岸地形，適合水鳥棲息，為全台最大水鳥棲地之一。依據相關調查紀錄與文獻，大肚溪口野生動物保護區範圍內總共紀錄鳥類達 200 餘種，其中水鳥約佔 7 成，以鵒科、鴿科、雁鴨科、鷗科、鷺科、秧雞科較多；陸鳥約佔 3 成，以麻雀、小雨燕、小雲雀、白頭翁及鳩鴿科、燕科較多。其中一級保育類 2 種，為黑面琵鷺及遊隼；二級保育類 17 種，為唐白鷺、白琵鷺、巴鴨、灰面鵟鷹、東方澤鷺、灰澤鷺、赤腹鷹、毛足鷺、紅隼、水雉、彩鵒、小燕鷗、黑嘴鷗、長耳鶉、短耳鶉、紫綬帶及八哥等，三級保育類 2 種，為大杓鵒及紅尾伯勞。

另依據「民國 96 年至 103 年大肚溪口鳥類棲地監測及彰化縣沿海重要保育鳥類調查計畫」（彰化縣野鳥學會，2014），此區鳥類組成以冬候鳥、夏候鳥及過境鳥等遷徙性鳥類為主，在種類上佔整體鳥類 6 成以上，留鳥則約佔 1/3 的比例。調查資料顯示，不論在總數和隻次上，鷺科、鴿科及鵒科鳥類都是大肚溪口最主要的組成鳥種，這三科鳥類佔所有種類的平均至少 4 成以上，其中大肚溪口最常見鳥類為東方環頸鴿、黑腹濱鵒及白鷺，三者合計約占總隻次平均 4 成以上。歷年記錄到的珍貴稀有鳥類包含黑面琵鷺、黑嘴鷗、唐白鷺、冠鵟鷗、遊隼、小燕鷗、紅尾伯勞等。

根據彰化縣野鳥學會調查結果顯示，大肚溪口野生動物保護區內的鳥類的種類與數量都續在減少中，依據「大肚溪口野生動物保護區保育計畫書草案」可能原因為北岸火力發電廠堤防以及南邊彰濱工業區填海造陸，造成大肚溪口灘地因海文、土壤改變影響食物鏈與生態，加上彰濱工業區開發而導致目前棲地類型多樣化降低，均為可能原因。另依據「台中發電廠環境監測」(臺灣電力股份有限公司，2017)，亦指出大肚溪口鳥類數量增加或減少主要因大環境氣候改變、季節變遷、覓食之生物鏈改變、附近工程施工、棲息地遭人堆置垃圾或遊憩活動影響等，造成鳥類棲地改變迫使其遷移。

### (3) 陸域動物－兩生類與爬蟲類

依據「大肚溪口野生動物保護區保育計畫書草案」，區內的兩棲爬蟲類記錄至少有 8 科 13 種，分別是兩棲類的黑眶蟾蜍、小雨蛙、貢德氏蛙、拉都希氏蛙與澤蛙；爬蟲類有鉛山壁虎、蝎虎、中國石龍子、印度挺蜥及特有種蓬萊草蜥與斯文豪氏攀蜥，蛇類則有南蛇，另外還有生活於水池中的外來種紅耳龜，均為普遍常見物種。

### (4) 陸域動物－其他陸域動物資源

依據「大肚溪口野生動物保護區保育計畫書草案」，本保護區內除鳥類外的陸域動物資源歷史調查，主要以河口北岸臺中市所轄範圍為主，彰化縣所轄範圍內無系統性的調查資料。彙整中龍鋼鐵股份有限公司第二期第二階段擴建環境影響說明書、臺中發電廠第二階段煤灰填海工程環境影響說明書以及彰化海岸生態調查計畫成果報告書等資料，共記錄哺乳類 3 目 4 科 7 種，分別為食蟲目的臭鼩、翼手目的東亞家蝠及嚙齒目的小黃腹鼠、月鼠、赤背條鼠、鬼鼠與溝鼠，均為普遍常見物種，但小黃腹鼠為特有種。

### (5) 水域動物－魚類

大肚溪口濕地已記錄魚種總共 9 目 25 科 56 種，均屬鹹水或半鹹水性魚種。其中鰕虎科之 3 種彈塗魚在沙灘及河岸泥灘區域均可見，其餘物種多為淺水域活動之魚種。另彰化海岸生態調查計畫成果報告書也記錄河口南岸近海調查之仔稚魚，有 11 目 24 科 32 種。

### (6) 水域動物－底棲動物

依據「大肚溪口重要濕地(國家級)保育利用計畫書」指出(內政部營建署，2018)，本區海岸與河口區的底棲動物包括環節動物門、節肢動物門、軟體動物門及星蟲動物門四大類群 67 種，其中環節動物類有 4 種，包括 2 種沙蠶類；節肢動物類有 37 種，包括 6 種十足類，29 種蟹類，海蟑螂 1 種與至少 1 種的藤壺；軟體動物類有 25 種，包括 14 種螺類及 11 種二枚貝類；星蟲類 1 種。其中大肚溪口重要濕地範圍內具有重

要監測物種—特有種臺灣招潮蟹及螻蛄蝦族群群聚棲地，並分別劃設臺灣招潮蟹的故鄉及公告螻蛄蝦繁殖保育區。有文獻指出，臺灣招潮蟹目前較大之族群僅見於大肚溪口濕地、新竹縣客雅溪口濕地及台南市曾文溪口濕地，其餘地區之族群均已滅絕或稀少，大肚溪口之臺灣招潮蟹族群更顯彌足珍貴

然而開發造成棲地的破壞、棲地品質下降，是大肚溪口濕地生態喪失的原因。報告指出，原預計於彰化濱海地區填海造陸而建立的外堤，造成招潮蟹族群下降；彰化工業區發展及過度捕撈則是螻蛄蝦族群下降的主因。

## 2. 高美重要濕地

高美重要濕地（國家級）為內政部編號為 TW012 之國家重要濕地，於民國 100 年 7 月 1 日公告為國家級重要濕地，並於 104 年 1 月 28 日公告確認範圍。高美濕地範圍跨越臺中市清水區及大安區，包含大甲溪出海口北側，以大甲溪出海口北岸為界；東側自西濱快速道路沿清水區海岸堤防南下，經番仔寮海堤、高美一號海堤、高美二號海堤堤肩至北防砂堤；以西至平均高潮線為界；南側以臺中港北防砂堤為界，面積共 734.3 公頃，本區並同為原臺中縣政府 93 年公告之「高美野生動物保育區」範圍。另依據「高美重要濕地（國家級）保育利用計畫書」（內政部營建署，2018），高美濕地指標物種為瀕危植物雲林莞草。針對高美重要濕地植物、動物等生態資源敘述如下：

### （1）陸域植物

依據「高美重要濕地（國家級）保育利用計畫書」（內政部營建署，2018）指出，濕地內植物共計有 27 科 132 種。主要優勢植物為雲林莞草、鹽地鼠尾粟、海雀稗、蘆葦等。雲林莞草為多年生挺水草本，具匍匐的地下莖及球莖，稈直立三稜形。葉線形，小穗長卵形，1-2 枚具生於花序先端。雲林莞草在全球主要分布為庫頁島、日本以及臺灣的鹽生草澤，目前臺灣海岸以高美重要濕地的雲林莞草面積最大，需要額外的保育與經營管理。

### （2）陸域動物—鳥類

高美重要濕地因養分高、食物鏈完整，吸引眾多水鳥前來渡冬，其中黑面琵鷺及黑嘴鷗被國際自然保護聯盟(IUCN)分別列為瀕危及易危物種，因此中華民國野鳥協會將高美重要濕地指定為規律性存在全球性受威脅鳥種或全球關注鳥種之棲地環境（A1 重要野鳥棲息環境）。依據社團法人臺灣野鳥協會 102-103 年調查顯示，高美重要濕地共記錄鳥類 45 科 127 種。高美重要濕地留鳥中有 13 種臺灣特有種及特有亞種，包含鳳頭蒼鷹、棕三趾鶉、金背鳩、臺灣夜鶯小雨燕等，而保育類包含黑面琵鷺、遊隼 2 種瀕臨絕種 I 級保育類，及魚鷹、黑翅鳶、大杓鵝、燕鴿

等 II、III 及保育類。冬候鳥共 68 種，包含赤頸鴨、羅文鴨、鷓鴣、東方環頸鴿、紅腹濱鴿、白眉鷓等。

高美濕地出現的眾多鳥類中，黑嘴鷗被 IUCN 列為易危物種，估計全球數量約剩 14400 隻，族群因受到棲地品質下降及人為過度干擾等問題導致數量持續下降，高美重要濕地為黑嘴鷗於臺灣主要的越冬地之一，每年觀察到數量約 10-200 隻之間。黑面琵鷺為全球 6 種琵鷺亞科中數量最好的一種，現在全球數量僅剩 3000 隻左右，雖然主要棲地在臺南七股，但仍有少數會分布於高美重要濕地草澤區。

### (3) 水域動物-魚類

魚類共發現 27 科 47 種，其中以黑點多純鮪急花身魴為數量最多的種類，魚類包含維氏雙邊魚、日本鰻鱺、斑海鯨、小盾鱧、虱目魚、尼羅口孵非鯽、環球海鯨、黃小沙丁魚、黑尾小沙丁魚、斑點雞籠鯧、頭孔塘鱧、短鑽嘴魚、大彈塗魚等。

### (4) 水域動物-底棲生物

依據多樣性生態顧問有限公司 107 年調查，高美重要濕地螺貝類共 24 種、蝦蟹類共 30 種，而「107-108 年度高美重要濕地（國家級）基礎調查計畫」（林惠真等，2019）則亦記錄到多毛類動物 6 科 6 種，包含絲異鬚蟲、日本角吻沙蠶等。濕地周圍也有路蟹棲息，主要棲息於番仔寮海堤堤岸內之荒地與農地旁，每年 6-9 月為繁殖季，番仔寮海堤內的陸蟹會離開棲息地及水源地，穿越水防道路，攀越過海堤後至潮間帶釋幼，然而目前因高美路的垂直海堤（番仔寮海堤）設計，導致部分紅螯螳臂蟹不易跨越海堤，長時間滯留於馬路上，遭經過的車輛輾斃。研究亦顯示，雌蟹需抱卵跨越馬路降海釋幼，增加路殺風險。

### (5) 其他動物及外來種

依據林幸助等（2007 年）於高美重要濕地進行調查發現，有爬蟲類 10 種，包含 2 種特有種蓬萊草蜥及斯文豪氏攀蜥。哺乳動物有 12 種，包含 2 種特有種月鼠及小黃腹鼠，特有亞種有 2 種臺灣鼯鼠及堀川氏棕蝠。昆蟲有 12 目 71 科。而外來種則包含埃及聖鸚、戶花米草、銀合歡、水筆仔等。

## (三) 沿海重要生態資源

1. **中華白海豚野生動物重要棲息環境**：中華白海豚 (*Sousa chinensis* (Osbeck, 1765))，又稱為印度太平洋駝背豚，也有漁民稱之為白海豚或臺灣媽祖魚。一般而言，中華白海豚的出現水深不超過 20 公尺，離岸距離大多不超過 5~10km。依據林務局委託研究計劃調查成果，臺灣的中華白海豚分布於苗栗至台南沿海一帶，離岸距離小於 3 公里，水深不超過 30 公尺以內之

海域。其中以苗栗白沙屯以南至台中梧棲港以北，以及雲林麥寮港以南至外傘頂洲沿海為重要的分布熱區。而行政院農委會自 109 年 9 月 1 日起公告生效之中華白海豚野生動物重要棲息環境，範圍北起苗栗縣龍鳳港以北之森林公園沙灘；南邊界線為外傘頂洲西南端；西邊界線依中華白海豚在各區活動範圍之不同，而以海岸線距岸 1-3 哩為基礎劃直斜線；東邊界線為海岸線距岸 50 公尺並包括主要河口。本重要棲息環境包括 98% 中華白海豚目擊點，範圍共橫跨苗栗、臺中、彰化、雲林等四直轄市、縣（市）。

2. **野生動物保護區及野生動物重要棲息環境**：大肚溪口濕地（大肚溪口野生動物保護區）及「大肚溪口野生動物重要棲息環境」，區位跨臺中市（龍井區、大肚區）及彰化縣，劃設面積約 2,670 公頃。大肚溪為臺灣主要河川之一，出海口坡度平緩，擁有寬達 4 公里的潮間帶和高生產力的河口濕地，為臺灣地區沿海重要濕地之一。另高美濕地（高美野生動物保護區）及「臺中市高美野生動物重要棲息環境」，位於清水區內。劃設面積約 701 公頃，高美濕地雖然面積不大，但是由於泥質及沙質灘地兼具，加上與河口沼澤地帶鑲嵌在一起，所以孕育了豐富又複雜的濕地生態，以及目前所知全臺灣最大族群的雲林莞草區，形成乾濕相間伴有植物生長的複雜地形。
3. **人工魚礁及保護礁區**：臺中市海域區共 4 處人工魚礁：松柏人工魚礁、五甲人工魚礁、臺中港（一）人工魚礁、臺中港（二）人工魚礁；海域區共 3 處保護礁區：大安（一）保護礁區、大安（二）保護礁區、大甲保護礁區。
4. **保安林**：臺中市境內沿海地區共劃設 5 處防風保安林，面積約 260 公頃。

#### 四、小節

綜合以上自然生態資源分析，臺中海岸地區有淺山的臺地丘陵、三大河川等不同地形不同環境的生態系統，沿海岸亦分布有如高美重要濕地、大肚溪口重要濕地等濕地系統，及相關保護礁區、中華白海豚野生動物重要棲息環境等，提供豐富的野生動物資源。未來規劃時應**特別著重保育與保存**，並應詳加考量觀光旅遊地推廣及環境保護間的關係；另大肚溪口野生動物保護區亦是每年秋冬季候鳥遷徙必經之地，提供冬季賞鳥活動之可能。

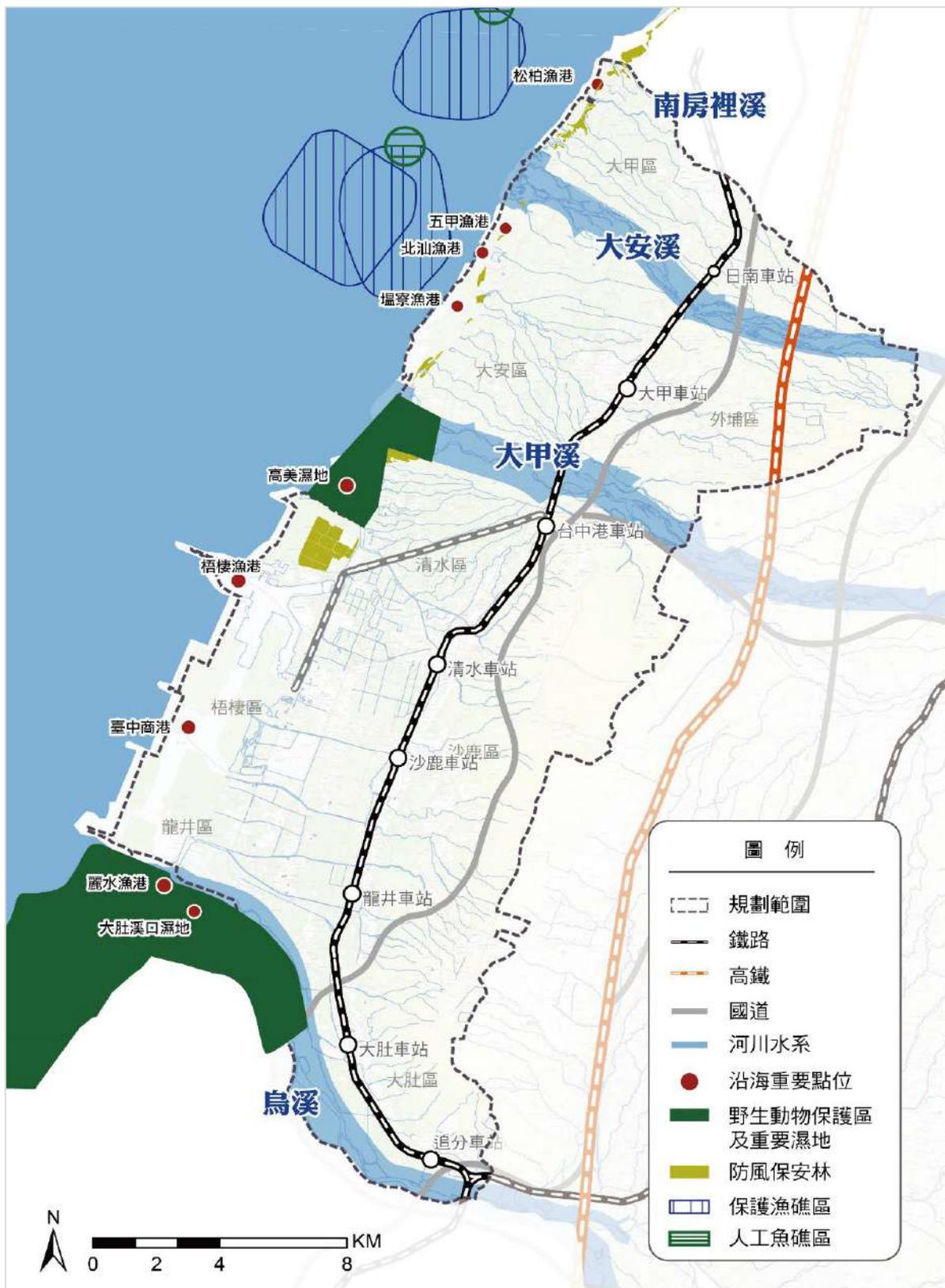


圖 3-9 水文及生態環境分布圖

## 第四節 人文環境資源分析

### 一、土地使用

#### (一) 土地利用現況

依據 105-106 年國土利用調查成果鄉鎮市區統計資料，臺中市海岸地區土地利用現況以農業使用為主，約佔 41.61%，其次為建築使用及水利使用。由圖可見，森林使用土地分布在大肚山、鐵砧山地區，西則分布大面積農業使用土地，而建築使用土地大面積集中於臺中港周邊，主要作為製造業及倉儲使用。

#### (二) 土地使用分區

臺中濱海地區都市計畫包含臺中港特定區計畫、大肚都市計畫、高速公路王田交流道附近特定區計畫、鐵砧山風景特定區計畫、大甲都市計畫、大甲(日南地區)都市計畫、大安都市計畫、外埔都市計畫等。其中農業區所占面積最大，包含各都市計畫中之農業區及非都市計畫一般農業區、特定農業區；而臺中機場為劃定之非都市土地特定專用區；臺中港區域屬於臺中港特定區計畫中劃定之港埠專用區，緊鄰較大面積的住宅區及南側的工業區。

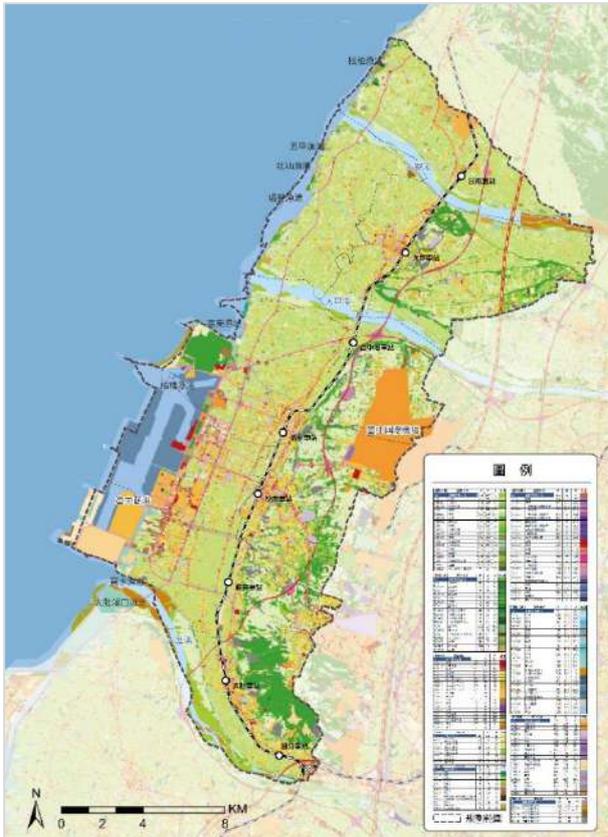


圖 3-10 臺中市海岸地區土地利用現況圖

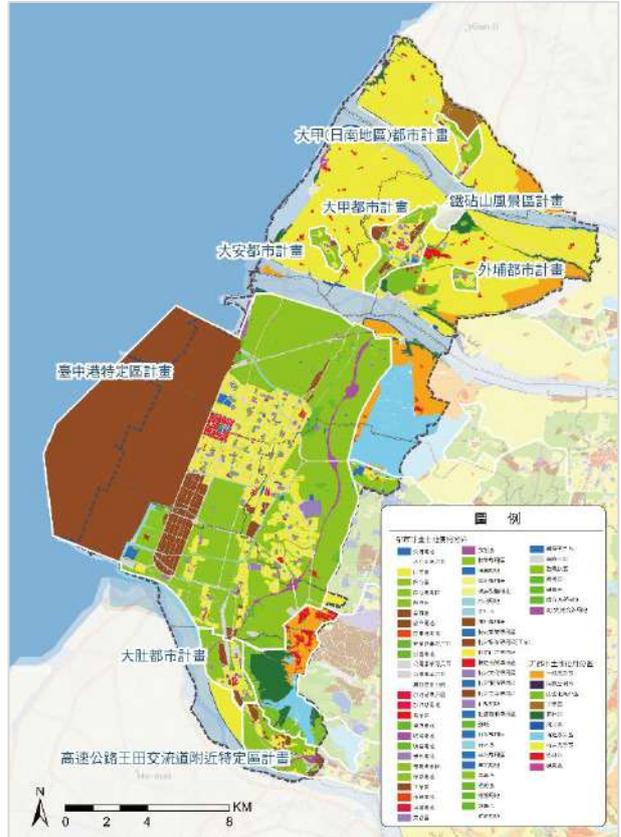


圖 3-11 臺中市海岸地區土地使用分區圖

### (三) 國土計畫分區

依據臺中市國土計畫，臺中市龍井區、梧棲區、清水區、沙鹿區、大肚區主要為城鄉發展地區；大安區、大甲區、外埔區則以農業發展地區及國土保育地區為主。

## 二、土地權屬分布

針對臺中市海岸地區 6 區地籍盤查結果，臺中市海岸地區公有地佔 35.59% 土地面積，其中以梧棲區、清水區內之公有地佔比最高，大安區最低。公有土地主要分布在濱海沿線、河川堤防用地、臺中國際機場、臺中港，以及梧棲區及大甲區市政中心。

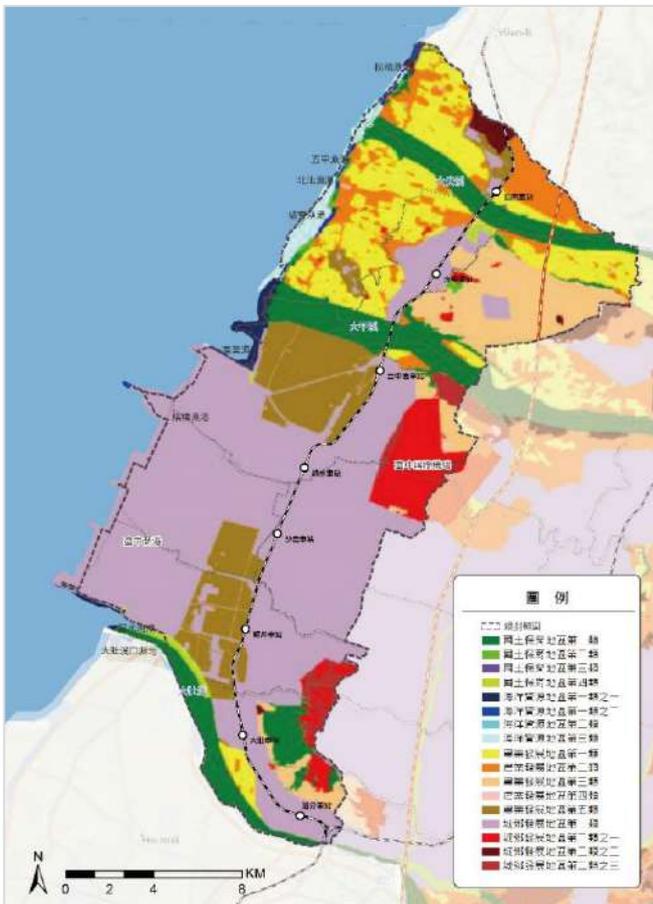


圖 3-12 臺中市海岸地區國土分區圖

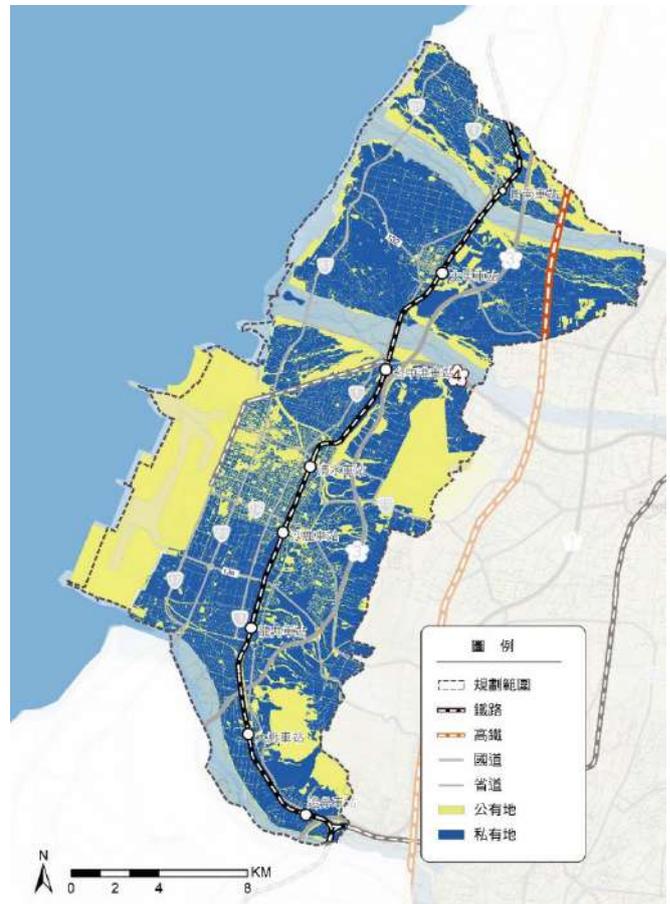


圖 3-13 臺中市海岸地區土地權屬分布圖

表 3-10 臺中市海岸地區土地權屬分一覽表

區位	公有地		私有地		總面積(公頃)
	面積(公頃)	佔比	面積(公頃)	佔比	
大甲區	1552.27	31.79%	3329.95	68.21%	4882.22
大安區	352.00	13.69%	2219.76	86.31%	2571.76
外埔區	796.43	21.34%	2936.07	78.66%	3732.51

區位	公有地		私有地		總面積(公頃)
	面積(公頃)	佔比	面積(公頃)	佔比	
清水區	3530.49	51.97%	3263.01	48.03%	6793.51
梧棲區	1581.30	56.07%	1238.84	43.93%	2820.14
龍井區	1630.77	35.32%	2986.78	64.68%	4617.55
沙鹿區	1306.25	32.37%	2729.58	67.63%	4035.82
大肚區	1147.07	37.52%	1910.37	62.48%	3057.44
合計	11896.58	36.59%	20614.36	63.41%	32510.95

資料來源：臺中市政府地政局，本計畫彙整

### 三、特定用地與軍事用地禁限建範圍

臺中市限建區域包含高速公路兩側八公尺內土地禁建範圍、鄰近高鐵兩側鐵道六十公尺內範圍限建區，及重要軍事設施管制區之禁建地區。

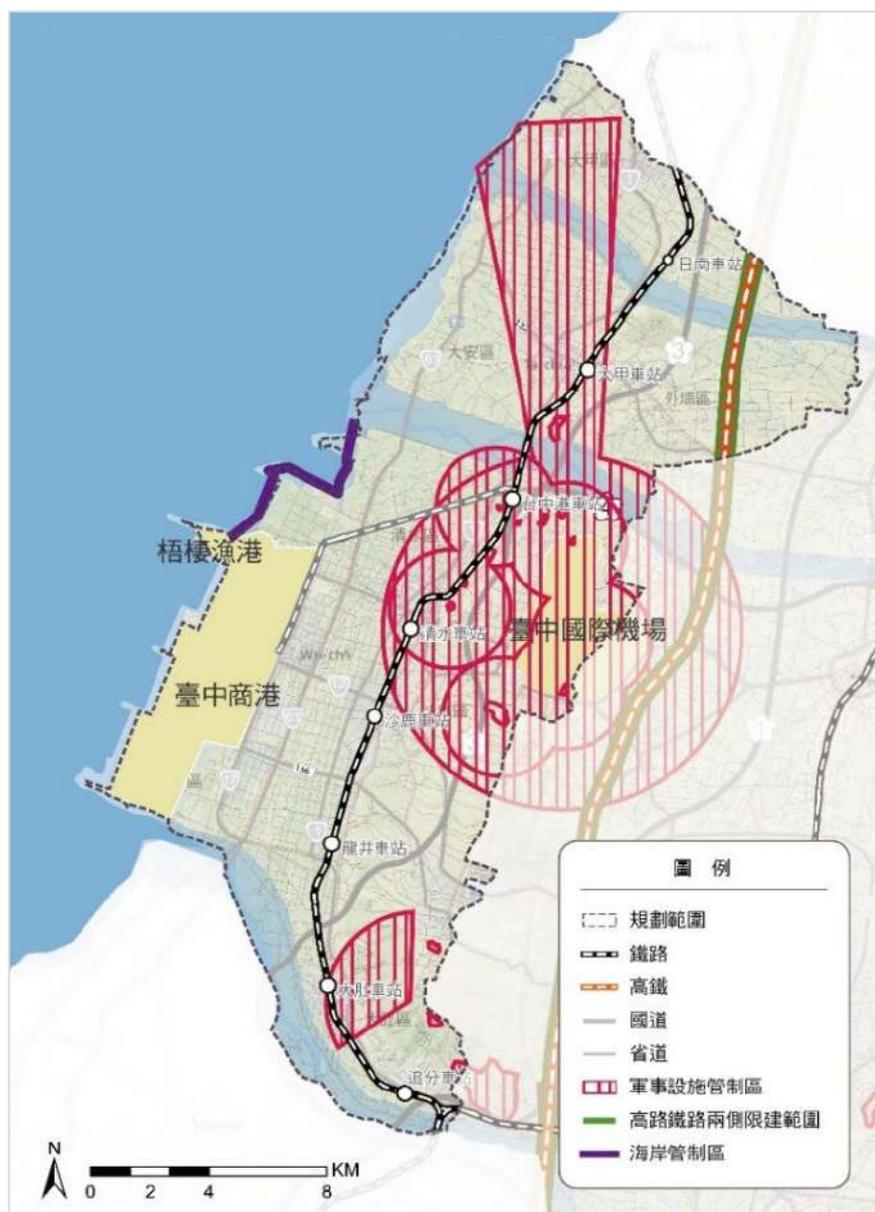


圖 3-14 臺中市海岸地區特定用地及軍事用地禁限建範圍

## 四、交通系統

### (一) 公路運輸

臺中市區域的道路路網分布綿密，道路系統主要係由國道、快速公路、省道及市道所組成，其中海岸地區公路交通部分，國道主要以南北向的國 3 及東西向國 4 為主，省道、市道部分以南北向的台 1 線、台 61 線、台 17 線，東西向的台 10 線、台 12 線、市 132、市 136 為主。

### (二) 大眾運輸

#### 1. 臺中國際機場

臺中市國際運輸以臺中國際機場及臺中港為主，臺中國際機場主要位於臺中市沙鹿區，亦涵蓋清水區、神岡區及大雅區等，備有二座航廈，分別為國內航廈及國際航廈。國際航線有中國昆明、杭州、廣州等，及韓國、日本、越南、泰國等亞洲地區國家；國內航線則為花蓮、金門、南竿、澎湖等。依據民航局公布之近六年機場旅客數趨勢，104 年至 108 年間，臺中機場國際及兩岸航線旅客平均每年約 154 萬人次，108 年達到最高約 169 萬人次，而 109 年受新冠肺炎疫情影響，旅客人數降至 20.6 萬人次。

表 3-11 臺中機場近六年進出旅客人數與增減率統計表

年別	總旅客數 (人次)	總旅客數增 減率(%)	國際及兩岸 航線(人次)	國際及兩岸航 線增減率(%)	國內航線 (人次)	國內航線增 減率(%)
104	2,343,260	7.15	1,535,750	11.35	807,510	-0.04
105	2,380,116	1.57	1,472,429	-4.12	907,687	12.41
106	2,394,648	0.61	1,400,596	-4.88	994,052	9.51
107	2,638,774	10.19	1,617,084	15.46	1,021,690	2.78
108	2,821,967	6.94	1,692,014	4.63	1,129,953	10.60
109	1,104,631	-60.86	206,546	-87.79	898,085	-20.52

資料來源：交通部民用航空局

#### 2. 臺中港

臺中港主要設施位於臺中市梧棲區，港區全境則橫跨龍井區、梧棲區及清水區，依據臺中港務分公司資料顯示，進出臺中港之船班包含中遠之星(客貨兩用輪)及海峽號(客貨兩用輪)兩岸渡輪、金門快輪(客輪)、歌詩達新浪漫號、海洋航行者等遊輪。並依據港務公司統計，104 年至 108 年間，臺中港綠客人數平均每年約 7.2 萬人次，108 年約 9.9 萬人次，而 109 年受新冠肺炎疫情影響，旅客人數降至 1.2 萬人次。

表 3-12 臺中港近六年旅客人次統計表

年別	總計	郵輪	兩岸渡輪	國內航線
104 年	134,441	94,009	32,265	8,167
105 年	47,165	16,007	24,046	7,112
106 年	62,566	8,202	47,931	6,433
107 年	78,351	1,383	69,362	7,606
108 年	99,444	2,918	84,441	12,085
109 年	11,835	0	5,176	6,659

資料來源：台灣港務股份有限公司臺中港務分公司

### 3.城際與都會運輸

臺中市負擔城際運輸系統為高鐵、臺鐵臺中站及豐原站及國道公路客運。都會區大眾運輸系統為軌道系統、公車系統及自行車系統。其中臺鐵、高鐵及少部分公車系統為南北向連接，多數公車系統為東西向連接。

- (1) **高鐵**：烏日區設有高鐵臺中站，若搭乘高鐵抵達高鐵臺中站後，需再轉乘公車或火車至海線地區各站點。
- (2) **臺鐵**：臺中市海線地區各火車站屬於海線鐵路，坐落在計畫範圍內的包含日南車站、大甲車站、沙鹿車站、龍井車站、大肚車站、追分車站共 6 站。平日、假日自海線通往市區的區間車共 8 班，返程的區間車亦為 8 班。

表 3-13 台鐵海線火車(海線-臺中市區)時刻表

車種車次 (始發站 → 終點站)	出發時間	抵達時間	行駛時間	票價
南下區間車 (日南-新烏日)				
區間 2607 (通霄 → 豐原)	06:50	07:52	1 小時 1 分	\$ 56
區間 2611 (竹南 → 豐原)	09:19	10:07	48 分	\$ 56
區間 2613 (通霄 → 豐原)	10:52	11:44	52 分	\$ 56
區間 2615 (通霄 → 豐原)	11:40	12:31	50 分	\$ 56
區間 2617 (通霄 → 豐原)	13:18	14:09	51 分	\$ 56
區間 2623 (通霄 → 豐原)	16:25	17:24	58 分	\$ 56
區間 2631 (通霄 → 苗栗)	20:02	20:54	52 分	\$ 56
區間 2633 (通霄 → 豐原)	21:02	21:51	49 分	\$ 56
北上區間車 (新烏日-日南)				
區間 2602 (豐原 → 竹南)	06:23	07:12	49 分	\$ 56
區間 2604 (豐原 → 通霄)	08:57	09:54	57 分	\$ 56
區間 2606 (臺中 → 通霄)	09:57	10:51	54 分	\$ 56
區間 2608 (豐原 → 通霄)	11:36	12:22	46 分	\$ 56
區間 2614 (豐原 → 通霄)	14:53	15:40	47 分	\$ 56
區間 2622 (苗栗 → 通霄)	18:08	19:07	59 分	\$ 56

車種車次 (始發站 → 終點站)	出發時間	抵達時間	行駛時間	票價
區間 2624 (豐原 → 通霄)	19:08	19:58	50 分	\$ 56
區間 2628 (豐原 → 通霄)	20:50	21:36	46 分	\$ 56

資料來源：交通部臺灣鐵路管理局網站

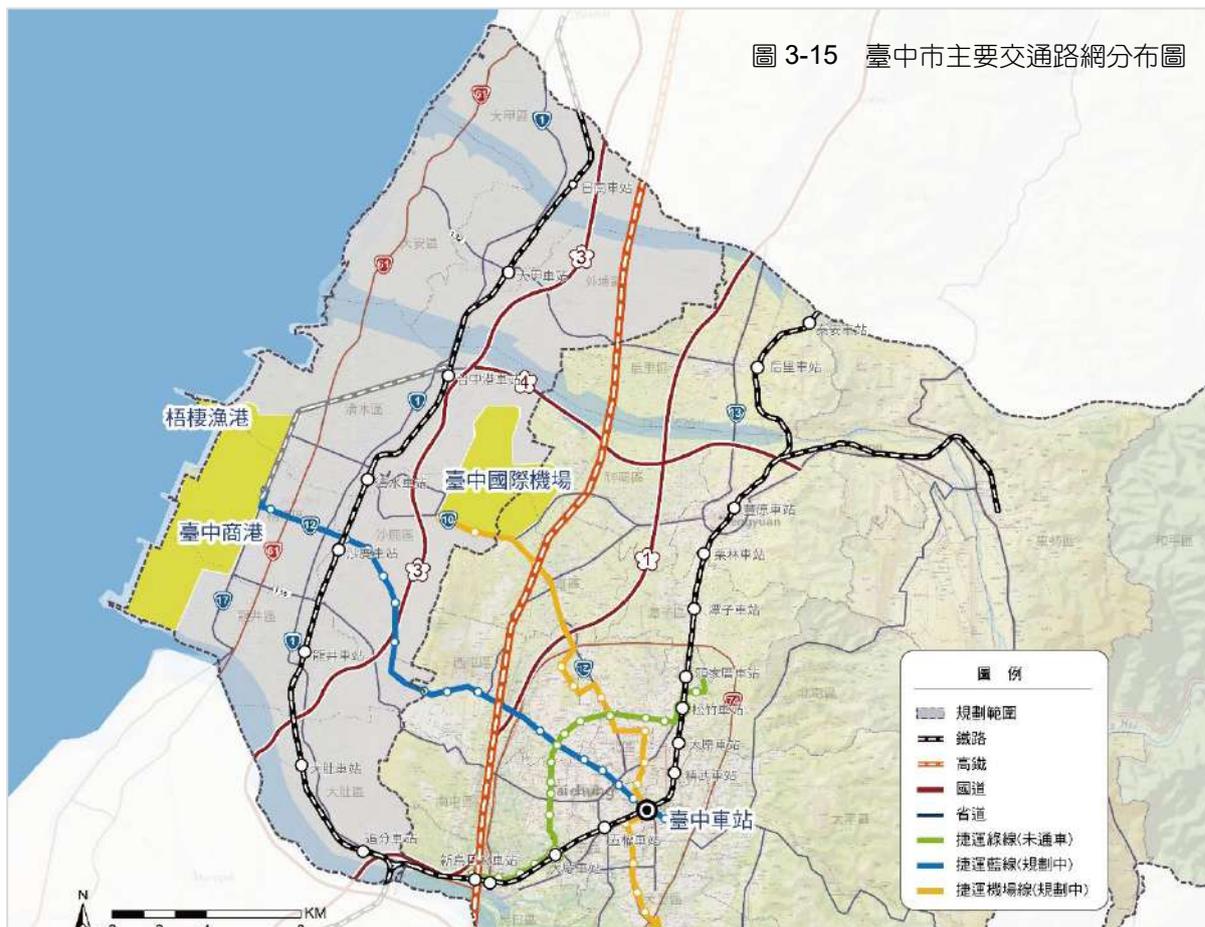
#### 4. 捷運

- (1) **捷運藍線**：路線規劃西起臺中港，行經臺灣大道，經沙鹿車站、市政府至臺中大車站，串聯海線地區及臺中都會區。目前計畫尚處於綜合規劃階段，完工後全程從臺中大車站到臺中港只要 **45 分鐘**，沙鹿車站至臺中港更僅需 **10 分鐘** 不到的車程，大幅縮短交通時間。
- (2) **捷運機場線**：規劃自臺中國際機場，與捷運綠線於文心中清站交會，並延伸至臺中車站、霧峰省議會，目前為可行性研究階段。

表 3-14 臺中市海岸地區交通綜合分析表

類型	名稱	內容	
公路運輸	高速公路	福爾摩沙高速公路 (國 3)	大甲交流道 (大甲、外埔)、中港系統交流道 (神岡、清水)、沙鹿交流道 (沙鹿、大雅)、龍井交流道 (龍井、臺中市)、烏日交流道 (烏日)、中投交流道 (連接台 63 線，往臺中、大里)、霧峰交流道 (霧峰、太平)、霧峰系統交流道 (連接國道 6 號)
		臺中環線 (國 4)	清水端、中港系統交流道、神岡交流道、臺中系統交流道、后豐交流道、豐原端
	省道	台 1 線	又稱縱貫公路，北起自臺北市，南迄屏東縣，中途經過臺中海岸地區，是海線地區銜接苗栗、彰化的重要道路。
		台 12 線	串聯臺中中心商業區、七期重劃區、臺中交流道、臺中工業區、中部科學園區臺中基地，終點至臺中港區。
		台 10 線	西起臺中市清水區臺中港 (北區)，東至臺中市豐原區，主線全長為 <b>20.846 公里</b> ，並有一條支線。
		台 17 線	又稱西部濱海公路，為台灣一條聯絡西南部沿海城鎮的省道，起自臺中市清水區甲南 (台 1 線岔路)，終至屏東縣枋寮鄉水底寮 (接台 1 線)，全長 <b>273.474 公里</b> ，另有兩條支線。台 17 線有部分路段是與西濱快速公路 (台 61 線) 共構。
		台 61 線	又稱西部濱海快速公路 (西濱快)，是縱貫臺灣西部沿海地區的省道快速公路，也是全台最長的快速公路，計畫長度共 <b>301.834 公里</b> 。通車路段北起新北市八里區，南迄臺南市七股區。
		市道 132 號	西起臺中市大安區大安港，東至臺中市后里區后里車站，全長共計 <b>19.983 公里</b> ，有一條支線。
	市道 136 號	西起臺中市龍井區，東至南投縣國姓鄉龜溝，全長共計 <b>49.666 公里</b> 。	
	大眾運輸	高鐵	臺灣高鐵
臺鐵		臺灣鐵路	山線：泰安、后里、豐原、栗林、潭子、頭家厝、松竹、太原、精武、臺中、五權、大慶、烏日、新烏日、成功 海線：日南、大甲、臺中港、清水、沙鹿、龍井、大肚、追分
港口		臺中港	位於梧棲區的國際商港。目前因吞吐量大幅成長為臺灣第二大港，也是中臺灣的航運門戶。
		梧棲漁港	位於清水區，為臺灣中部等級第一類的漁港。

類型	名稱	內容
機場	臺中國際機場	國內線：外島；國際線：兩岸直航，並有飛往日本、韓國、泰國、越南等亞洲國家
公車	往沙鹿車站/臺中港/梧棲方向	170(大甲-梧棲)、180(追分站-沙鹿)、183(豐原-臺中港)、186(豐原-臺中港)、199(西區-沙鹿)、237(大肚-沙鹿-豐原)、239(豐原-臺中港)、308(臺中車站-臺中港)、306(臺中車站-臺中港)、307(臺中車站-臺中港)、310(臺中車站-臺中港)、310 區間車 2(臺中車站-臺中港)、617(烏日-臺中港)、677(小區域環狀)、688(清水-梧棲/高美-臺中港)
	往清水車站/高美濕地方向	102(臺中車站-烏日-清水)、105(臺中車站-烏日-清水)、111(清水-高美-梧棲漁港)、178(清水-高美)、179(清水-高美)、303(臺中車站-清水)、304(臺中車站-清水)、688(清水-梧棲/高美-臺中港)
	往大甲車站/大安濱海樂園/大安港媽祖文化園區方向	92(豐原-大安濱海樂園)、95(沙鹿-大甲)、154(臺中車站-大甲)、157(臺中車站-大甲)、170(梧棲-大甲)、172(大甲-大安濱海樂園)、210(后里-大甲)、211(豐原-大甲)、213(豐原-大甲)、215(豐原-大甲)、658(臺中市西區-大安濱海樂園)、658 延(臺中市西區-大安濱海樂園)、811(豐原-大甲)、813(后里-大甲)
	南北向連接	93(清水-梧棲)、95(沙鹿-大甲)、170(梧棲-大甲)、181(大甲-松柏港)、305(臺中車站-沙鹿-大甲)、662(大甲-松柏港)
捷運	捷運藍線(規劃中)	臺中港-(經沙鹿火車站、臺中市政府)-台糖生態公園(規劃中)
	捷運機場線(規劃中)	臺中國際機場-霧峰省議會(規劃中)



## 五、發電廠

### (一) 台中火力發電廠

台中火力發電廠位於臺中市龍井區，民國 70 年代為配合國家長期經濟發展與能源多元化政策，以及因應中部地區工商發達致用電量快速增加而興建。面積達 277.5 公頃，廠區為抽取臺中港航道之沙浚填成的新生地，目前有 10 部燃煤機組、4 部氣渦輪機組，合計裝置容量達 578 萬瓩。

考量降低大量體的視覺衝擊，台中火力發電廠以色彩學原理及美學觀點，透過調查周邊環境色彩（自然環境、物理環境、社會環境等），分析色彩本質及心理效應及著色互動干擾之效果，進而擬定色彩計畫。因此以暖色系為廠房建築色調，煙囪則著以藍、綠、黃、紅四色，並由藝術家彩繪白鷺鷥及黑面琵鷺圖案。



臺中火力發電廠色彩計畫  
資料來源：臺灣園景，王小璘著

### (二) 風力發電廠

風力發電廠也稱為風場或風電廠，指以風能來產生電力的發電廠，並可能由多組風力發電機組成。臺中風力發電包含中火風力發電廠（4 部）、中港風力發電廠（18 部）及民間業者設立之風力發電廠（44 部）。



表 3-15 臺中市風力發電場一覽表

公司名稱	發電廠名稱	所在區位	機組(座)	裝置容量(瓩)	商轉年度
台灣電力公司	中火風力發電廠	龍井區	4	8000	106
	中港風力發電廠	清水區	18	36,000	107
中威風力發電股份有限公司	臺中市大甲大安(一期)風力發電廠	大安區 大甲區	13	29,900	98、101
	臺中市大甲大安(二期)風力發電廠		8	18,400	98
	臺中市大甲大安(三期)風力發電廠		3	6,900	101
	臺中市大豐風力發電廠		8	18,400	101、102
	臺中市風力發電廠#68		1	2,300	101
通威風力發電股份有限公司	臺中市大安風力發電廠#63	大安區 大甲區	1	2,300	105
	臺中市大甲風力發電廠#67		1	2,300	105
	臺中市大豐二期風力發電廠#38A		1	2,300	104

	臺中市大安風力發電廠(第 29B 號機組)		1	2,300	107
	臺中市大豐三期風力發電廠#70		1	2,300	107
安威風力發電股份有限公司	臺中市大甲區風力發電廠	大甲區	1	2,300	105
	臺中市大甲區風力發電廠二期		1	2,300	107
	臺中市大安區西部風力發電廠	大安區	1	2,300	106
	臺中市大安區海墘里風力發電廠		1	2,300	106
	臺中市清水區風力發電廠	清水區	1	2,300	106
清風風力發電股份有限公司	臺中市清水區風力發電廠	清水區	1	2,300	105

資料來源：經濟部能源局、台灣電力公司，本計畫整理

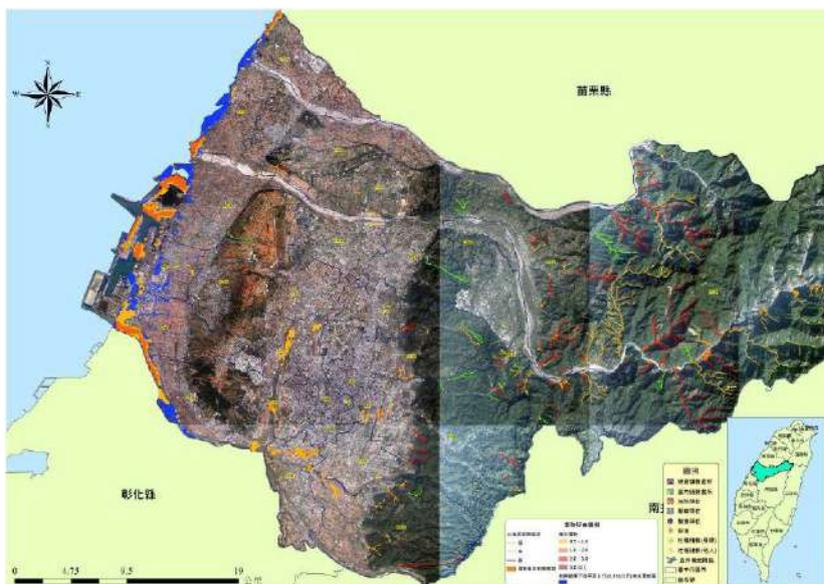
## 六、潛在災害影響分析

### (一) 土壤液化

依據經濟部中央地質調查所 105 年公告之資料，臺中市境內土壤液化潛勢中、高潛勢區域主要位於清水區、梧棲區、龍井區。其他區域皆為土壤液化低潛勢區或非土壤液化潛勢區。而內政部營建署業於 105 年推動「安家固園」計畫，包含推動私有老舊建物全面辦理耐震性能評估、簡化都市更新重建整建維護補助申請作業、落實建物耐震能力資訊揭露、產出中級精度之土壤液化潛勢圖資、辦理社區或區域液化地質改善計畫等。

### (二) 淹水災害

臺中市「臺中市地區災害防救計畫」指出，臺中市水患原因主要為區域排水不良造成的地表積水，以及颱風豪雨期間溪水漲升內水不易排出所造成的淹水情況。依據國家災害防救科技中心發布之淹水潛勢，當雨量達到 24 小時 650mm 時，近海的龍井區、沙鹿



海平面上升趨勢下淹沒範圍圖  
資料來源：臺中市氣候變遷調適計畫

區、梧棲區、清水區將有機會發生淹水之情形。

### (三) 高海岸災害潛勢

依據氣候變遷對臺中市沿海低窪地區影響評估與因應計畫中指出，2090年平均海面與現況將有0.374公尺之差異。而臺中市海岸平地勢相對平緩，受到氣候變遷海平面上升之影響，或碰到颱風等天氣災害，則很有可能造成暴潮而排水不良，威脅臨海工業區之營運操作，及危害居民生活及安全，宜建

立早期預警系統及緊急應變體系，並應整備海岸緩衝帶（如沙丘、防風防沙林等）、加強港口防路與監測、補強公共設施與維生基礎設施等。高度海岸災害潛勢地區包含沿海岸線的大甲區、大安區、清水區、梧棲區、龍井區。

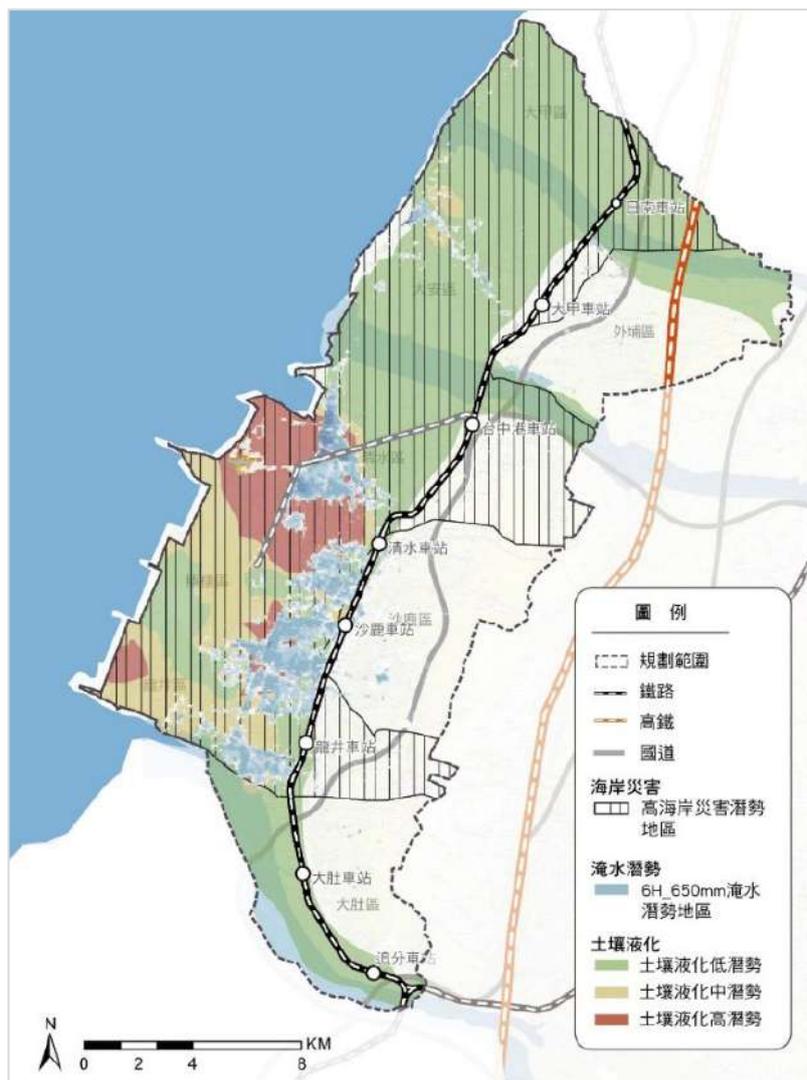


圖 3-16 臺中市海岸地區潛在災害影響分布圖

### (四) 環境敏感地區

總和以上各項分析，臺中濱海地區環境敏感地區可分為災害敏感區、生態敏感區、文化敏感區、資源利用敏感區及其他敏感區，說明如下：

#### 1. 災害敏感

濱海地區災害敏感主要分布於大甲斷層帶，與大安、大甲地區及烏溪一側，受地勢相對低平之影響而有淹水風險。

#### 2. 生態敏感

包含高美野生動物保護區(含重要棲息環境)、大肚溪口野生動物保護區(含

重要棲息環境)等，且前述地區同時含多種生態敏感因子，為臺中市濱海地區主要生態保育核心。

### 3.文化資產敏感

包含包林氏貞孝坊、大甲文昌祠等古蹟，牛罵頭遺址、清水中社遺址等考古遺址，及清水公學校日式宿舍群、舊大安溪橋等歷史建築。

### 4.資源利用敏感

臺中市濱海資源利用敏感地區包含森林(大肚山一帶)、臺中盆地地下水補注區地質敏感區、人工漁礁及保護礁區、優良農田等。

### 5.其他敏感

其他敏感地區以各類專法明定之禁限建地區為主。包含高速公路(國道 1 號、國道 3 號及國道 4 號)兩側禁限建範圍、高鐵兩側禁限建地區、軍事設施管制區等。

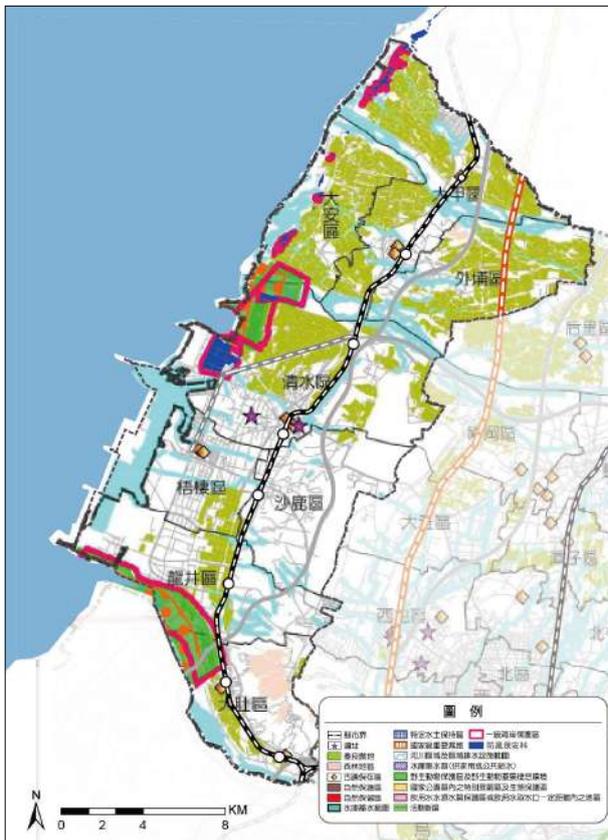


圖 3-17 臺中市海岸地區一級環境敏感區分布圖

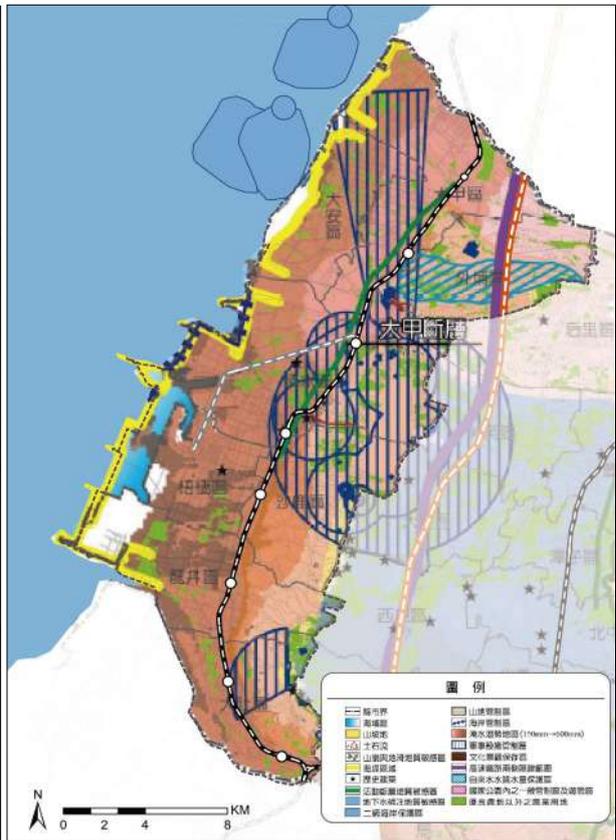


圖 3-18 臺中市海岸地區二級環境敏感區分布圖

資料來源：臺中市區域計畫

## 六、小節

臺中市海岸地區城際之間的交通可透過南北向的臺鐵、高鐵及國道客運接駁；而臺中市內的大眾運輸主要以公車及海線鐵路為主。依據調查，目前多數公車提供

由臺中市核心都會區往海岸地區之東西向接駁，然而南北向的景點串接路線較為缺乏，應透過規劃改善，提升海岸景點連接度，創造海線新遊程。

土地使用方面，應透過使用分區與實際使用需求相互對照，釐清與檢討現況使用分區是否與需求相符，並討論變更之可能。另外透過土地所有權屬分析，發現清水區及梧棲區公有地空間所占比例高，部分尚待開發利用，將來可作為地方發展時必要設施公共建設使用。

潛在災害方面，針對敏感地之影響，因海岸地區有各種不同的環境敏感區，各區域相關發展建設時，應依照不同敏感區的規範準則進行；海平面上升部分則為未來可能面臨之災害，因此應著重於海岸生態的保全，並透過低度及彈性的發展使用方式、對於氣候韌性與調適的強化(例如海岸綠帶等)來應對此環境變化趨勢。另外，相關的海岸發展與建設皆應依循海岸管理法之規定，並以「**確保自然海岸零損失**」之精神，擬定後續發展計畫。

## 第五節 生活文化資源分析

### 一、歷史與聚落發展<sup>1</sup>

康熙 41 年（西元 1702 年）漳州人首由鹿港登陸後，開拓大肚庄。爾後，漢人移民一面溯大肚溪東進，一面沿海岸平原向北前進，逐漸向西方開拓，康熙末年漢人開墾事業已逐漸進至外埔一帶地方，並以此地為前線，與平埔族（拍宰海族）相抗衡。

清年間因為交通便利性，聚落發展以大甲、清水、沙鹿、梧棲等地為主。另外隨戰後社會邁向工業化及都市化發展，加之十大建設包括中山高速公路、臺中港特定區計畫及臺中工業區興建，對於臺中地區的產業、人口分布、都市規模和發展方向皆有重大影響。而海線部分的梧棲、清水、沙鹿則倚仗臺中港的闢建及省道台一線、縱貫鐵路的海線方得以有所發展。

#### （一）日南地區

日南地區是臺灣臺中市大甲區的一個傳統地域名稱，清治末期為一街庄，稱為「日南庄」。臺鐵海線經日南地區並設立日南站，市鎮規模不大，老街上保有許多古老建築。



#### （二）大甲

大甲地區為平埔族道卡斯族主要活動範圍，根據考古所發現的史前遺址，最早史前文化為距今 4,000~3,000 年前。明鄭時期漢族移墾大甲，大甲地區之平埔族與漢人較大規模的正式接觸始於此，不過此時閩粵移民尚未在此長期定居，到大甲的漢人只是通事或社商，人口相當稀少。直至清朝康熙 40 年（1701 年）有大批漢人一自鹿港北進，一從大安港上岸移入本區求生，至此大甲地區因開墾而日漸發展，到康熙 45 年大甲已形成一小型市街。後經日治而至民國，大甲地區因媽祖繞境活動而為人所熟知。

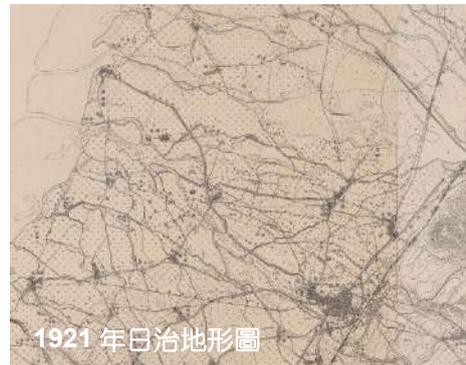
大甲區為臺中市第二大蔬菜生產區，重要產物包含芋頭與稻米等，工業則主要以金屬製品、機械設備製造與腳踏車工業所形成的產業聚落為主。近 15 年來，大甲區的人口成長有逐步趨緩甚至減少的趨勢，目前已是臺中市人口外流問題嚴重的行政區之一。而人口結構上 65 歲以上老年人口佔約 14.4%，已處於高齡社會。

<sup>1</sup> 歷史圖片來源：國立臺灣大學特藏資源展示系統、臺灣百年歷史地圖、〈沙鹿老照片專輯〉第一集

### (三) 大安

大安港在明末時期稱「海翁窟港」，清康熙時期，漢人由鹿港北進自大安港登陸拓墾，其間有閩籍張、林兩姓及粵籍邱姓族人率先開墾大安、鐵砧山腳、日南及九張犁等荒埔。乾隆末年，大安港已成為臺灣中部重要移民登陸口岸，其貿易發達，為大安港鼎盛期。由於大甲溪、大安溪在清道光至日明治年間發生數次的洪水，造成大安港泥沙淤積愈來愈嚴重，可停靠的船隻也越來越小，港口功能逐年衰退。隨著大安港的沒落，行政中心逐漸由大安港地區轉移至中庄一帶，行政機關也多設於中庄。而隨縣市合併，改制為臺中市大安區。大安區的產業以農漁業、畜牧業為主要產業，最具代表性的五個農產品，包含芋頭、蔥、安泉米、酒及飛天豬肉，此五個農產品合稱為「安農五寶」。

1925年7月，全臺中州唯一的大安海水浴場正式營運；1928年夏，大日本製糖株式會社，開闢大甲驛到大安的輕鐵五分車路線，從此每年夏天大安海水浴場擠滿戲水人潮，一直到太平洋戰事吃緊，浴場設備才逐漸荒廢。



1921年日治地形圖

### (四) 外埔

早期以月眉山為界，以東為「內埔」(今后里區)，以西為「外埔」(今外埔區)。在漢人未進入開墾之前，外埔地區為平埔族崩山八社中大甲東社的活動地，日治時期1920年設外埔庄，隸屬臺中州大甲郡。現隨臺中縣市合併改制，改為外埔區。

### (五) 清水

清雍正年間開始漢人大規模湧入清水地區，並向平埔族租地開墾，至乾隆年間才逐漸發展成市集，成為中部稻米及山產集散地。早期清水的漢人移民，以來自閩、粵為主，尤以楊、蔡兩姓為清水兩大姓。進入日治時期後，清水的政商中心集中於大街路一帶，早期的大街路相當繁華，直至1935年新竹-臺中大地震後，清水都市重建並採棋盤式街道，而重心亦正式西移，時至今日，中山路、光復街、新興路一帶仍是清水最繁華熱鬧的地段。



日治時期清水街鳥瞰圖

## (六) 沙鹿

沙鹿舊稱稱為「沙轆社」，是平埔族中的大村落，生活以狩獵捕鹿為主，明鄭後漢民族陸續來台開墾大肚山山麓，漸漸形成村落並繁榮起來。發展至清朝已成為南北交通必經之地，臺灣光復後改為現在的「沙鹿鎮」，縣市合併後改為沙鹿區，沙鹿歷經先民的墾荒經營建設，已成為海線的重鎮，並擁有各類大型醫療院所，以因應中部海線地區民眾就醫所需。



## (七) 梧棲

梧棲地區在清朝時期只是沙轆社、水裡社的社域而已，只因梧棲並非一塊豐腴之地，即使唐山過臺灣，漢人也多選擇清水、沙鹿為第一優先地。直至清道咸年間才因梧棲港的發展帶動這裡的商業發展，漸漸成為港口街市。直至民國五十八年，由行政院決定開闢臺中港，使本區成為兼具工、商、漁業功能的國際港。而梧棲老街由於地處牛罵頭溪水出海，形成之五股分岔處，故舊稱「五汊大街」，起初發展於頂橫街，是早年梧棲漁業、航運和商業的經濟活動中心，現在老街還存有多棟老屋。

## (八) 龍井

龍井區在未開發前，原本屬於拍瀑拉平埔族水裡社的聚落，清朝年間，開始有來自福建、漳州住民自梧棲移入，漢人聚落逐漸形成。早期先民渡臺、商品農產進出，多需依靠西部港口承載，清康熙年間大肚溪北有水裡港（今龍井區麗水里），梧棲港以南有塗葛堀港，可容納大小帆船進出，後因泥沙淤積，水裡港港口重心的地位逐漸為梧棲港所取代。其後於民國發布的臺中港特定區計畫，計畫區含括龍井、清水、梧棲、沙鹿等四區，以臺中港為國際商港，梧棲漁港則發展成觀光漁港，鄰海的四區聚落亦隨著臺中港而發展。

## (九) 大肚

大肚區名由來於平埔族大肚社社名，至清朝時期漢人拓墾，康熙乾隆時期，王田庄及大肚街下街河港興起，象徵此處墾務日盛。至中華民國政府接收臺灣後，改為臺中縣大甲區大肚鄉，後隨縣市合併，改制為大肚區。

## 二、人口特性

臺中市政府 109 年 7 月統計資料，臺中市濱海地區人口以沙鹿區 95,048 人為最多，人口密度約 2,349 人/km<sup>2</sup>；大安區人口最少，人口數為 18,989 人，人口密

度約 693 人/km<sup>2</sup>。

在國際上將 65 以上人口佔比達 7%、14%、20% 分別稱為高齡化社會、高齡社會、超高齡社會。依照各年齡區分，可見臺中市海線各區多呈現人口高齡化現象，其中以大安區 65 歲以上人口佔 17.41% 最高，其餘如清水區、大甲區、外埔區、大肚區等老年人口比例皆大於 14%，亦進入高齡社會階段。

表 3-16 臺中市海岸各區人口統計表（統計至 109 年 7 月）

		大甲區	清水區	沙鹿區	梧棲區	外埔區	大安區	大肚區	龍井區
<14 歲	人數	10,976	11,761	15,941	8,947	3,806	1,968	7,320	11,096
	比例	14.38%	13.40%	16.77%	15.13%	11.88%	10.36%	12.89%	14.21%
15-64 歲	人數	54,053	62,648	67,875	42,940	23,540	13,715	41,373	57,812
	比例	70.79%	71.38%	71.41%	72.61%	73.45%	72.23%	72.83%	74.03%
>65 歲	人數	11,323	13,359	11,232	7,251	4,701	3,306	8,113	9,180
	比例	14.83%	15.22%	11.82%	12.26%	14.67%	<b>17.41%</b>	14.28%	11.76%
合計 (人)		76,352	87,768	<b>95,048</b>	59,138	32,047	<u>18,989</u>	56,806	78,088
密度 (人/km <sup>2</sup> )		1,305	1,368	2,349	<b>3,561</b>	756	<u>693</u>	1,535	2,053

資料來源：臺中市政府民政局

### 三、產業活動

依據行政院主計處 107 年統計資料，臺中市一級至三級產業就業人口比例約為 3.24%、39.48%、57.28%，整體產業結構以三級產業為主。然以產業空間分布狀況而言，臺中市濱海地區則主要為一級產業與二級產業發展空間。

#### (一) 一級產業

臺中濱海地區沿海地區農業分布於大甲區、大安區、清水區、梧棲區、龍井區、大肚區等處，作物以稻米為主，主要種植分布於大甲區；蔬菜作物則以芋頭（產量占全國約 30%）、西瓜為主，其中大甲區為芋產量最高之行政區，大肚區則為西瓜產量最高之行政區；漁業則集



圖 3-19 臺中市海岸地區產業活動分布圖

中於清水區、梧棲區及大安區，以近海漁業活動為主；而畜牧業則以大安為主。

表 3-17 臺中市海岸各區主要農業作物生產表

	大甲區	清水區	沙鹿區	外埔區	大安區	大肚區	龍井區
主要作物	稻米 芋頭	稻米 落花生	甘藷 落花生	稻米 花卉	稻米 芋頭	西瓜	甘藷 西瓜

資料來源：農業統計年報

表 3-18 臺中市近年漁業生產量統計表（單位：公噸、千元）

年期	近海漁業		沿岸漁業		海面養殖業		內陸養殖業		合計	
	產量	價值	產量	價值	產量	價值	產量	價值	產量	價值
103 年	1,741	281,817	22	5,725			7	37,055	1,771	324,595
104 年	1,387	175,379	5	986	5	353	57	23,666	1,454	200,384
105 年	662	113,687	10	227	5	228	134	28,893	811	143,035
106 年	738	119,058	2	644	5	833	27	12,898	772	133,432
107 年	613	106,387	3	789	15	1,500	20	8,245	651	116,921

資料來源：漁業統計年報

## （二）二、三級產業

臺中市二級產業發展主要以製造業、營造業為主，包含大甲區的化學製造業、汽機車及自行車零組件製造業；梧棲區、龍井區與大肚區的金屬製造業等。其從業人員及年生產總額均居中部區域之首，加以臺中港及臺中國際機場「雙港」之區位優勢，構築成大臺中產業走廊。濱海地區重要之二級產業分布，包含大甲區之幼獅工業區、梧棲區之關聯工業區及加工出口區中港園區，與都市計畫編定之工業區、丁種建築用地等。濱海地區三級產業較具規模者包含梧棲區之臺中港商業區及都市計畫編定之商業區，及鐵砧山風景特定區、大安濱海園區等觀光旅遊產業。

## 四、小節

臺中市海岸地區聚落發展與漁港密切相關，然而隨著漁獲產量、人口結構的改變及海岸泥沙淤積等，漁業及漁港發展逐漸式微，如今梧棲漁港定位為觀光漁港，以多角化經營模式力求轉型，而沿海甚多小漁港與漁村，亦應該透過特色化改善等方式達到漁村再生的可能。

## 第六節 觀光遊憩資源分析

### 一、觀光遊憩資源

基地周邊地區之觀光與遊憩設施，主要以宗教信仰、歷史文化、遊憩及生態景點為主，宗教信仰（大甲鎮瀾宮、鎮南宮、鎮安宮及開天宮等）、歷史文化（梁宅瑞蓮堂、南勢坑遺址等）、遊憩及生態景點（大甲鐵砧山風景特定區、高美濕地、梧棲漁港等）。

表 3-19 觀光遊憩資源分析表

行政區	資源類型	觀光資源	
大甲區	宗教信仰	大甲鎮瀾宮、大甲文昌祠(亦為市定古蹟)	
	歷史文化	古蹟	大甲梁宅瑞蓮堂、大甲文昌祠、縱貫鐵路海線·日南車站、林氏貞孝坊
		傳統工藝	大甲鐵壺工藝、漆工藝-夾紵漆器、獅頭製作、藺草編
		民俗	大甲媽祖遶境進香
		歷史建築	舊大安溪橋
	文化設施	臺中市中正紀念館、永信醫藥文物館、金華山媽祖文物館	
遊憩及生態	松柏漁港、大甲鐵砧山風景特定區、濱海自行車道、鐵砧山自行車道		
大安區	宗教信仰	鎮南宮、和安宮、鎮安宮	
	歷史文化	海墘老街、中庄黃宅	
	遊憩及生態	大安港媽祖文化園區、五甲漁港、塭寮漁港、北汕漁港、龜殼生態公園、水蓴衣生態教育園區、塭寮紅樹林保育區、大安濱海樂園	
清水區	宗教信仰	紫雲巖、朝興宮、三山國王廟、鎮安宮	
	歷史文化	聚落建築群	原清水信義新村
		歷史建築	高美燈塔、清水大楊原美軍油庫設施、鰲峰山營區及原清水神社遺構、清水公學校日式宿舍群、清水震災紀念碑、縱貫鐵路海線·清水車站
		傳統表演藝術	南管音樂
		古物	牛罵頭觀音廟後堤防復舊碑、嚴禁感恩社佃業混丈勒索碑、岸裡社與感恩社界址碑、西寧獸魂碑、牛罵頭遺址界牆剝取物、沙鹿區南勢坑遺址文化層斷面（灰坑剝取物）
		傳統工藝	陶藝
古蹟	清水黃家瀨園、清水社口楊宅、清水公學校		

行政區	資源類型		觀光資源
	遺址	清水中社考古遺址、牛罵頭考古遺址	
		文化設施	臺中市美術家資料館、臺中清水眷村文化園區
	遊憩及生態	高美濕地、高美自行車道、五福圳自行車道、梧棲漁港、港區藝術中心、清水眷村文化園區、高美濕地休閒農場	
梧棲區	宗教信仰		朝元宮、浩天宮、梧棲真武宮(亦為市定古蹟)
	歷史文化	古蹟	原梧棲警察官吏派出所及宿舍群、梧棲真武宮
		歷史建築	原永寧公學校宿舍、臺灣港務公司築港路副首長日式宿舍、大庄浩天宮
		民俗	大庄媽北港進香回鑾遶境、梧棲走大轎
遊憩及生態	三井 outlet、港區公園、梧棲體育場、港區綜合體育館		
龍井區	宗教信仰		福順宮、三陽玉府天宮
	歷史文化	古蹟	龍井林宅
		傳統工藝	獅頭製作
遊憩及生態	麗水漁港、河濱公園、龍井堤防自行車道、東海商圈、藝術街商圈		
外埔區	宗教信仰		開天宮、三崁福興宮、福天宮包公石
	歷史文化	古蹟	外埔劉秀才屋、外埔黃宅
	遊憩及生態		公婆樹、神秘洞、永豐觀景台、桐花步道、三崁蜈蚣堤、大甲東陶藝、鐵山腳單車運動村
沙鹿區	宗教信仰		玉皇殿、保安宮
	歷史文化	傳統表演藝術	南管音樂、南管戲曲
		遺址	南勢坑考古遺址、鹿寮考古遺址
遊憩及生態	美仁里彩繪村、南勢溪自行車道、鰲峰山公園		
大肚區	宗教信仰		萬興宮、永和宮、福興宮
	歷史文化	古物	永和宮-克配彼天匾、永和宮-乾隆年製香爐
		古蹟	縱貫鐵路海線·追分車站、磺溪書院
遊憩及生態	大肚自行車道、環保運動公園、望高寮公園、大肚溪口濕地		

資料來源：臺中市文化資產處，本計畫彙整

## 二、休閒農業資源

臺中市海岸地區農業資源豐沛，大甲、大安及外埔地區積極推動農業整體轉型與提升，藉此發展精緻農產成為優質田園小城，朝向騎鐵慢活、樂農聖城作為臺中市前花園。如：匠師的故鄉休閒農業區結合當地農業（芋頭及稻米）與漁業共同營造，同時發揚當地「蔴草編織」的歷史特色產業；樹生酒莊為行政院九二一震災重建輔導專案，邀請當地農民一起加入葡萄契作，並與法國勃根地大學專業釀酒師合作釀製「紅埔桃酒」，獲得 2019 年世界葡萄酒金牌。基地範圍內之休閒農場及酒莊彙整於下：

表 3-20 臺中市海岸地區休閒農業資源彙整表

行政區	休閒農業區
大甲區	匠師的故鄉休閒農業區
外埔區	水流東休閒農業區
行政區	許可登記及同意籌設之休閒農場及酒莊
大甲區	葵海休閒農場、海陸空休閒農場
大安區	大安休閒農場
清水區	皇家休閒農場、高美濕地休閒農場
龍井區	綠朵休閒農場、得意全方位休閒農場
沙鹿區	星海棧休閒農場
外埔區	石頭公園生態休閒農場、中華民國農會休閒綜合農牧場、洪爺爺休閒農場、樹生酒莊

資料來源：臺中市政府農業局，本計畫彙整

### 三、登山步道及自行車道

#### (一) 登山步道系統

臺中海岸地區共有 10 條登山步道，除旗開得勝步道與大肚萬里長城步道因部分路段重疊外，其餘步道皆無串接，其中包含攀登鐵砧山的鐵砧山登山步道(桂花泉登山步道)，可至山頂平坦處遠眺外埔、大甲與大安港，以及著名的鐵砧晚霞；自清水車站往北走約 20 分鐘便可抵達清水鰲峰山步道，環形步道約 2.1 公里，可抵達鰲峰山公園，擁有草原、綠樹、觀景台、文化遺址等，適合全家的運動及休憩場所；再往南的大肚山則包含竹坑南寮登山步道、瑞井串接步道等 9 條登山步道，步道穿梭於保安林中，綠樹成蔭，鳥語花香，至高點可眺望臺中港區、火力發電廠、彰化、大肚溪以南的平地，也是欣賞夕陽的最佳地點。

表 3-21 臺中市海岸地區登山步道一覽表

行政區	步道
大甲區	鐵砧山登山步道(桂花泉登山步道)、劍井登山步道
外埔區	外埔水流東桐花步道(永豐里桐花步道)
清水區	清水鰲峰山步道
龍井區	竹坑南寮登山步道
大肚區	瑞井串接步道、環保公園登山步道、旗開得勝步道、萬里長城登山步道、望高寮夜景公園步道、大肚區萬里長城串連周邊登山步道、瑞井串連環保公園登山步道、新興至社腳知高圳休憩步道

#### (二) 自行車道系統

依據內政部營建署自行車道資訊整合應用網，臺中市海岸地區自行車道共有 23 條，車道類型包含自行車專用車道、自行車與汽機車共用車道。其中除大甲北堤西路自行車道、大甲北堤東路自行車道、大甲至日南自行車道、清水自行車道為東西向串接之自行車道外，其餘皆為南北向串接的自行車道。而環島

1 號線自行車道則沿台 1 線貫穿臺中市海岸地區，另有環 1-4 中臺濱海支線自苗栗南勢溪與環道 1 號線相接，並沿台 61 通過臺中市海岸地區一路延伸至彰化。

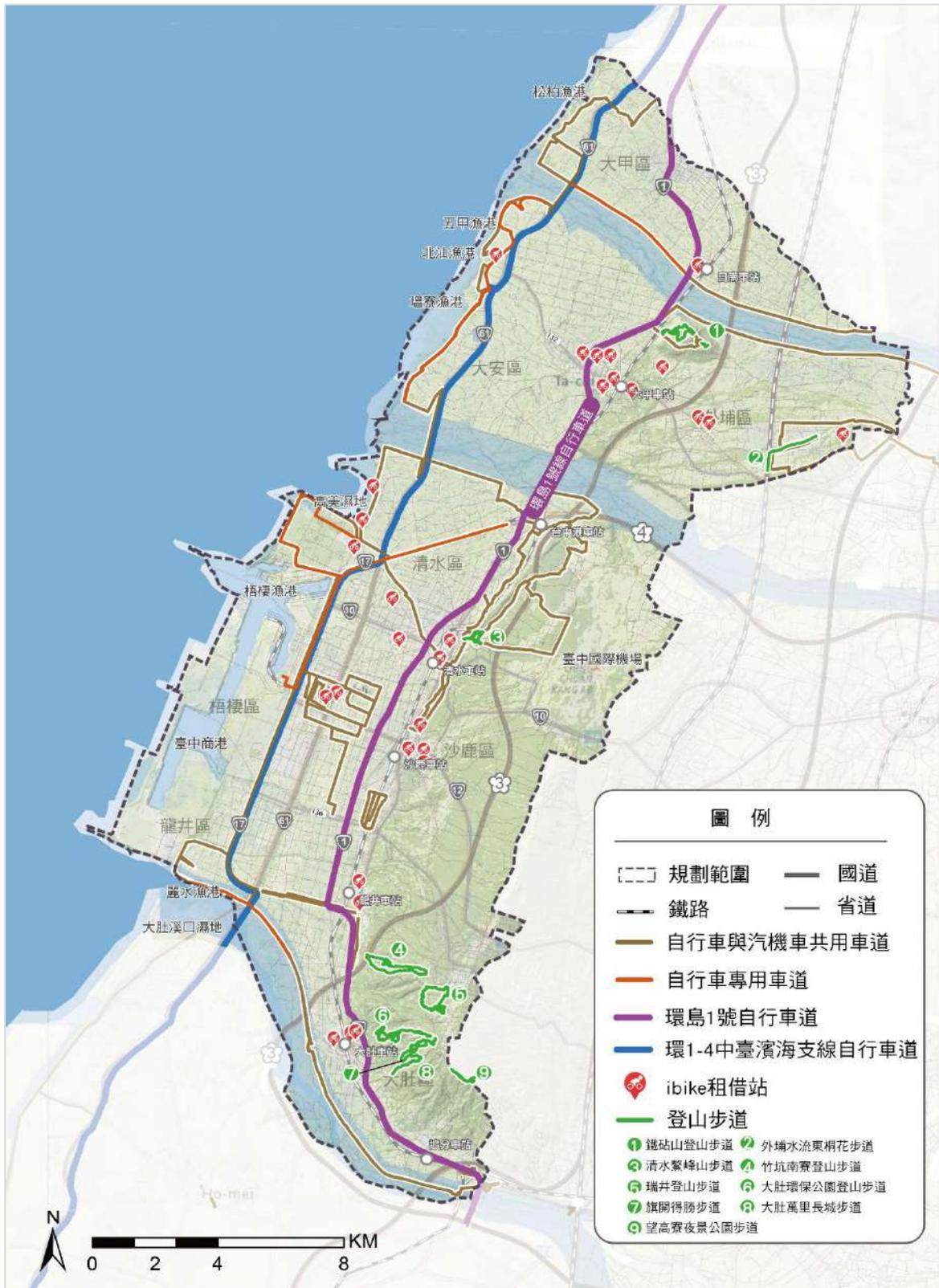


圖 3-20 臺中市海岸地區登山步道及自行車道分布圖

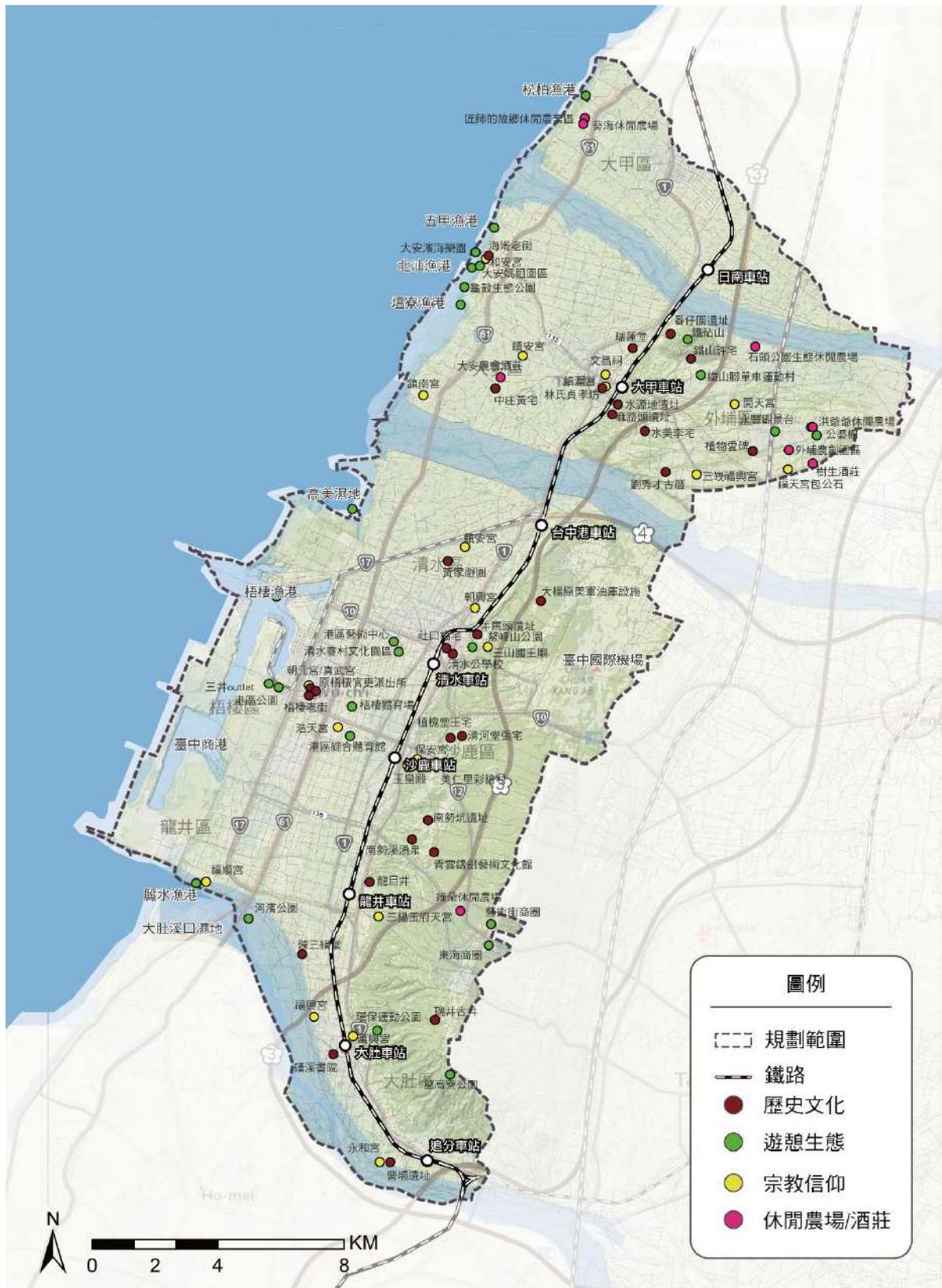


圖 3-21 臺中市海岸地區觀光遊憩資源景點分布圖

## 四、景點旅遊人次<sup>2</sup>

依交通部觀光局之遊憩據點 2021 年統計資料顯示，基地範圍內主要海岸觀光遊憩據點以梧棲觀光漁港(127 萬人次)及高美濕地(53 萬人次)為主，內陸觀光遊憩據點以鐵砧山風景特定區(34 萬)及大甲鎮瀾宮(65 萬)為主，比較基地範圍內觀光遊憩據點，海岸觀光旅遊人次相較於內陸地區高。統計 2016 年至 2021 年，近六年平均遊客量為 376 萬人次/年。其中受陸客縮減影響，已及 COVID-19 疫情影響，近年來整體遊客數有較為明顯的下降，其中以鐵砧山風景特定區及高美重要濕地遊客人數下降最為明顯，2021 年遊客人次相較於前一年分別下降了 49% 及 51%。

然以各月份旅遊人次來看，梧棲觀光漁港旺季為 7-12 月，大甲鎮瀾宮為 2-5 月、高美濕地及鐵砧山風景特定區旺季為 4-10 月間。

表 3-22 臺中市海岸景點旅遊人次彙整表(2016-2021)

年別	梧棲觀光漁港	鐵砧山風景特定區	大甲鎮瀾宮	高美重要濕地	小計
2016	1,656,796	434,099	1,436,765	-	3,527,660
2017	1,462,823	463,326	924,500	-	2,850,649
2018	1,620,274	440,065	904,650	1,575,716	4,540,705
2019	1,907,149	468,921	923,900	1,448,820	4,748,790
2020	1,545,689	662,586	812,050	1,077,616	4,097,941
2021	1,272,571	337,523	647,850	529,092	2,787,036

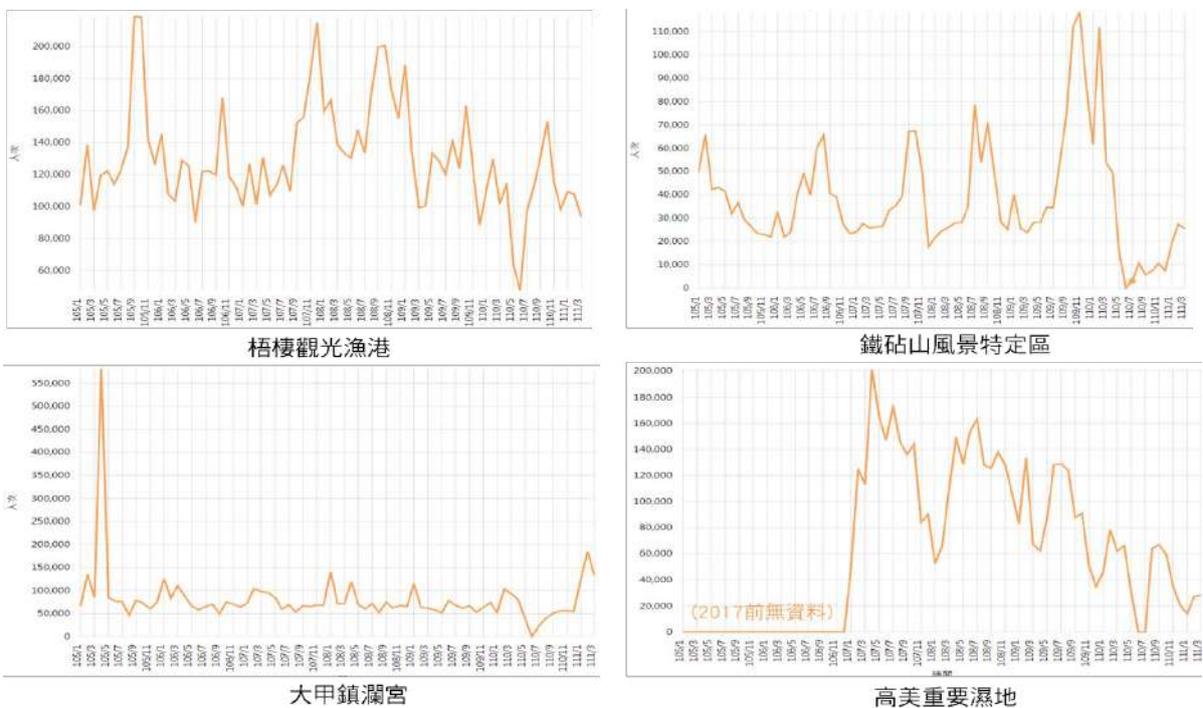


圖 3-22 基地範圍景點各月份旅遊人次統計圖(2016-2022)

<sup>2</sup> 資料來源:交通部觀光局觀光統計資料庫 <https://stat.taiwan.net.tw/scenicSpot>

另外，臺中港三井 Outlet 於 2018 年 12 月 12 日開幕，緊鄰臺中港有海景，並串連高美濕地和梧棲漁港等，在 2019 滿一週年時，順利達成「年營收 50 億元、總來客數高達 800 萬人次」的預期目標，因此宣布，加碼擴大投資臺中港三井 OUTLET，二期預計於 2022 年秋季完工營運。

## 五、特色商圈資源

商圈之發展是結合特殊的街景、歷史、人文與風情，並且與當地的住戶生活樣態、產業模式息息相關，故每個商圈都有其獨特性。依據臺中市經濟發展局公布之商圈資料，海線地區特色商圈包含大甲觀光商圈、東海藝術街商圈及臺中港舶來品商圈等 3 處。

### (一) 大甲觀光商圈（大甲區）

以鎮瀾宮為中心發展，商圈內除了有聞名中外的媽祖信仰，當地知名的伴手禮，也是遊客必訪的景點，如奶油酥餅、花生煎餅、芋頭酥等糕餅類與餐飲美食，及大甲藺草帽蓆等。藉由宗教信仰、糕餅美食及周邊古蹟文化的連結，形成獨特的大甲觀光商圈。



### (二) 東海藝術街商圈（龍井區）

東海藝術街商圈初期是由一群認同藝術村理念，且願意傾注人文藝術精神的藝術家共同經營，隨著時間的推演，已開放外來人士設店經營，並在系列藝文活動舉辦下，讓藝術街處處充滿溫馨且濃厚的藝術氛圍。商圈內有許多風格迥異的店家，例如獨特風格的手工藝品與家飾店，以及獨具特色的主題式餐廳，配合商圈街景，吸引許多年輕族群駐足消費。周邊更有東海大學路思義教堂、臺中都會公園、大肚山夜景、九天民俗技藝團等熱門景點，可串連體驗藝術知性之旅。



### (三) 臺中港舶來品商圈（梧棲區）

梧棲區臺中港舶來品商圈位於梧棲區臨港路三段，又稱「臺中港國際舶來品商店街」，地理位置鄰近臺中市梧棲漁港，販售的商品包括進口名牌服飾、皮飾皮件、藝術精品、高級中藥材、陳年普洱茶、南北雜貨等，種



類相當繁多且以薄利多銷方式經營。為提供人性化的商業環境空間，重塑整體秩序與空間結構，已於 92 年完成形象招牌改善工程、人行步道工程、植栽綠美化工程、照明工程及水電等項工程。

## 六、觀光工廠

隨著時代轉變，傳統製造業面臨需求、技術等產業變遷困境，在轉型思維下，將原本製造流程加入體驗 DIY、知識教育等元素，將不對外開放的工廠透明化、展示化，以供一般消費者體驗造訪的觀光景點。依據臺中市經濟發展局所公布之觀光工廠資訊，海線地區觀光工廠包含位於大甲幼獅工業區的微笑秘密口腔保健館，及大安區的阿聰師芋頭文化館等 2 處。

### (一) 微笑秘密口腔保健館（大甲區）

口腔健康是當今重要的健康趨勢，不論是生活保健、飲食習慣與清潔保固方式，均連帶影響口腔與身體器官之保養。鑒於臺灣兒童蛀牙率高、成人牙周病比例逐漸攀升，以及預防保健宣導團體或機關之欠缺，井田國際醫藥廠與中山醫藥大學口腔學院產學合作，於民國 107 年成立的「微笑秘密口腔保健館」，提供民眾專業與資料，推廣國人口腔健康與生活品質之重要性。



### (二) 阿聰師芋頭文化館（大安區）

阿聰師芋頭文化館以結合在地產業文化與旅遊新型態，營造一個讓遊客兼具遊樂與學習的歡樂環境。園區內由認識傳統糕餅文化產業、品牌故事、園區成立歷史緣由等資訊，到芋頭生態環境趣味解說，並透過芋頭酥 DIY 體驗課程，體驗做餅樂趣，以延續大甲在地芋頭文化與糕餅產業。



## 七、旅館及民宿分布

依照交通部觀光局旅宿網 2022 年之旅館民宿統計，位於濱海地區旅館民宿共有 42 間，其中以龍井區 13 間(分布於大肚山東側東海大學商圈)及沙鹿區 9 間、梧棲區 8 間最多，而大安區、大肚區則無合法之旅館民宿設立。

表 3-23 臺中市海岸地區旅館民宿一覽表

區域	名稱	地址
外埔區(3)	紅磚小屋	臺中市外埔區甲后路四段 598 號
	法格斯-石光	臺中市外埔區水頭二路 32 號
	大甲御和園商務汽車旅館	臺中市外埔區大東里甲后路五段 171 號
大甲區(5)	東南亞旅社	臺中市大甲區中山路一段 943 號
	華麟賓館	臺中市大甲區大甲里光明路 62 號
	大甲大飯店	臺中市大甲區蔣公路 73 號
	福棧	臺中市大甲區育德路 21 號
	茂華商旅	臺中市大甲區蔣公路 170 號
大安區(0)	-	-
清水區(4)	天一大旅社	臺中市清水區新興路 123 號
	信東旅館	臺中市清水區中興街 35-1 號
	伊戀汽車旅館	臺中市清水區港埠路三段 350 號
	皇春賓館	臺中市清水區新興路 145 號
梧棲區(8)	艾菲爾文化旅店	臺中市梧棲區臨港路四段 298 號
	梧棲行旅	臺中市梧棲區大仁路二段 291 巷 10 號
	臺中港酒店	臺中市梧棲區大智路二段 388 號
	翰銓大飯店	臺中市梧棲區大智路二段 346 號
	寄居蟹行旅	臺中市梧棲區港埠路 2 段 431 巷 22 號
	愛力根汽車旅館	臺中市梧棲區港埠路二段 450 號
	荷村汽車旅館	臺中市梧棲區中華路一段 1131 巷 1,2,3,5 至 20 號
	梧棲文化出張所民宿	臺中市梧棲區梧棲路 142 號
沙鹿區(9)	花沐蘭精品旅館	臺中市沙鹿區七賢路 288 號
	佛羅倫斯別墅旅館	臺中市沙鹿區中山路 121-1 號
	富都大旅社	臺中市沙鹿區中山路 294 號
	統一大飯店	臺中市沙鹿區日新街 92 號
	迷你屋旅舍	臺中市沙鹿區興安路 46-1 號
	海德堡汽車旅館	臺中市沙鹿區北勢東路 660 巷 1、3、5 號
	想窩 11 旅館	臺中市沙鹿區東晉一街 11 號(1~5 樓)
	玉坤田商旅	臺中市沙鹿區中山路 485 巷 39 號 2 至 6 樓
	好瓦文旅	臺中市沙鹿區福成路 255 巷 8 號三樓、四樓
龍井區(13)	冬冬之家民宿	臺中市龍井區南寮里中沙路南寮巷 21 弄 8-1 號
	肆拾光陰	臺中市龍井區新興路 25 巷 2 弄 12 號
	62 巷背包客棧	臺中市龍井區臺灣大道五段 280 號
	寶貝小時光親子民宿	臺中市龍井區臺灣大道五段 109 巷 12 號
	框框背包客棧	臺中市龍井區臺灣大道五段 3 巷 62 弄 56 號
	東海小時光	臺中市龍井區新興路東興巷 45 號
	火柴盒	臺中市龍井區新興路 13 巷 16 號
	踢生活背包客棧	臺中市龍井區新東里 23 鄰新興路 27 巷 10 號
	金禧民宿	臺中市龍井區新東里 6 鄰新興路 11 巷 6 號

	東海 13.8 民宿	臺中市龍井區新興路 13 巷 8 號
	抵家民宿	臺中市龍井區新興路 13 巷 18 號
	學姐的民宿	臺中市龍井區新興路東興巷 51 號
	東海牛棚	臺中市龍井區臺灣大道五段 3 巷 42 弄 22 號
大肚區(0)	-	-

資料來源：旅宿網(2022)，本計畫彙整

## 八、景觀風貌分析

自臺中海岸地區的地形地貌與產業、人口分布狀況，可將海岸地區景觀風貌分為主要的五種類型，包含「農業生產地景」、「郊山台地地景」、「工業地景」、「城市聚落地景」及「濱海地景軸帶」。

### (一) 農業生產地景

主要分布在大甲區、大安區、外埔區，及清水區台 10 線道路以北、龍井區的台 61 線道路以東區域。大面積的農田產業地景以種植水稻為大宗，另大安、大甲一帶亦有許多芋頭種植，鬱鬱蔥蔥的農田，搭配田間農舍與灌排水路，蔚為一番風景。



### (二) 郊山台地地景

以大肚山區域為主的郊山台地地景，大肚台地上主要林相為相思樹林及芒草地，因主要地質為紅土堆積層，故臺地上田地或地表裸露處多呈現鮮豔的紅色。大肚臺地平均高地約 200-300 公尺，於海岸地區地勢平坦無高樓遮蔽處方可遠眺臺地地形，另大肚臺地亦是遠眺海岸地區或是都市核心區域的重要地點



### (三) 工業地景

梧棲區、龍井區的關連工業區、大安溪以北的幼獅工業區、及臺中港區為海岸地區最主要的工業區分布。井然有序的街道與鐵皮廠房為工業區景觀第一印象，

而沿台 17 線經臺中港時，甚至可看到獨特的堆疊貨櫃景色，與火力發電廠煙囪等重工業區的意象。



#### (四) 城市聚落地景

大甲、清水、梧棲、沙鹿一帶，因發展歷史悠久、交通便利等因素成為臺中市海岸地區主要的人口聚集地，發展較具規模。建築以 3-5 層樓的公寓式建築為主。其中大甲鎮瀾宮周邊、梧棲老街周邊及清水車站周邊尚留有日治民初或更早期的街屋廟宇，也因此形塑了老街氛圍。



#### (五) 濱海地景軸帶

濱海地景軸帶自大甲區松柏漁港北堤，至梧棲漁港，以及大肚溪口一帶，臺中市政府觀光旅遊局陸續於濱海地區利用海堤空間與周邊公有地建置濱海自行車道。而濱海地景則因海岸地形、植生相、產業的發展而呈現多元的面貌。

濱海地景類型		景觀特徵
A	沙岸與風電產業地景	<p>受漂沙影響海沙淤積於西部海岸地區，造就一片寬闊平坦的沙岸地形，在退潮時會露出綿延數百公尺的大片沙灘。因臺中海岸地區風力條件佳，具風力發電潛力，因此沿岸多可見風力發電機，構成特殊的產業地景。</p> 

濱海地景類型		景觀特徵
B	紅樹林與濕地地景	<p>大安濱海樂園以南、塭寮溪出海口處，大量水筆仔生長形成紅樹林生態與景觀；而高美濕地則有分布大面積的草澤，皆為生態性極高的紅樹林與濕地地景。</p> 
C	漁港產業地景	<p>臺中海岸沿線分布大小漁港，如松柏漁港、塭寮漁港、梧棲漁港等，大小舢板漁船停泊，漁民從事漁事作業，塑造漁港產業地景</p> 
D	工業地景	<p>大肚溪出海口處，因鄰近火力發電廠，大片的水面上矗立許多高壓電塔，一般認知的負面景觀，亦成為本處特殊的地景。</p> 

## (六) 重要眺景點

臺中市海岸地區同時有著臺地、平原、海岸、溪流等多樣的地形起伏與地景特徵，自大肚山可遠眺都市與產業地景，港口與河口無遮蔽處則飽覽海岸風光與落日餘暉，統整臺中市海岸地區重要眺景點簡要說明如下：

1.松柏漁港漁獲多功能集貨場頂樓平台，遠眺松柏漁港港岸風景	2.高美濕地堤防與木平台，眺望濕地與落日餘暉	3.梧棲漁港，一覽漁港風情與臺中港工業地景
漁港風景/落日夕陽	落日夕陽/風車產業	漁港風景/落日夕陽
		
4.三井 OUTLET，摩天輪遠眺臺中港區工業地景	5.麗水漁港/麗水驛站一覽大肚溪口與漁港風光	6.大肚溪口濕地，觀賞出海口與遠方電塔工業地景
商港/工業地景/落日夕陽	落日夕陽/漁港/漁村景觀/電塔工業地景	落日夕陽/河口濕地/電塔工業地景

		
7.大安溪堤防，眺望大安溪河床及對岸火炎山	8.鐵砧山觀景台，眺望大安溪河床及外埔產業地景	9.外埔水流東桐花步道，高鐵觀景台欣賞高鐵行經與外埔產業地景
溪口河床/火炎山遠景	溪口河床/農田產業地景	高鐵/農田產業地景
		
10.鰲峰山觀景台，遠眺清水、梧棲市區及海岸線	11.竹坑南寮登山步道，眺望龍井區地景及烏溪出海口	12.大肚旗開得勝登山步道眺望烏溪及大肚區地景
落日夕陽/海線城市地景	落日夕陽/海線城市地景/溪口河床	落日夕陽/海線城市地景/溪口河床
		
13.大肚萬里長城登山步道，眺望烏溪及大肚區地景	14.望高寮觀景平台，眺望大肚區及臺中市市區地景	15.望高寮夜景公園，眺望臺中市市區地景及夜景
落日夕陽/海線城市地景/溪口河床	落日夕陽/城市地景	落日夕陽/城市地景
		

## 九、小節

臺中市海岸地區觀光遊憩資源豐富，包含自然生態、歷史人文、觀光工廠、特色商圈等，加之 2018 年底臺中港三井 Outlet 的營運，吸引而來的人數超過梧棲觀光漁港、高美濕地、鐵砧山風景特定區及大甲鎮瀾宮一年的總和 2 倍以上，因此，應思考如何將此吸引力外溢到整個海岸地區，藉由搭配臺中市海岸地區多樣化的遊憩資源，如廟宇文化、濕地生態、休閒農業及海岸活動等，整合各景點資源並配合行銷活動，串聯成特色遊程。

另臺中海岸地區登山步道及自行車道系統建置以逐步完備，然而相關配套如自行車租賃站、遮陽設施、自行車驛站等仍有許多檢討空間，並須透過與公車、鐵路等相關接駁系統串連，促成多樣化交通工具選擇，提高景點可及性，並推廣漫遊樂活行程。



圖 3-23 臺中市海岸地區景觀風貌分布圖

## 第七節 遊憩活動分析

臺中市觀光行銷活動依不同活動種類及辦理目的，分為地區型活動及整體性活動，藉由統整臺中市觀光遊憩活動，以配合相關措施帶動臺中整體觀光。臺中市每年定期舉辦整體性活動如：臺中市自行車行銷推廣活動、藝術季、音樂節及路跑活動等；而就基地範圍內之區域性活動如：大甲媽祖繞境進香活動、媽祖國際觀光文化節、大安沙雕音樂祭等。

### 一、推廣及觀光行銷活動

#### (一) 臺中爵士音樂節

主辦單位：臺中市政府文化局

自 2003 年開始舉辦臺中爵士音樂節，臺中市政府每年 10 月於市民廣場周邊舉辦兩個周末間的爵士樂系列活動，開放空間不須門票，內容包含露天音樂會、講座、青少年樂團培訓、樂團比賽、美食攤位及創意市集等，已成為臺中熱門活動，據統計 2018 年總參加人數共達 130 萬人次。

#### (二) 媽祖國際觀光文化節

主辦單位：臺中市政府文化局

大甲媽祖繞境進香已被文化部指定為重要民俗，更是國家級無形文化資產，臺中則一併辦理媽祖文化節，與臺中市各大百年宮廟合作，為臺中市重要宮廟建立文化性質的平臺。為提昇廟口表演藝術的品質，特意安排優質表演團隊至各宮廟演出，並以扶植在地藝文團隊為主，擴大宮廟媽祖信仰相關活動規模與效益。

#### (三) 大安沙雕音樂季

主辦單位：臺中市政府觀光旅遊局

2011 年起舉辦藍帶海洋音樂祭，至 2017 年更名為「大安沙雕音樂季」，至 2020 年共辦理 10 屆，每年均在大安濱海樂園海堤外沙灘舉行，邀請沙雕好手創作大型沙雕作品，並於開幕晚會當天邀請歌手辦理音樂會。遊客亦可至濱海樂園游泳池玩水消暑，或至鄰近的



大甲、大安、外埔等處景點觀光。據臺中市政府觀光旅遊局統計，2022 年 9 天的展期中，共累計近 18 萬人次到訪。

#### (四) 大安海觀光推廣活動

主辦單位：臺中市政府觀光旅遊局

大安海觀光推廣活動自 102 年起開始辦理至 110 年共辦理 9 屆。藉由每年秋冬風箏衝浪賽事將「大安風」特色結合比賽、風箏衝浪體驗以及淨灘野餐、輕旅行、海洋生態影展等多項活動，宣傳行銷大臺中西部濱海風光、海洋元素與獨特地方人文特色



#### (五) 高美野生動物保護區生物多樣性生態體驗活動

主辦單位：臺中市政府農業局

高美濕地富含自然與人文資源，為加強生物多樣性教育並讓臺中市民了解高美濕地的生物多樣性生態，臺中市政府農業局自 108 年起逐年舉辦「高美野生動物保護區生物多樣性生態體驗活動」，由台灣野鳥協會帶領體驗與導覽，擴大民眾認知高美野生動物保護區生物多樣性，進而參與保育工作及提升生態保育素養，讓更多的民眾對野生動物保護區產生認同進而支持與保護這塊土地。



#### (六) 梧棲漁港鮮魚季

主辦單位：臺中市政府農業局

為行銷漁產品，臺中市政府農業局輔導臺中區漁會於在清水區梧棲漁港舉辦「臺中梧棲漁港鮮魚季」，邀請知名主廚進行料理示範，並推出限量創意海鮮料理，讓民眾免費品嚐。梧棲漁港擁有豐富漁產品，且鄰近高美，為海岸地區重要觀光景點，鮮魚季活動行銷在地當季產品，希望透過活動為梧棲漁港帶進更多觀光人潮，也提升漁民收益。



#### (七) 五七藝文季

主辦單位：梧棲區公所



為使藝文更貼近民眾生活，特別結合地方文藝資源，籌辦各類型藝文活動，希望藉由五七藝文季豐富且多元的系列活動，將梧棲特色推廣到全國各地。進而吸引觀光人潮，提昇梧棲能見度。活動包含健走、騎鐵馬、音樂會、中秋晚會、歌仔戲等，內容豐富且多元。

## 二、運動暨遊憩相關活動

### (一) 臺中自行車嘉年華 - Bike Taiwan

主辦單位：臺中市政府觀光旅遊局

為交通部觀光局臺灣自行車節之系列活動，將以「老少咸宜」、「自行車漫遊」及「介紹自行車產業品牌」為特色，規劃適合各年齡層車友之自行車活動，包含自行車運動用品展售、兒童自行車運動推廣、各種主題與路線之自行車騎乘活動等，各年度活動不一。



### (二) 時代騎輪節

主辦單位：臺中市政府運動局

自 2015 年開始舉辦的單車年度盛事「時代騎輪節」，路線跨越臺中沙鹿區、清水區、梧棲區、龍井區、大肚區、西屯區及大雅區，行經高美濕地、望高寮、科湍愛琴橋、都會公園松鼠坡等臺中魅力景點，多元且豐富的沿途風光，將讓車友享受臺中不同面向的美景，每年也都吸引全國眾多車友爭相報名，2022 年更預計會有 5000 名車友報名參與。



### (三) 萬眾騎 Bike

主辦單位：各宮廟

大甲媽祖繞境為臺中海線地區重大宗教盛事活動，許多人雖想參與但擔心無法負荷徒步長途跋涉，然而轉換成騎自行車繞境也是一項不錯的選擇。每年的「萬眾騎 Bike」活動，串連臺中 6 大宮廟，包含大甲鎮瀾宮、社口萬興宮、南屯萬和宮、早溪樂成宮、北屯朝聖宮以及豐原鎮清宮，以結合傳統文化、綠能環保、健康樂活為訴求，並藉此瞭解臺中的信仰文化，亦活絡當地產業與觀光。



#### (四) 臺灣大腳丫鐵人兩項錦標賽

主辦單位：臺中市政府運動局

活動於於清水鰲峰山自由車場周邊道路舉行，選手先路跑，接自由車賽，再接路跑，全程 39.6 公里。以呼應市府推廣「酷城市、酷運動」的政策，使市民擁有強健體魄、快樂心靈，更希望藉此帶動城市行銷與觀光。



#### (五) 花現龍井全國馬拉松

主辦單位：龍井區農會

臺中市龍井區背山面海，油菜花跟波斯菊是龍井區稻田休耕期間的主要綠肥作物，放眼望去綠油油的田野景觀，在藍天陽光之下隨風如波浪搖曳。藉由路跑賽，享受龍井區花田特色，以及眺望如畫作般的沿途美景，讓參與民眾在繁花似錦、春光無限的美好風景下，以行動記錄與實踐龍井之美。



### 三、宗教祭典相關活動

#### (一) 大甲媽祖繞境進香活動

主辦單位：大甲鎮瀾宮

大甲鎮瀾宮於每年農曆三月間舉行長達九天八夜的大甲媽出巡遶境，為臺灣地區媽祖遶境活動中傳統陣頭規模最大，據廟方統計 2021 年總參與人數超過 400 萬人次。其終點在嘉義縣新港鄉新港奉天宮，去程行經駐駕廟宇依序為彰化南瑤宮、西螺福興宮；返程行經駐駕廟宇依序為西螺福興宮、北斗奠安宮、彰化天后宮、清水朝興宮，每年來回徒步約 340 公里，是全台灣最盛大的遶境活動。於 2011 年經行政院文建會指定為「中華民國無形文化資產民俗類」，亦被認為是世界三大宗教盛事之一。



#### (二) 紫雲巖觀音媽誕辰

主辦單位：清水紫雲巖

每年的農曆 2 月 19 日為觀音誕辰，迄今三百餘年歷史的清水紫雲巖裡有供奉一尊極少見的黑面觀音，於媽祖誕辰之日亦盛大舉辦祭典慶祝活動，由於紫雲巖為地方信仰中心，在清水人眼中地位如同大甲鎮瀾宮，因此每年的觀音誕辰，祭祀參拜的人潮更是絡繹不絕。



### (三) 真武宮玄天上帝誕辰

主辦單位：梧棲真武宮

梧棲真武宮興建於道光 29 年（西元 1849 年）。早期大陸和臺灣貿易頻繁且興盛，來臺商人共同籌建廟宇，並以福建泉州蓮塘村當地玄天上帝信仰，將香火自真武宮祖廟分靈，供宗親及附近居民膜拜，也成為梧棲當地信仰中心，而每年農曆 3 月 3 日為玄天上帝誕辰，廟方特別舉辦盛大祭祀活動。

表 3-24 臺中市海岸地區常態性觀光行銷活動

	活動資源	春			夏			秋			冬			區位
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	
推廣與觀光	媽祖國際觀光文化節	■	■	■	■									大甲區
	大安沙雕音樂祭					■	■							大安區
	大安海觀光推廣活動									■				大安區
	臺中爵士音樂節									■				臺中市
	高美野生動物保護區生物多樣性生態體驗活動					■	■	■	■	■				清水區
	梧棲漁港鮮魚季								■	■	■		清水區	
運動暨遊憩	萬眾騎 Bike	■												大甲區
	自行車行道銷推廣活動 (2019)					■	■							臺中市
	臺中自行車嘉年華 - Bike Taiwan								■					臺中市
	臺灣大腳丫鐵人兩項錦標賽							■	■					清水區
	花現龍井全國馬拉松									■				龍井區
	時代騎輪節										■			臺中市
宗教祭典	文昌帝君誕辰	■	■											大甲區
	紫雲巖觀音媽誕辰	■												清水區
	真武宮玄天上帝誕辰		■											梧棲區
	大甲媽祖繞境進香活動			■										大甲區

## 四、小節

在市府的努力下，臺中市海岸地區一年內接連舉行各項觀光活動，其中媽祖國際觀光文化節被觀光局指定為國際級活動、臺中爵士音樂節指定為國家級活動，另外大甲媽祖繞境更被譽為是世界三大宗教盛事之一，足以想見這些活動場面之盛大與精彩，透過活動的引力帶入人潮，並推廣行銷海線旅遊，將是未來可以思考之配套。臺中海岸地區亦多結合自行車運動進行活動辦理與推廣，如每年度的

萬眾騎 Bike、自行車嘉年華等，皆吸引大量民眾報名參加，加之海岸地區自行車道的建置，將有望帶起此區域自行車運動的普及與風潮。

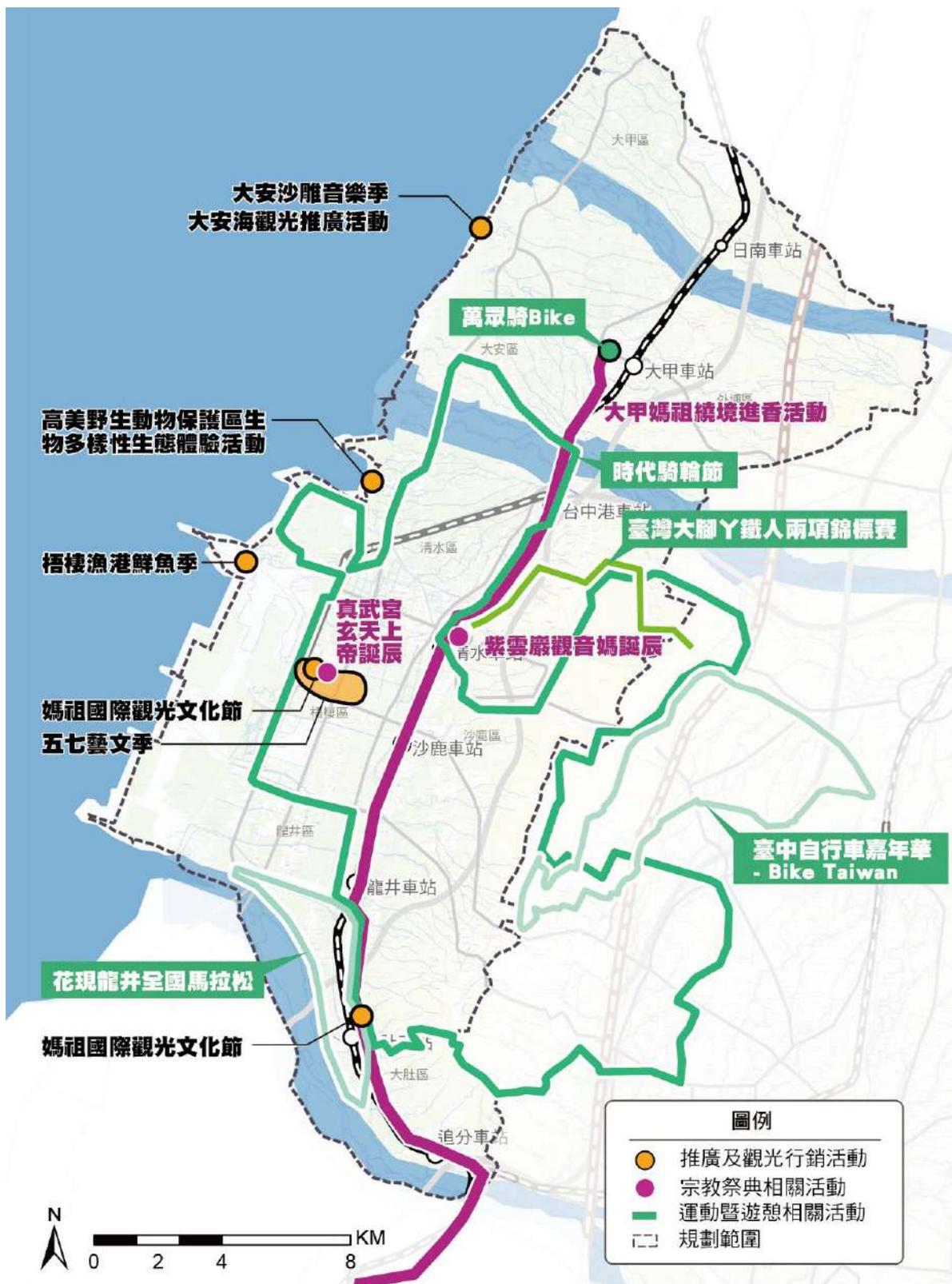


圖 3-24 遊憩活動分布圖

## 第八節 遊憩市場分析

國人休閒意識提升，加上政府政策與民間共同努力下，觀光產業已成為地方經濟發展的重要角色，然而除了旅客需求與偏好，氣候、天然災害、重大意外事件、重要政策及經濟成長等，皆會影響出遊選擇與安排。108 年觀光局為振興國內旅遊，除持續推動 107 年的「擴大國旅暖冬遊方案」外，更陸續推出「春遊專案」、「擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫」補助等，鼓勵國人從事國內旅遊。

### 一、國人旅遊喜好型態及市場現況分析

#### (一) 國內旅遊重要指標

109 年國人全年國內旅遊次數（12 歲以上）計有 1 億 4,297 萬次，較 108 年負成長 15.54%。依據交通部觀光局「中華民國 109 年臺灣旅遊狀況調查」，國人平均旅遊次數每人約 6.74 次，與 108 年相比減少 1.25 次，而平均旅遊先天數為 1.54 天。

針對國人旅遊天數的調查中，國內旅遊以 1 天者最高，共佔 66.4%。另外。若該次旅遊行為涉及住宿，則以旅館為主要住宿方式。

表 3-25 國人國內旅遊重要指標統計表

項目	109 年	108 年	109 年與 108 年比較
國人國內旅遊比率	88.4%	91.1%	減少 2.7 個百分點*
平均每人旅遊次數	6.74 次	7.99 次	減少 1.25 次
國人內旅遊總次數	142,970,000 旅次	169,279,000 旅次	負成長 15.54%
平均旅遊天數	1.54 天	1.51 天	增加 0.03 天
假日旅遊比率	65.6%	66.9%	減少 1.3 個百分點
旅遊整體滿意度	98.7%	98.4%	增加 0.3 個百分點
每人每次平均旅遊支出	新台幣 2,433 元	新台幣 2,320 元	新台幣：成長 4.87%
國人內旅遊總支出	新台幣 3,478 億元	新台幣 3,927 億元	新台幣：成長 11.43%

表 3-26 國人國內旅遊天數統計表

旅遊天數	109 年	108 年
合計	100.0%	100.0%
1 天	66.4 %	66.4 %
2 天	20.2 %	21.9 %
3 天	9.9 %	8.9 %
4 天及以上	3.4 %	2.7 %
平均旅遊天數	1.54 天	1.51 天

表 3-27 國人國內旅遊主要住宿方式統計表

住宿方式	109 年	108 年
合計	100.0%	100.0%
當日來回、沒有在外過夜	66.4 %	66.4 %
旅館	17.0 %	17.1 %
親友家(含自家)	7.1 %	7.0 %
招待所或活動中心	0.4 %	0.6 %
其他	9.1 天	8.9 天

## (二) 旅遊地點及目的

根據到訪據點旅客來源統計，多數是以來自於居住在該區的國人較多，而到訪中部地區的旅客以中部地區國人及南部地區為主。就旅遊地點的選擇而言，整體約有 30.7% 的旅客會選擇前往中部地區旅遊，為旅遊地選擇第二。

旅遊目的則以「觀光、休憩、度假」佔旅遊者人次之 79.2%，為主要的出遊目的；並且以利用周末或星期日從事旅遊者最多。

表 3-28 旅客選擇旅遊地區之比率

單位：%

居住地區 \ 旅遊地區	合計	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區
整體	100	37.2	<b>30.7</b>	27.9	7.5	1.5
北部地區	100	62.1	<b>21.3</b>	12.1	7.4	1.2
中部地區	100	19.3	<b>56.9</b>	22.8	4.7	0.9
南部地區	100	11.9	<b>23.3</b>	61.3	7.8	1.2
東部地區	100	26.8	<b>9.5</b>	21.2	47.4	0.8
離島地區	100	24.1	<b>9.0</b>	22.2	2.4	53.3

表 3-29 國人國內旅遊目的及利用日期統計表

國人旅遊目的			國人旅遊利用日期		
旅遊目的	109 年	108 年	利用日期	109 年	108 年
合計	100.0%	100.0%	合計	100.0%	100.0%
觀光遊憩度假	79.2 %	81.4 %	國定假日	13.0 %	11.6 %
商(公)務旅行	1.0 %	1.2 %	周末或星期日	52.6 %	55.3 %
探訪親友	19.9 %	17.3 %	平常日	34.4 %	33.2 %
其他	-	0.1 %			

## (三) 旅遊偏好

依據交通部觀光局臺灣旅遊狀況調查，整體而言，國人旅遊時主要從事的遊憩活動以「觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」的比率最高（53.6%），其次是「森林步道健行、登山、露營、溯溪」（42.4%），再其次是「逛街購物」（37.5%）及「品嚐當地特產、特色美食」（35.9%）。以中部旅遊而言，「觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」最高（49.4

%)，其次為「森林步道健行、登山、露營、溯溪」(4.39%)及「逛街、購物」(33.7%)，其中，到中部地區旅遊從事「宗教活動」的比率高於其他地區。

表 3-30 旅遊時主要從事的遊憩活動統計表

單位：%

遊憩活動	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區	整體
<b>自然賞景活動</b>	<b>63.3</b>	<b>59.8</b>	<b>62.7</b>	<b>90.4</b>	<b>87.1</b>	<b>63.3</b>
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	51.5	49.4	55.0	85.5	82.7	53.6
森林步道健行、登山、露營、溯溪	36.7	45.9	43.1	65.2	49.0	42.4
觀賞動物(如賞鯨、螢火蟲、賞鳥、貓熊等)	9.0	6.9	6.6	14.0	11.1	7.8
觀賞植物(如賞花、賞櫻、賞楓、神木等)	14.9	18.2	10.5	20.2	10.6	14.6
觀賞日出、雪景、星象等自然景觀	6.5	5.2	5.4	12.0	12.7	6.1
<b>文化體驗活動</b>	<b>19.2</b>	<b>27.9</b>	<b>31.8</b>	<b>22.3</b>	<b>55.6</b>	<b>25.1</b>
觀賞文化古蹟	3.0	4.3	8.3	3.1	38.6	5.2
節慶活動	0.9	1.1	1.0	0.6	6.3	1.0
表演節目欣賞	1.4	1.4	1.5	2.0	1.5	1.4
參觀藝文展覽	4.2	3.3	6.4	2.9	5.3	4.3
參觀活動展覽	2.0	1.6	3.3	2.0	1.9	2.2
傳統技藝學習(如竹藝、陶藝、編織等)	0.4	0.5	0.3	0.3	0.2	0.4
原住民文化體驗	0.2	0.6	0.7	4.4	-	0.7
宗教活動	5.3	<b>13.0</b>	9.2	2.8	5.0	8.1
農場農村旅遊體驗	1.6	3.4	1.6	3.6	0.9	2.2
懷舊體驗	2.3	3.1	3.3	2.5	8.4	2.8
參觀有特色的建築物	2.0	3.2	5.6	3.1	14.4	3.4
戲劇節目熱門景點(電影、偶像劇拍攝場景等)	0.0	0.0	0.2	0.8	-	0.1
<b>運動型活動</b>	<b>4.3</b>	<b>3.5</b>	<b>5.8</b>	<b>13.5</b>	<b>14.8</b>	<b>5.1</b>
游泳、潛水、衝浪、划水、水上摩托車	1.5	0.6	3.9	6.0	12.7	2.3
泛舟、划船	0.2	0.2	0.2	1.4	0.4	0.3
釣魚	0.2	0.2	0.2	0.3	2.5	0.2
飛行傘	-	-	-	-	-	-
球類運動	0.2	0.3	0.5	0.2	-	0.3
攀岩	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0
滑草	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0
騎協力車、單車	2.0	2.0	1.1	6.5	0.2	1.9
觀賞球賽	0.2	0.3	0.1	0.0	-	0.2
路跑、馬拉松	0.2	0.1	0.0	0.1	-	0.1
<b>遊樂園活動</b>	<b>3.5</b>	<b>5.2</b>	<b>3.4</b>	<b>9.5</b>	<b>4.3</b>	<b>4.1</b>
機械遊樂活動(如碰碰車、雲霄飛車、空中纜車等)	2.0	3.4	2.1	4.1	0.2	2.4
水上遊樂活動	0.5	0.6	0.3	1.0	3.2	0.5
觀賞園區表演節目	1.4	1.9	1.2	5.7	0.7	1.7
遊覽園區特殊主題	0.4	0.3	0.1	0.6	0.5	0.3
<b>美食活動</b>	<b>47.5</b>	<b>35.6</b>	<b>41.2</b>	<b>55.4</b>	<b>57.7</b>	<b>42.3</b>
品嚐當地特產、特色美食	40.9	29.3	35.1	44.9	56.5	35.9

遊憩活動	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區	整體
夜市小吃	8.6	6.5	8.7	21.5	1.5	8.3
茗茶、喝咖啡、下午茶	7.0	6.7	6.2	11.6	7.3	6.8
健康養生料理體驗	0.1	0.0	0.1	0.2	0.2	0.1
美食推廣暨教學活動	0.0	0.1	0.1	0.0	0.4	0.0
<b>其他休閒活動</b>	<b>49.9</b>	<b>42.1</b>	<b>46.7</b>	<b>55.9</b>	<b>60.8</b>	<b>46.6</b>
駕車(汽、機車)兜風	5.7	3.8	4.5	9.4	12.8	5.1
泡溫泉(冷泉)、做 SPA	7.3	2.8	3.0	14.7	-	5.0
逛街、購物	40.4	<b>33.7</b>	38.7	39.8	46.7	37.5
看電影	0.9	0.4	0.5	0.4	-	0.6
乘坐遊艇、渡輪、搭船活動	1.5	1.9	3.0	3.5	25.9	2.4
纜車賞景	0.8	0.9	0.1	0.4	-	0.6
參觀觀光工廠	2.3	5.2	3.3	4.6	6.7	3.2
乘坐熱氣球	-	-	-	0.1	-	0.0
其他	1.6	0.8	1.0	1.5	0.2	1.2
<b>純粹探訪親友，沒有安排活動</b>	<b>11.9</b>	<b>16.1</b>	<b>13.5</b>	<b>4.0</b>	<b>5.3</b>	<b>13.5</b>

資料來源：中華民國 109 年臺灣旅遊狀況調查(交通部觀光局，2021)，本計畫彙整

總體來說，國人最喜歡的休閒活動為「觀賞地質景觀、濕地生態」的比率最高，其次為「森林步道健行、登山、露營」及「品嚐當地特產、特色美食」，至中部地區旅遊的旅遊者亦符合此一趨勢。其中，到中部地區旅遊的國人，最喜歡的活動從事「宗教活動」的比率高於其他地區。

表 3-31 旅遊時最喜歡的遊憩活動統計表

單位：%

遊憩活動	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區	整體
<b>自然賞景活動</b>	<b>49.3</b>	<b>51.5</b>	<b>46.6</b>	<b>66.2</b>	<b>48.3</b>	<b>50.0</b>
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	24.1	<b>21.2</b>	24.9	44.0	33.3	24.8
森林步道健行、登山、露營、溯溪	16.8	<b>22.4</b>	15.7	15.0	9.9	17.9
觀賞動物(如賞鯨、螢火蟲、賞鳥、貓熊等)	3.3	1.5	2.3	2.2	0.9	2.3
觀賞植物(如賞花、賞櫻、賞楓、神木等)	3.1	4.7	1.6	1.7	0.6	3.1
觀賞日出、雪景、星象等自然景觀	2.1	1.7	1.9	3.3	3.6	1.9
<b>文化體驗活動</b>	<b>10.1</b>	<b>14.3</b>	<b>15.8</b>	<b>5.6</b>	<b>21.2</b>	<b>12.6</b>
觀賞文化古蹟	0.8	0.9	2.4	0.4	13.5	1.5
節慶活動	0.6	0.5	0.5	0.2	2.3	0.6
表演節目欣賞	0.7	0.4	0.8	0.7	0.2	0.6
參觀藝文展覽	1.9	1.2	2.6	0.4	0.6	1.8
參觀活動展覽	1.0	1.0	1.4	0.7	-	1.1
傳統技藝學習(如竹藝、陶藝、編織等)	0.1	0.2	0.0	0.1	0.2	0.1
原住民文化體驗	-	0.2	0.2	1.0	-	0.2
宗教活動	3.3	<b>6.8</b>	4.8	1.0	0.7	4.4
農場農村旅遊體驗	0.7	1.7	0.7	0.5	-	1.0
懷舊體驗	0.5	0.7	0.8	0.2	1.4	0.6
參觀有特色的建築物	0.4	0.8	1.3	0.3	2.4	0.8

遊憩活動	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區	整體
戲劇節目熱門景點（電影、偶像劇拍攝場景等）	-	-	0.1	-	-	0.0
<b>運動型活動</b>	<b>2.4</b>	<b>2.4</b>	<b>3.1</b>	<b>5.1</b>	<b>6.8</b>	<b>2.8</b>
游泳、潛水、衝浪、划水、水上摩托車	0.7	0.3	2.0	2.3	5.7	1.2
泛舟、划船	0.1	0.1	0.1	0.9	-	0.2
釣魚	0.1	0.1	0.1	0.2	1.1	0.2
飛行傘	-	-	-	-	-	-
球類運動	0.1	0.3	0.4	-	-	0.2
攀岩	0.0	-	-	-	-	0.0
滑草	0.0	-	-	-	-	0.0
騎協力車、單車	1.0	1.2	0.4	1.7	-	0.9
觀賞球賽	0.1	0.3	0.0	-	-	0.1
路跑、馬拉松	0.1	0.1	0.0	-	-	0.1
<b>遊樂園活動</b>	<b>1.4</b>	<b>2.7</b>	<b>1.2</b>	<b>1.8</b>	<b>1.5</b>	<b>1.8</b>
機械遊樂活動（如碰碰車、雲霄飛車、空中纜車等）	0.9	1.8	0.7	0.6	-	1.1
水上遊樂活動	0.2	0.2	0.2	0.4	1.5	0.2
觀賞園區表演節目	0.3	0.6	0.3	0.7	-	0.4
遊覽園區特殊主題	0.1	0.2	0.0	0.1	-	0.1
<b>美食活動</b>	<b>15.8</b>	<b>12.6</b>	<b>16.4</b>	<b>8.7</b>	<b>10.9</b>	<b>14.6</b>
品嚐當地特產、特色美食	12.1	8.6	13.0	5.8	10.4	11.0
夜市小吃	2.6	2.6	2.3	2.5	-	2.5
茗茶、喝咖啡、下午茶	1.1	1.3	1.1	0.3	0.4	1.1
健康養生料理體驗	0.0	-	-	-	-	0.0
美食推廣暨教學活動	0.0	0.0	0.0	-	-	0.0
<b>其他休閒活動</b>	<b>18.4</b>	<b>15.0</b>	<b>15.4</b>	<b>10.1</b>	<b>9.1</b>	<b>16.2</b>
駕車（汽、機車）兜風	0.6	0.7	0.6	1.6	1.6	0.7
泡溫泉（冷泉）、做 SPA	4.0	1.5	1.5	4.3	-	2.6
逛街、購物	10.8	<b>10.0</b>	10.6	2.5	3.9	10.1
看電影	0.5	0.4	0.4	0.2	-	0.4
乘坐遊艇、渡輪、搭船活動	0.4	0.7	0.7	0.3	3.1	0.6
纜車賞景	0.2	0.3	0.0	0.0	-	0.2
參觀觀光工廠	0.5	0.8	0.7	0.4	0.2	0.6
乘坐熱氣球	-	-	-	0.1	-	0.0
其他	1.2	0.7	0.9	0.7	0.3	0.9
<b>都不喜歡沒有特別感覺</b>	<b>2.6</b>	<b>1.6</b>	<b>1.5</b>	<b>2.6</b>	<b>2.2</b>	<b>2.0</b>

資料來源：中華民國 109 年臺灣旅遊狀況調查（交通部觀光局，2021），本計畫彙整

#### （四）國人旅遊交通方式及支出

國人旅遊時主要利用的交通工具以自行開車最多，約佔 69.3%，其次為遊覽車（10.1%）及客運（8.7%）。而其中決定旅遊地點時，「交通是否便利或是否有接駁」亦是最多人選擇旅遊地點時最優先的考量。國人國內旅遊平均支出為 2,433 元，而購買項目中，以加工農特產花費最高，約 354 元。

表 3-32 旅遊時主要利用交通工具統計表

單位：%

交通工具	第 1 季	第 2 季	第 3 季	第 4 季	全年	108 年
自用汽車	78.6	74.0	65.3	61.8	<b>69.3</b>	<b>63.9</b>
遊覽車	3.3	5.6	13.6	15.9	<b>10.1</b>	<b>12.5</b>
公、民營客運	6.8	7.9	9.7	9.8	<b>8.7</b>	<b>11.3</b>
自用機車	5.4	6.8	4.1	5.0	5.2	5.1
臺鐵	4.4	6.0	7.7	7.4	6.5	8.6
高鐵	3.2	3.0	4.2	5.1	4.0	4.4
捷運	6.1	6.2	7.8	8.4	7.2	9.2
飛機	0.6	1.0	1.9	1.4	1.3	1.2
船舶	0.8	1.5	3.0	1.3	1.7	2.2
出租汽機車(自駕)	2.4	2.9	4.7	3.0	3.3	3.3
計程車(含 Uber、包車)	1.6	1.8	2.5	2.7	2.2	2.7
腳踏車(含 YouBike 等公共自行車)	1.1	0.9	1.1	1.0	1.0	1.0
旅遊專車	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1
纜車	0.1	0.3	0.1	0.2	0.2	0.3
其他	0.4	0.6	1.0	1.0	0.8	1.1

表 3-33 選擇旅遊地區的主要考量因素

單位：%

考量因素	第 1 季	第 2 季	第 3 季	第 4 季	整體	108 年
合計	100	100	100	100	100	100
交通便利或接駁方便	30.1	26.9	26.7	26.4	<b>27.4</b>	<b>35.7</b>
紓壓休閒保健	10.7	14.5	1.1	18.8	<b>13.8</b>	<b>13.7</b>
沒去過好奇	9.3	10.4	13.0	10.7	<b>11.0</b>	11.3
有主題的活動	10.0	11.2	10.0	11.1	10.6	<b>13.4</b>
品嚐美食	7.4	10.0	9.2	8.5	8.8	7.8
配合同行兒童的喜好	5.2	6.6	7.1	4.9	6.1	5.9
旅遊地點人潮少	9.1	6.1	3.2	3.8	5.3	--
該地區無疫情顧慮	5.4	4.5	2.7	3.0	3.8	--
配合長輩的喜好	4.1	3.3	3.2	2.5	3.2	2.8
有旅遊補助措施	0.6	0.3	6.7	2.8	2.9	1.8
參觀展覽	1.1	1.0	1.6	1.8	1.5	2.0
新景點/新設施	1.1	0.9	1.6	1.9	1.4	1.3
業者促銷優惠活動	0.8	1.3	1.2	1.4	1.2	1.3
民俗節慶活動	1.8	0.6	0.5	1.3	1.0	1.2
配合國民旅遊卡	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.3
有無障礙設施	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
其他	3.0	1.9	1.7	0.9	1.8	1.5

表 3-34 國內旅遊每人每次各項平均支出及購物項目明細

項目	109 年		購物項目明細	109 年	
	金額(元)	百分比(%)		金額(元)	百分比(%)
合計	2,433	100.0	合計	600	100.0
交通	538	22.1	服飾或相關配件	<b>90</b>	15
住宿	497	20.4	紀念品或手工藝	21	3.5
餐飲	<b>614</b>	25.2	生鮮農特產	86	14.3
娛樂	116	4.8	加工農特產	<b>354</b>	59.0

項目	109 年		購物項目明細	109 年	
	金額(元)	百分比(%)		金額(元)	百分比(%)
購物	<b>600</b>	<b>24.7</b>	美妝類	19	3.2
其他	68	2.8	其他	30	5.0

## (五) 旅遊資訊來源

國人旅遊資訊來源以「網際網路與社群媒體」(52.8%)及「親友、同事、同學」(46.8%)的比率最多，其次是「電子媒體」(6.9%)。依據統計，透過網路搜尋旅遊資訊或產品方法，主要仍是從入口網站關鍵字，而且有約 12.7%的旅次有使用網路訂購的旅遊相關產品，使用的相關產品以旅館民宿居多。

表 3-35 旅遊資訊來源

旅遊資訊來源	109 年	108 年
網路網絡與社群媒體	<b>52.8</b>	48.9
親友、同事、同學	<b>46.8</b>	48.1
電子媒體(電視廣播)	6.9	8.7
平面媒體(報章雜誌)	2.2	2.9
旅行社	3.4	2.4
旅遊服務中心	0.4	0.4
旅遊展覽	0.2	0.3
其他	0.3	0.3

## 二、國際觀光客旅遊市場特性分析

因應新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)全球大流行，中央流行疫情指揮中心於 109 年 3 月 18 日宣布，自 3 月 19 日零時起，限制所有非本國籍入境，事前申請核准者才予放行並配合入境後檢疫隔離措施。為避免 109 年疫情措施造成資料上的偏誤，本計畫仍以「中華民國 108 年來臺旅客消費及動態調查」報告為主要的分析參考對象。

### (一) 國際觀光客來臺市場整體概況

依據「中華民國 108 年來臺旅客消費及動態調查」報告指出，民國 108 年來臺旅客達 1,186.4 萬人次，較 107 年增加 7.21%。平均停留夜數為 6.2 夜，與 107 數據相當。而 108 年來台旅客平均每日消費約為新臺幣 6,059 元，較 107 年提升了 4.81%，也為台灣帶來全年新台幣 4,456.49 億元的觀光外匯收入。超過 9 成的旅客對於來臺滿意度表示滿意，並有 42.22%旅客表示近三年將會重遊臺灣。

表 3-36 106 至 108 年來臺旅遊市場相關指標

指標	108 年	107 年	106 年
來臺旅客人次	11,864,105 人次	11,066,707 人次	10,739,601 人次
來臺旅客平均停留夜數	6.20 夜	6.46 夜	6.39 夜
來臺旅客平均每	195.91 美元	191.70 美元	173.45 美元

人每日銷費	(新臺幣 6,059 元)	(新臺幣 5,781 元)	(新臺幣 5,462 元)
觀光外匯收入 (不含國際機票)	144.11 億美元 (新台幣 4,456.49 億元)	137.05 億美元 (新台幣 4,132.82 億元)	123.15 億美元 (新台幣 3,748.55 億元)
來臺旅客平均每 人每次消費	1,215 美元 (新臺幣 37,563 元)	1,238 美元 (新臺幣 37,345 元)	1,147 美元 (新臺幣 34,904 元)
來臺旅客整體滿 意度	98.33%	97.38%	97.58%
來臺重遊比率	42.22%	41.05%	40.83%

資料來源：中華民國 108 年來臺旅客消費及動態調查（交通部觀光局，2020）

就來臺旅客國籍與來臺之主要目的來看，整體而言旅客來訪主要目的以觀光為主，佔來訪目的的 75.66%，其次為探親訪友及業務目的。受新南向政策及地緣因素，來訪旅客來自亞洲地區最高，大洋洲地區最少。

表 3-37 受訪旅客來臺主要目的居住地統計表

樣本人數 /百分比	總計	來臺主要目的						
		觀光	業務	國際會議/展覽	探親或訪友	求學	醫療	其他
亞洲	7,570	6,037	563	69	745	38	31	87
	100%	79.75%	7.44%	0.91%	9.84%	0.50%	0.41%	1.15%
美洲	421	143	94	3	173	3	0	5
	100%	33.97%	22.33%	0.71%	41.09%	0.71%	0.00%	1.19%
歐洲	299	135	89	5	66	1	0	3
	100%	45.15%	29.77%	1.67%	22.07%	0.33%	0.00%	1.00%
大洋洲	84	46	13	3	18	1	0	3
	100%	54.76%	15.48%	3.57%	21.43%	1.19%	0.00%	3.57%
其他	188	117	35	4	31	0	0	1
	62.23%	18.62%	2.13%	16.49%	0.00%	0.00%	0.53%	62.23%
總計	8,562	6,478	794	84	1,033	43	31	99
	100	75.66%	9.27%	0.98%	12.06%	0.5%	0.36%	1.16%

## （二）觀光偏好

統計 106 年 108 年針對吸引旅客來臺觀光之因素，依序為美食或特色小吃（每百人次有 72 人次）、風光景色（每百人次有 64 人次）、購物（每百人次有 24 人次）、距離居住地近（每百人次有 22 人次）、臺灣民情風俗和文化（每百人次有 18 人次）、水果（每百人次有 16 人次）及人民友善（每百人次有 14 人次）等。

表 3-38 吸引觀光目的旅客來臺觀光因素統計表

吸引來臺觀光因素	108 年		107 年		106 年	
	人次	相對次數	人次	相對次數	人次	相對次數
美食或特色小吃	<b>5,449</b>	<b>71.57</b>	<b>4,307</b>	<b>69.00</b>	<b>4,297</b>	<b>67.78</b>
風光景色	<b>4,847</b>	<b>63.66</b>	<b>4,054</b>	<b>64.95</b>	<b>3,790</b>	<b>59.78</b>
購物	<b>1,816</b>	<b>23.85</b>	<b>1,622</b>	<b>25.99</b>	<b>1,621</b>	<b>25.57</b>
距離居住地近	1,706	22.41	892	14.29	731	11.53
臺灣民情風俗和文化	1,374	18.05	1,006	16.12	1,298	20.47
水果	1,188	15.60	875	14.02	660	10.41
人民友善	1,075	14.12	852	13.65	1,010	15.93
歷史文物	956	12.56	703	11.26	725	11.44
氣候宜人	716	9.40	464	7.43	424	6.69
治安良好	423	5.56	411	6.58	441	6.96
夜間休閒活動	376	4.94	237	3.80	240	3.79
花卉(含花博)	115	1.51	72	1.15	52	0.82
遊憩設施	80	1.05	45	0.72	45	0.71
民主政治	78	1.02	44	0.70	50	0.79
體育活動	36	0.47	*	*	*	*
保健醫療	25	0.33	14	0.22	19	0.30
節慶活動	24	0.32	25	0.40	26	0.41
公司安排	*	*	176	2.82	209	3.30
其他	306	4.02	181	2.90	280	4.42

### (三) 旅行安排方式

108 年受訪旅客統計，其旅行安排方式以「自行規劃行程，請旅行社代訂住宿地點(及機票)」者最多(46.08%)，「未請旅行社代訂住宿地點及機票，抵達後未曾參加本地旅行社安排的旅遊行程」(31.89%)次之，而「參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦」(18.33%)位居第三。

由此結果可知，自由行逐漸成為近年來訪臺旅客之趨勢。

表 3-39 來臺旅客旅行安排方式統計表

百分比	總計	觀光團體	非觀光團體			
		參加旅行社規劃的行程，由旅行社包辦	自行規劃行程，由旅行社包辦	自行規劃行程，請旅行社代訂住宿地點(及機票)	未請旅行社代訂住宿地點及機票，抵達後未曾參加本地旅行社安排的旅遊行程	未請旅行社代訂住宿地點及機票，抵達後未曾參加本地旅行社安排的旅遊行程
全體	100.00	18.33	2.18	46.08	1.53	31.89

觀光	100.00	24.22	2.53	45.68	1.91	25.66
業務	100.00	-	0.25	60.96	0.25	38.54
國際會議或展覽	100.00	-	3.57	72.62	-	23.81
探親訪友	100.00	-	-	33.59	0.39	66.02
求學	100.00	-	9.30	37.21	-	53.49
醫療	100.00	-	3.23	58.06	-	38.71
其他	100.00	-	13.13	60.61	1.01	25.25

#### (四) 主要遊覽景點與活動

依據 108 年調查統計，來臺旅客瀏覽過印象較深刻之景點，主要為夜市、臺北 101、西門町、九份、故宮博物院及中正紀念堂等北部且知名景點為主。然以瀏覽景點所在縣市進行排序，依舊是以臺北市及新北市為旅客主要遊覽城市，而臺中市則排於第 7 位，每一百人中有約 15 個外國旅客曾到訪臺中。

另就旅客活動類型區分，來臺旅客主要從事活動包含購物、逛夜市及參觀古蹟為主。

表 3-40 108 年受訪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	79.82	6	中正紀念堂	30.88
2	臺北 101	52.27	7	日月潭	20.63
3	西門町	41.71	8	野柳	20.18
4	九份	36.87	9	淡水	19.54
5	故宮博物院	30.93	10	艋舺龍山寺	19.32

表 3-41 108 年受訪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	83.74	12	基隆市	2.15
2	新北市	56.88	13	桃園市	1.99
3	南投縣	22.79	14	新竹縣	0.86
4	高雄市	22.40	15	彰化縣	0.84
5	花蓮縣	18.16	16	新竹市	0.51
6	屏東縣	17.13	17	嘉義市	0.48
<b>7</b>	<b>臺中市</b>	<b>14.62</b>	18	苗栗縣	0.40
8	嘉義縣	13.57	19	雲林縣	0.22
9	臺東縣	7.36	20	澎湖縣	0.09
10	臺南市	4.63	21	金門縣	0.06
11	宜蘭縣	3.01	22	連江縣	0.01

表 3-42 108 年受訪旅客在臺期間參加活動排名

單位：人次/百人次

名次	項目	相對次數	名次	項目	相對次數
1	<u>購物</u>	<b>93.69</b>	10	觀光工廠	3.04
2	<u>逛夜市</u>	<b>79.84</b>	11	主題樂園	2.86

3	參觀古蹟	40.05	12	夜總會.PUB活動	2.27
4	參觀展覽	25.84	13	參觀節慶活動	1.61
5	遊湖	16.46	14	運動或賽事	1.13
6	生態旅遊	12.06	15	參觀藝文表演活動	0.98
7	泡溫泉浴	11.21	16	卡拉OK或唱KTV	0.76
8	登山	7.57	17	SPA三溫暖	0.44
9	按摩指壓	7.46	18	保健醫療	0.41

### (五) 消費能力分析

108 年觀光外匯總收入為 144 億 1,100 萬美元，較上年增加 5.15%，居歷史第 2 高，僅次於 103 年。由 7 個主要市場分析，以大陸旅客在臺總消費金額為最高（占 26%），後依序為新南向 18 國（25.22%）及日本（14.63%）。

此就主要旅客來源亞洲地區之旅客在臺灣之購物消費結構進行分析，來臺旅客主要的購物消費，皆以購買名產或特產為主，平均每人每日約花 16.47 美元（約等於新臺幣 478.23 元）於購買名產特產品。日本旅客以購買名產或特產為最多，其次為茶葉；大陸旅客以購買名產或特產為最多，其次為化妝品、香水、服飾類；韓國旅客以購買名產或特產為最多，其次為紀念品、手工藝品類及服飾；新南向 18 國非觀光團體旅客以購買名產或特產為最多，其次為服飾、相關配件、化妝品或香水。

表 3-43 108 年來臺旅客在臺總消費金額統計表

市場別	來臺旅客人次	來臺旅客平均停留 夜數(夜)	平均每人每日消費 金額(美元)	總消費金額 (億美元)	占比
全體	11,864,105	6.20	195.91	144.11	100.00%
(增減比率)	7.21%	-4.02%	2.20%	5.15%	
大陸	2,714,065	7.17	199.63	38.85	26.96%
(增減比率)	0.68%	0.84%	-5.69%	-4.24%	
新南向 18 國	2,772,159	7.69	170.46	36.34	25.22%
(增減比率)	6.84%	-10.37%	2.80%	-1.54%	
日本	2,167,952	4.24	229.42	21.09	14.63%
(增減比率)	10.10%	-1.85%	4.59%	13.02%	
香港 . 澳門	1,758,006	4.22	208.58	15.47	10.73%
(增減比率)	6.31%	1.20%	3.10%	10.90%	
美國	605,054	10.17	171.61	10.56	7.33%
(增減比率)	4.31%	-1.93%	7.65%	10.11%	
韓國	1,242,598	3.91	201.96	9.81	6.81%
(增減比率)	21.89%	-5.10%	7.59%	24.49%	
歐洲	386,752	10.79	146.68	6.12	4.25%
(增減比率)	10.47%	0.09%	-0.99%	9.48%	

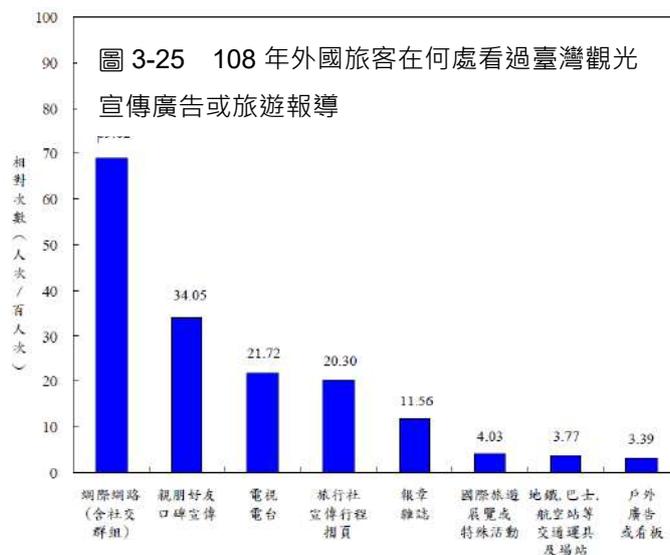
表 3-44 108 年非觀光團體旅客在臺平均每人每日購物費之細項消費統計表

單位：美元

購物費消費項目	全體		日本		大陸		韓國		新南向 18 國	
	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
總計	38.60	100.00%	31.40	100.00%	53.70	100.00%	31.71	100.00%	38.47	100.00%
服飾或相關配件	7.11	18.42%	1.87	5.96%	8.19	15.25%	2.68	8.45%	11.25	29.24%
珠寶或玉器類	1.29	3.35%	0.39	1.24%	4.61	8.59%	0.07	0.22%	1.44	3.75%
紀念品/工藝品	2.92	7.56%	1.15	3.66%	2.70	5.03%	5.26	16.59%	3.56	9.26%
化妝品或香水類	5.15	13.35%	1.41	4.49%	13.38	24.92%	1.69	5.33%	4.17	10.84%
名產或特產	16.47	42.67%	19.09	60.79%	17.17	31.97%	18.52	58.40%	13.37	34.75%
煙或酒類	0.58	1.50%	0.55	1.76%	1.14	2.12%	1.20	3.78%	0.29	0.76%
中藥或健康食品	0.69	1.79%	0.43	1.37%	1.40	2.61%	0.09	0.28%	0.58	1.51%
電子或電器用品	0.44	1.14%	0.13	0.41%	0.33	0.61%	0.22	0.69%	0.66	1.71%
茶葉	2.41	6.24%	5.91	18.82%	2.66	4.95%	0.79	2.50%	1.66	4.32%
其他	1.54	3.98%	0.47	1.50%	2.12	3.95%	1.19	3.76%	1.49	3.86%

### (六) 旅遊資訊來源

受訪旅客中，來臺前曾看過臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導者占 65.80%，其主要來源依序為網際網路(含社交群組)(每百人次有 69 人次)、親朋好友口碑宣傳(每百人次有 34 人次)、電視電台(每百人次有 22 人次)、旅行社宣傳行程摺頁(每百人次有 20 人次)、報章雜誌(每百人次有 12 人次)等。



## 三、臺中市海岸地區發展潛力與市場定位

由國人旅遊特性分析可得知，國人出國旅遊的目的主要為觀光、休閒及度假，且多利用周末出遊。近年來國人休閒意識漸增，受到都市中生活步調快、工作壓力大之影響，旅遊時選擇以走向自然、欣賞風景的活動為主，如「觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」及「逛街購物」都是國人主要進行的旅遊活動。而距離都市近，又同時符合慢活、紓壓、賞景與購物功能的臺中海岸地區應是相當具有旅遊潛力的。

而對於國際旅客而言，特色美食、風光景色及購物行程為主要的旅遊活動，臺中

海岸地區景點包含許多國家不易見的夕照美景及豐富生態的高美濕地、可滿足購物慾望的三井 Outlet、具有新鮮海產美食的梧棲漁港等，對於國際旅客而言應是相當具有吸引力。

然而國際旅客到訪臺灣多以北部景點為主要行程，海線地區為人熟知的高美濕地、大甲鎮瀾宮、梧棲漁港等處仍多以服務國內旅客為主，綜上所述，臺中海線地區遊憩市場屬於國內旅遊，以賞景、宗教文化、海洋文化體驗為主。另國外人士自由行風氣漸盛，因此未來若能提升抵達的便利性及增加宣傳的曝光度，將能大大提升國際旅客到訪意願。

### **1.海線旅遊符合國人旅遊偏好，成為推廣觀光新契機**

依據交通部觀光局臺灣旅遊狀況調查，國人旅遊時主要從事的遊憩活動以「觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」的比率最高（55.6%），其次是「逛街購物」（44.8%），加之後疫情時代，國人對於室外空間與活動的追求，以及近年來海委會「向海致敬」的政策方向與海洋活動的成熟與興盛，皆成為海岸地區旅遊推廣的新契機。

### **2.高美濕地絕美景緻被譽為一生必由一次的景點**

交通部觀光局統計資料顯示，高美濕地每年約有 150 萬人次來訪，美麗的夕陽美景也使其榮登日本人海外旅遊最想去的景點之一，被讚譽為一生必遊一次的世界級景點。

### **3.三井 OUTLET 每年 800 萬人次來訪，為海線地區重要觀光引力。**

臺中港三井 OUTLET 於 2018 年 12 月 12 日開幕，緊鄰臺中港海景，並串連高美濕地和梧棲漁港等。三井 OUTLET 為海線地區大型的購物商場，服務範圍甚至可擴及周邊的苗栗縣及彰化縣，依據 2019 統計，三井 OUTLET 順利達成「年營收 50 億元、總來客數高達 800 萬人次」的預期目標，為臺中海線地區重要的觀光引力。

### **4.梧棲漁港為中部地區最具規模的休閒漁港，擁有發展濱海娛樂消費之優勢**

梧棲漁港為臺中市唯一一處一類漁港，因有效推行休閒漁業政策，已轉型成集生產、銷售、觀光、娛樂為一體的綜合性休閒漁港，依據交通部觀光局景點旅遊人次統計，2019 年梧棲漁港共有 190.7 萬人次來訪。

梧棲漁港也是中部地區極重要的觀光漁港，服務範圍亦可延伸至周邊的苗栗縣及彰化縣地區，可提供包含生鮮魚貨買賣、漁獲拍賣市場、海鮮餐廳、觀光船服務、遊艇停泊及其他周邊活動。雖周邊地區如苗栗龍鳳漁港、彰化王功漁港亦為著名漁港，然其規模與活動多樣性仍不及梧棲漁港。

## 第九節 地方需求傾向

一般的環境空間改善規劃步驟，往往利用由上而下的空間指認達到最終結果，然卻可能忽略地方需求與實際空間使用行為，而產生決策或預期的偏差。為避免本計畫產生上述問題，因此透過地方拜訪與談以及召開工作坊討論的方式，進行在地資訊與意見的收集，進而彙整出臺中市海岸地區相關地方團體、協會學會等對於地方發展與觀光遊憩的看法與需求，藉以釐清在地想法，利於後續計畫發展能與在地達成共識。以下就本計畫以工作坊及訪談方式與會者提供之地方需求類型做一彙整敘述，完整訪談及工作坊辦理記錄詳見附錄三、附錄四。

表 3-45 地方需求傾向統計表

	觀光遊憩空間	空間串連整合	聚落空間營造	環境維護保育	其他
大甲區	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大安港媽祖文化園區建設</li> <li>2. 海岸地區建設遊艇碼頭</li> <li>3. 松柏漁港北堤衝浪區規劃</li> <li>4. 鎮瀾宮美食街規劃</li> <li>5. 松柏漁港水環境改善</li> <li>6. 大甲城休閒觀光自行車道</li> <li>7. 日南、大甲車站鐵道文化規劃</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 梧棲漁港與三井 Outlet 藍色公路串接</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 海岸老屋整理再利用</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 廣設防風林防止飛砂</li> <li>2. 白海豚生態欣賞與推廣</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 增設 i-Bike 租賃站點</li> <li>2. 增加海線火車班次</li> <li>3. 車站節點設立資訊中心</li> <li>4. 文曲蔥可多加推廣</li> <li>5. 發展遊艇產業</li> <li>6. 歷史文化的發掘與古蹟保存</li> </ol>
大安區	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大安港媽祖文化園區的雕像興建</li> <li>2. 大安虹橋重建</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、海墘社區、龜殼生態公園連結</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 中庄古厝整理再利用</li> <li>2. 海墘社區具導覽能量</li> <li>3. 以藝術進駐方式改善閒置空間</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大安港媽祖文化園區納入生態人文概念</li> <li>2. 大安水蓑衣保護與推廣</li> <li>3. 大甲溪沿線綠化</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 景點無障礙設施興建</li> <li>2. 漁港魚貨缺乏即時公告資訊管道</li> <li>3. 大安區品牌形象牌建立</li> <li>4. 飛天豬生活館、酒莊、肉品市場等納入行程</li> </ol>
清水區	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 高美濕地周邊景觀與設施改善</li> </ol>	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 在地解說人才培養，社區旅行推廣</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 陸蟹生態保育</li> <li>2. 規劃注重生態保育</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 海線交通便利性提升</li> </ol>
梧棲區 龍井區	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 發展藍色公路遊程</li> <li>2. 臨港鐵路再利用</li> <li>3. 大肚溪口賞鳥區整體規劃</li> <li>4. 梧棲老街特色與亮點營造</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 梧棲連結至大肚溪口濕地動線</li> <li>2. 麗水驛站至大肚溪口自行車道延伸串連</li> </ol>	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大肚溪海岸生態維護</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 梧棲歷史建築保護園區</li> <li>2. 增加大庄地區 i-Bike 租賃站點</li> <li>3. 關連工業區發展觀光工廠潛力</li> </ol>

# 第肆章 課題分析與潛力限制評估

## 第一節 關鍵課題與對策研擬

### 一、整體規劃面向

#### 課題一：管理單位眾多，缺乏整體規劃

說明：海岸地區各項設施及資源涉及不同管理單位權責，造成資源難以整合有效利用，顯現事權未統一的狀況。

對策：

1. **釐清權責**：配合臺中海岸地區整體規劃之前期調查，釐清各單位權責，並達成海岸地區未來發展之共識，據此合作分工發展，打造魅力海線。
2. **專責管理**：以長程發展的觀點，研擬成立海岸專責機構進行管理的可行性，或透過成立縣市級的濱海風景區或與周邊縣市共同成立國家級風景區。配合行政管理機構之監督，執行有關風景區、遊憩區之開發建設、環境維護、觀光據點之宣傳、導引等，並可爭取國家經費，投入景觀之相關建設。

#### 課題二：整體交通運具未加以整合，影響濱海地區觀光發展

說明：臺中市海岸地區交通仍以自駕車為主，部分區域的公共運輸系統較不發達而難以抵達，然以長遠目標而言，仍應以打造綠色旅遊，推廣大眾運輸為主要交通方式。依據前章節針對交通之盤整，海岸地區主要大眾運輸以海線鐵路、公車，及未來興建之捷運藍線為主，不僅現階段班次少，且多為東西向連結，南北向交通則明顯缺乏，造成居民及遊客移動上的不便，易影響旅遊意願，也使遊憩行為多傾向單點式遊程。因此增加南北向的交通便利性，提供相關轉乘服務與軟硬體設施，促使點狀據點得以串連，豐富完整濱海遊憩遊程，並達到慢遊與樂遊目的實則為交通部分一大課題。

對策：

1. **多元化交通與轉乘選擇**：配合遊程需求，增加南北向大眾運輸連結及多元化交通選擇，透過如增設公車路線、觀光巴士、自駕車、海上接駁等方式，配合既有自行車道、鐵路軌道系統的接駁，提供多元化交通與轉乘方式。同時可加強巴士司機的訓練，可於路程中介紹沿途風光，適時扮演觀光大使角色，帶領遊客「吃、喝、玩、樂，暢遊臺中濱海」，發揮觀光行銷的重要功能。
2. **大眾運輸系統與自行車整合**：整合如火車、高鐵、客運等交通轉運節點內自行車相關服務軟硬體資源，如自行車租借、停放場所、資訊取得、維修服務及運

載等相關配套措施提供，以方便自行車使用者利用。

- 3.轉運中心與資訊揭露：**據規劃，未來將在臺中市海線地區興建大甲及沙鹿兩處轉運站，作為鐵路及未來捷運轉乘公車、自行車之重要點位。因此以轉運站作為臺中海線門戶，展示交通轉乘方式、旅遊路線、住宿資訊等，提供遊客清楚明確的旅遊資訊及多樣化選擇。

### 課題三：缺乏港市合作平台

**說明：**臺中港為中部重要的商港，然其因政策、內部發展相關因素限制，長久以來限制民眾進入，又因市與港的管理單位互不隸屬，導致臺中港與鄰近地區在空間面上相鄰，然而建設發展卻無法互相配合或處於各自獨立之窘境。

**對策：****組織港市合作平台：**臺中市政府應積極協調與臺中港務分公司成立港市合作平台，由相關局處（包含都市發展局、觀光旅遊局、海岸資源漁業發展所等）與臺中港務分公司定期召開會議討論與臺中港之合作，以帶動港區多元化發展，並自景觀、觀光遊憩、產業、生態等面向，提升海岸地區整體環境。

### 課題四：臺中海岸地區住宿選擇少，無法有效留下遊客促進當地觀光

**說明：**臺中市海岸地區幅員廣大，旅遊景點資源亦豐富多樣，然而長期以來旅客留宿選擇少，依據前章節對於合法旅館民宿資源分析，旅宿資源多集中在清水、梧棲、沙鹿等區域，或大肚山以東側區域，因此無法有效留下旅客過夜促進當地觀光效益。

**對策：**

- 1.旅宿法規的鬆綁及輔導：**依照發展觀光條例之規定，民宿之設置以風景特定區、觀光地區、偏遠地區、休閒農場等地為限，且需符合條例所規範之客房數、安全設施、經營設備等相關規範。然而目前臺中市海岸地區旅遊景點周邊土地使用仍無法作為旅宿使用。因此建議自土地使用調整、旅宿法規的鬆綁等面向調整，討論出適於臺中市海線地區發展的相關規範。
- 2.發展特色民宿產業：**臺中市海線地區發展不如核心地區快速，相對的，極具特色的傳統建築如三合院、老街屋、日式建築或農村建築等卻得以保留下來，隨著人口外流的大趨勢下，許多傳統建築已無人居住且逐漸傾頹，建議可透過老舊建築資源盤點與修復，輔導業者進駐經營，一方面增加海岸地區旅宿選擇，一方面亦保留與維持當地傳統建築樣貌，並透過歷史故事的講解與挖掘，達到深度旅遊的核心概念。

## 二、景觀空間與品質面向

### 課題一：土地使用分區與實際活動使用間之競合

說明：經工作坊諮詢海岸地區團體民眾意見，反應出目前部分景點周邊土地使用分區與實際活動不符，導致相關設施無法配套發展，而無法提供完善服務機能。

對策：

**土地使用調整：**國土計畫作為土地發展之最高指導原則，在國土計畫的指導之下，針對都市計畫/非都市計畫土地使用分區調整，以符合景點周邊提供相關服務機能的需求，亦能使當地業者合法正當地從事經營活動。

### 課題二：環境與設施間不協調，觀光景點品質有待提升

說明：臺中海線景點周邊環境未能完整配套，不僅服務機能不足，且因缺乏整體性規劃，導致設施建設未考慮與景點之協調性，或因不同時期建設導致風格迥異，品質待提升。

對策：

- 1.規範及輔導周邊環境整備：**各景點應配合土地使用或景觀美質等條件，給予周邊環境適度限制及規範，避免不合適的使用行為破壞環境。或給予相關輔導、補助、整備環境，以打造良善景觀空間。
- 2.設施建設以環境及整體性為考量：**針對重要景點檢討設施與環境美質及設施使用之必要性與更新可能，如若有需要，在更新或拆除時一併給與整體性設計，或制定相關設計準則，以環境整體性為考量。

### 課題三：增加海岸地區綠化與防風固沙

說明：海岸地區長期受強烈風速之季風吹撫，且海岸地區多為漂沙淤積成之沙灘地，海風強大加之土壤結構與鹽分影響植栽綠化成效。



海岸地區缺乏防風林綠化

對策：

- 1.沿海及溪畔群植海岸防風林：**因應海岸地區季風影響，海岸防風林的設立有其必要性，如清水區高北段國土保安用地及大安溪、大甲溪沿線，透過盤點增植防風林。另應選用群植方式，避免單棵或單排種植，確保防風林樹種存活率。
- 2.多樣化植栽選擇：**除防風林種植形式外，在樹種的選擇上應選用耐風耐鹽鹼的防風林樹種（如木麻黃、黃槿等），並選擇多樣化臺灣原生海岸樹種，確保林相非單一化，亦提升生態豐富度及避免視覺景觀單一化。

### 三、觀光遊憩面向

#### 課題一：旅遊資源分散，缺乏空間面向整合

說明：臺中海岸地區旅遊景點眾多，然而資源分散且缺乏整合，縱使景點觀光潛力高，卻容易淪為單點式觀光，整體連續性不足，缺乏空間面向整合及遊程規劃，此現象難以應對現今發展旅遊趨勢，且未能有效串成完整的濱海觀光遊憩網絡。

對策：

- 1.旅遊資訊整合：**於遊程起訖點、重要交通節點、重要景觀點等處設立遊客中心或旅遊資訊中心（可納入原有之服務櫃台、售票櫃台作業辦理），鄉鎮社區亦可透過合適且有意願之店家設立「借問站」，提供觀光景點、食宿、交通等各項旅遊諮詢及相關摺頁刊物等，提升觀光旅遊服務品質。
- 2.廊道系統連結遊憩資源：**將現有的生活文化資源、漁港資源與生態環境等資源，結合於自行車道、海岸步道與生態走廊中，配合景觀風貌之改善，提供休憩與生態觀賞多面向之功能，並融合產生不一樣的休憩與生態體驗，成為發展的契機。
- 3.觀光亮點整合：**配合景觀資源較高、鄰近聚落與具有文化主題性的地區，重新打造觀光亮點，引入符合生態教育概念之遊憩活動，串接觀光遊憩資源的機會，讓邊緣化的地區燃起新生命。
- 4.主題遊程推廣：**針對不同性質的旅遊景點或旅遊需求，打造獨特的主題旅遊遊程，並提供適宜的交通接駁系統，吸引專一客群或欲嘗鮮體驗之旅客。



借問站識別標誌



親切問候



友善的服務

#### 課題二：濱海地區海域遊憩需考量季節性發展條件

說明：臺中市海岸地區冬季氣溫低且風大，致遊客到此旅遊意願降低，由交通部觀光局所公布之旅遊景點到訪人數統計亦可看出，臺中海岸景點，11月至隔年4月因冬季風大旅遊人次下降，有明顯淡旺季之分。



鷺鷥林賞鳥

(資料來源：<https://hwsln.pixnet.net/blog>)

對策：

- 1.季節性遊程配套：**可善用濱海地區天候條件，彈性調整不同季節的遊程內容，發展不同的活動型態，例如夏天主打戶外活動行程，例如玩水、風箏衝浪、夕陽賞景等活動，冬天則以濕地或濱海農田賞鳥行程、室內活動（如三井 Outlet

購物、台中海洋館、大安港媽祖文化園區室內行程等)等配套，以豐富遊憩型態。

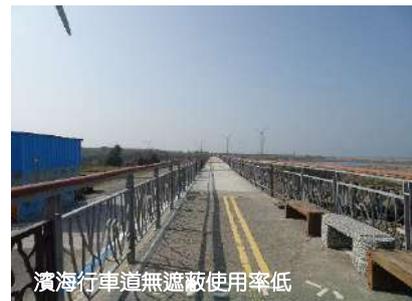
- 2.以冬季作為環境修復的時機：臺中海岸地區因冬季風大冷冽的氣候型態，每年11月至隔年3-4月間為旅遊淡季，較多戶外活動不易進行，遊客少，也因此提供海岸地區得以休養與恢復的時機。建議利用冬季期間進行遊憩景點的更新補強，及針對生態熱點地區如短暫休園等方式使生態自然修復，提供隔年更好的生態及遊憩品質。

### 課題三：濱海自行車道建置完成，配套措施尚未到位

說明：臺中市海岸地區自行車道共23條，自大甲區堤防至麗水漁港，再沿大肚溪堤防可串接至彰化，另亦有環島1號線、環島1-4路線自行車道貫穿南北。然而周邊配套措施不足，導致遊客及自行車騎士使用意願低。

對策：

- 1.交通交會及轉乘點增設自行車租賃站：遊客抵達海岸地區後，可透過自行車轉乘方式體驗深度而慢活的海岸旅遊，然而海岸地區 i-Bike 租賃點位分布尚少，租車及還車皆困難影響使用者意願。因此建議透過自行車使用需求盤整，在重要地標、大量人流往來之公共空間、特色據點、交通轉乘點等處增設 i-Bike 租賃站，提升共享自行車之普及率。
- 2.濱海自行車道結合沿線景點，發展休憩點及設置配套設施：目前建置之濱海自行車路線多設於海岸堤防上，平日海風強烈、太陽曝曬又無樹木遮蔭，成為影響海岸地區自行車道使用之原因。建議應結合周邊沿線景點或重要節點，透過設立遮陽棚、休憩座椅，或於條件合適處植樹遮蔭，提高騎乘舒適度；並擇合適地點與距離，結合店家或派出所、服務中心等地點設立腳踏車驛站，提供補水、休息及修繕等服務。
- 3.設施設計準則：建立規範性之自行車道設施設計準則（LOGO、標誌、指標、標線、交通標誌），提供公私部門推動自行車道相關業務時之依循與相關計畫審查時之參考依據。
- 4.深入社區文化路徑：可規劃多條社區文化路徑，透過漫遊行程，發掘地方歷史，品嚐地方特色美食，體驗有別於以往的社區深度旅遊。



在地自行車道規劃(大甲自行車協會提供)

- 5.解說及導覽配套：**增設解說教育設施，提高遊憩體驗品質，並發行自行車道自導式遊覽手冊或網站，結合各地方自行車團體，培訓解說義工，於例假日提供解說導覽服務。

## 四、產業生產面向

### 課題一：傳統漁業轉型，漁港使用率低落，如何善用海洋資源以發展出合適的在地型態

說明：面臨漁業資源枯竭、西部海岸淤沙嚴重及漁村人口外流問題，臺中市海岸地區二類漁港如五甲漁港、北汕漁港、塭寮漁港使用率皆偏低，漁船漁筏數量逐年減少，且每年編列預算辦理漁港疏濬工程，不具效益。

對策：

- 1.整合漁港資源：**松柏漁港已於 104 年核發開發許可，並劃設產銷區建設魚貨多功能集貨場拍賣漁貨，未來海資所擬將上開使用率偏低之漁港整合入松柏漁港，有效利用行政資源。
- 2.提供多樣性漁業觀光活動：**引入如海上藍色公路悠遊、海上作業參觀、漁村民宿、漁業技藝、魚食烹飪、漁業節慶活動等海洋觀光與休閒漁業活動，提供遊客多樣化選擇。
- 3.強調永續經營利用：**漁港應注重與生態環境關係，除穩固周邊海岸線與整體海岸環境外，並加強宣導正確的海洋資源使用觀，強調永續經營利用。



### 課題二：休閒農業缺乏整合性之特色，各據點之公共設施不甚充足

說明：大甲、大安一帶大面積的農業分布，具特色的農業景觀極有發展旅遊觀光之潛力，應配合適當推廣與管理，強化遊客的旅遊體驗。

對策：

- 1.匠師的故鄉休閒農業區資源與環境整合：**匠師的故鄉休閒農業區各農場皆具有其特色，然整體景觀、動線或宣傳行銷上缺乏整合。應自整體環境、遊樂遊程、設施建設等面向輔導及品質提升，建立匠師的故鄉休閒農業區品牌形象。
- 2.強化地區文化與產業之特殊性：**將遊客分為不同需求與特徵的群體，利用其不同的需求，發展出具特色的產品，串連當地遊憩、休閒產業資源、地區農產等，形成結合食、衣、住、行、育、樂之套裝行程，區隔空間或商品市場。

- 3.推廣產學合作：**加強支撐性的公共設施提升遊憩品質，培養休閒農場產學合作，建立休閒農場獨特性與可看度。

## 五、生態保育面向

### 課題一：沿海環境敏感區域多，資源保育重要性相對提升

說明：臺中海岸地區擁有高美重要濕地、大肚溪口重要濕地等豐富濕地資源，及野生動物保護區、遷徙環境等，109年9月更公告「中華白海豚野生動物重要棲息環境」，為國內生態教育絕佳的自然教室，面對如此生態敏感區域，如何兼顧資源保育及觀光發展，實為一大挑戰。

對策：

- 1.海岸敏感區劃設：**沿海環境敏感區之劃設為強化生態保育及環境保護之具體作為，是海洋資源永續發展之基礎，結合教育解說規劃為生態教育展示點。並依自然條件規範不同海上活動允許項目。
- 2.強化海岸生態基盤：**透過海岸地區分布之保安林、防風林、公園、綠地空間，除可作為生態基盤的嵌塊體，促使生態環境基盤的穩固，更可導入低強度遊憩，作為觀光軸線中小亮點空間的營造。
- 3.建立沿海緩衝帶：**沿海線分布之垃圾場等鄰避設施，及工業用地，應透過緩衝區的設立，降低對於整體生態及旅遊活動之衝擊。
- 4.濱海資源追蹤調查：**以長程發展觀點而言，宜對濱海生態遊憩資源進行追蹤調查，以瞭解觀光遊憩活動的引入對生態敏感環境的實質影響。若有負面效益產生，則應檢討原因進行改善，以確保生態資源的保全。

### 課題二：回復生態化自然海岸

說明：臺中市海岸超過 9 成為人工海岸，自然海岸僅分布於河川出海口。然而受潮汐帶來漂沙及沿海港灣防波堤攔截之影響，海岸地區大致呈現淤積穩定狀況，既有海堤功能不再，因此建議可以回復自然海岸為目標。

對策：

- 1.建立生態海堤：**既有海堤可以考慮以土砂覆蓋，並以植生綠美化，減少對景觀之衝擊，亦達到防風固沙之效果。
- 2.潮間帶復育與遊憩：**堤前之潮間帶則可規劃、整建為兼具親水、教育、研究等



海岸人工化及環境汙染



海堤人工無綠化

功能之生態復育區。

### 課題三：家戶廢水及農牧業用水排放影響濱海水質

說明：臺中市海岸地區幅員廣闊，非都市計畫區內污水下水道系統尚未建置完全，加之農牧業盛行，因此家戶廢水及農牧業用水直接排入溪河中經出海口排入海洋，導致部分水質的惡化，大腸桿菌數一度超過安全標準值，造成河川汙染與海域的汙染。

對策：

1. **針對農牧廢水推廣處理後排放技術**：目前針對農牧廢水，市府推廣「沼液沼渣作為農田肥分使用」、加氯消毒後排出等相關處理措施，不僅減少廢水排放，亦穩定水質。
2. **提倡家戶接管減少廢水排入溪流**：逐步提升臺中市海岸地區污水下水道家戶接管率，減少居家廢水直接排入溪流中，以恢復河川的純淨水質與水岸生態。

## 六、在地化特色面向

### 課題一：在地品牌形象的建立

說明：臺中海岸地區資源豐富，除高美濕地、大甲媽祖文化、三井 Outlet 其意象明確外，鮮少出現鮮明的在地品牌形象，因此少了一種直覺的意象或核心，較難以對外推廣行銷，亦難以讓遊客民眾記憶。

對策：

1. **地方品牌形象建立**：透過一地區人文、歷史、產業、觀光、生態等各資源面向的發掘盤整與研究，創造地方鮮明的品牌形象，確立其核心價值並將其產品化、企業化或故事化。品牌形象亦可融入地方識別設計的視覺形象規劃與行銷方式，將有助於發展地方特色，進一步振興地方的各種相關經濟活動。
2. **小鎮旅遊發展，提供特色遊程**：定位各觀光遊憩據點的發展主軸，加強特色資源的廣度與深度，規劃不同於其他海岸地區之遊程型態，作為市場區隔，提供遊客多樣化的選擇。例如梧棲、海墘等小鎮及社區，結合當地社團組織，開發深度旅行的可能。

### 課題二：海洋的文化資源未能發揮，生活環境無法故事化

說明：臺中沿海聚落發展與海洋文化息息相關，如媽祖文化、漁村產業文化等，然而受限於地方能量、經費及行銷廣度等原因，除大甲因鎮瀾宮及每年的繞境活動外，其他臨海漁村聚落皆未能有效發揮文化資源成為地區特色。

對策：

**1.挖掘聚落歷史人文價值：**深入了解當地聚落，漁港與廟埕之歷史與發展，重塑聚落之人文生態並與當地的海岸風貌加以融合，並體現於環境營造，結合地區景點串接故事遊程，發展出特有的人文歷史之景觀路線與價值。



**2.累積地方轉型動能：**多數傳統漁村正面臨人口外移、產業轉型等議題，然傳統漁村與政府之間應相互配合，推廣社區營造以累積地方動能，延續傳統漁村特有文化，創造漁村新興風貌。



特色聚落空間紋理之挖掘

**3.打造主題遊程與推廣行銷：**依據不同遊客類型或遊憩活動喜好類別，建立各式主題套裝旅遊行程，加強培訓社區專業之人力資源，以提高據點之吸引力，促發深度旅遊之可行性。或與民間團體或相關協會共同合作，舉辦相關活動，如夏令營、自行車樂活行等，吸引遊客進入體驗。並透過適當包裝行銷，如非買不可的伴手禮等，達到民眾因此慕名而來的效益。

### 課題三：部分空間閒置，或未能有效發揮其利用價值

說明：臺中港埠專用區北側部分土地（觀光遊憩商業區及保安林區）及大安港媽祖文化園區仍為閒置空間，亟待規劃發展。另外臨海漁村有別於大都市的街道尺度與生活風格，獨特的海洋文化與媽祖文化更是臺中海岸特色，然而隨著人口外流，許多空間及建築閒置，甚至傾頹，不僅景觀上觀感不佳，變成觀光推廣的阻力，亦成為衛生、治安的死角。

對策：

- 1.閒置空間連結周邊景點：**透過與周邊景點連結之機會，檢視地區發展之實際需求，並轉化閒置空間的使用功能，發揮其利用價值。
- 2.藝術家進駐社區聚落：**透過邀請藝術家進駐海岸地區村落與居民一起生活的方式，自當地歷史、文化與人文面向，以當地閒置空間作為藝術創作領域，因地制宜進行整體藝術設計與改善提升。
- 3.老建築再利用：**盤點整頓無人使用之老舊建築，協助輔導屋主再利用或媒合相關機關、單位進駐，以發揮舊建築新價值。

## 七、重點發展空間議題盤整

自各分析的重點指認，至工作坊及訪談時，各單位所提建議，臺中海岸地區可歸納出幾處較受關注的空間，包含高美濕地、松柏漁港、臺中港 Outlet、梧棲/港墘老街、大安港媽祖文化園區、大安濱海樂園、大肚溪口濕地等。以下特別針對重點發展空間發展相關議題做一說明，並透過上述議題分類方式，列出「景觀空間與品質面向」、「生態面向」、「觀光遊憩面向」、「其他」等解決對策。

### (一) 高美濕地議題

說明：高美濕地因為其豐富的濕地生態，傍晚時又有落日彩霞與風力發電產業景觀相映，因此被國外網站譽為「一生必遊一次」景點。然而高美濕地卻也因為旺季湧入大量的人潮，造成交通阻塞、農地私自闢為停車場等問題層出不窮，也因為無適當規劃，周邊充斥雜亂的攤販、電桿，且缺乏合適的服務機能。



高美濕地周邊環境不佳

對策：

#### 1. 景觀空間與品質面向：

- (1) **土地使用分區檢討**：國土計畫作為土地發展之最高指導，依據臺中國土計畫之指認，高美濕地周邊土地為城鄉發展地區一，而都市計畫使用分區為農業區，建議透過都市計畫調整使用分區，以符合景點周邊提供相關服務機能的需求，亦能使當地業者合法正當的從事經營活動。
- (2) **周邊景觀整治**：高美濕地周邊景觀應配合土地使用或景觀美質等條件，給予周邊環境適度限制及規範，避免不合適的使用行為破壞環境。或給予相關輔導、補助，整備環境，以打造良善景觀空間。
- (3) **相關服務機能提供**：濕地周邊公有土地，或遊客服務中心應納入相關服務機能，如無障礙空間、廁所、諮詢服務、補水等。

#### 2. 生態面向：

- (1) **以保育為重點**：高美濕地被列為國家級重要濕地，並由臺中市政府公告為「野生動物保護區」及「野生動物重要棲息環境」，因此濕地應以保育為重點，嚴格禁止亂丟垃圾、破壞生態等行為發生
- (2) **環境教育設施場所設立**：申請成立環境教育設施場所，透過導覽、教育等方式強化民眾環境保護觀念

#### 3. 其他面向：

- (1) **增加大眾運輸接駁便利性**：推廣大眾運輸的旅遊型態，增加大眾運輸

班次與地點，強化接駁的便利性。

- (2) **交通管制措施**：於旅遊旺季時啟動交通管制措施，如美堤街單向行車管制等，避免交通壅塞
- (3) **與服務中心串連**：提升高美濕地遊客服務中心、木棧道、停車場之間的連結與接駁，引導車流前往停車場，並搭乘接駁至服務中心及濕地，以避免違停及交通阻塞降低環境品質。

## (二) 松柏漁港議題

說明：松柏漁港為臺中市稍具港澳雛形且稍有規模的第二類漁港，為改善漁貨販賣及漁業作業環境，規劃建造多功能集貨場、整補場、漁具倉庫、上架設備等，其中漁貨多功能集貨場已於 2019 年底興建完工。而松柏漁港北堤則因漂砂淤積形成大片沙灘，加之浪況合適，衝浪客及踏浪遊客相繼前往，已成為海岸地區水上活動重要區域，然而卻無支持水上活動發展之相關設施。



松柏漁港現況

對策：

### 1. 景觀空間與品質面向：

- (1) **土地使用分區檢討與調整**：松柏漁港北堤周邊土地使用為非都市計劃農業區，建議透過國土計畫階段修改周邊土地之國土功能分區，其後依據國土功能分區之指認，進行土地使用分區及使用地調整與變更，以促進水上活動及相關產業合法發展。

### 2. 生態面向：

- (1) **海堤回復生態化**：受海沙淤積的影響，漁港周邊原有的防波堤多已不具功能，應透過生態海堤的建立，增加植生綠化提升海岸地區生態性及景觀美質，並可以達到防風固砂效果。

### 3. 觀光遊憩面向：

- (1) **提供服務性設施**：欲推廣海上遊憩活動，則需配套發展相關服務性設施，如停車空間、淋浴設備、售票、停等空間等等，另需加強海上遊憩之安全性如派駐救生員，及推廣遊憩之安全意識與安全宣導。
- (2) **整體景觀環境規劃**：強化及串接松柏漁港與北堤沙灘之間的連結性，並配合松柏漁港魚貨多功能集貨場興建及周邊環境改善工程之進行，創造一個包含海洋遊憩、漁獲產銷及漁業生態的場域。

## (三) 臺中港 Outlet 議題

說明：臺中港 Outlet 2019 年締造高達 800 萬人次的來客數，顯見其強大的集客能力，然而如何透過此機會條件產生外溢效益，將遊客由臺中港 Outlet 引導至周邊景點空間，並串造多元化的遊憩體驗。

對策：

#### 1. 觀光遊憩面向：

(1) 增加接駁轉乘可能性：創造便利、有趣的交通接駁與轉乘方式，連結海線景點與臺中港 Outlet，提升人潮外溢的效應。並創造多樣化的交通方式，如透過接駁船方式串連梧棲漁港、安全順暢的自行車動線、便捷的接駁公車/巴士等，豐富遊客遊程體驗。

#### 2. 景觀空間與品質面向：

(1) 多樣化空間機能：強化周邊空間與機能的多样性，提高遊客往周邊遊憩的意願與拉長停留時間，如廢棄臨港線鐵路再利用等。

(2) 發展臺中港商港觀光：臺中港商港有別於一般漁港環境與景色，皆可以成為良好的教育、觀光、遊憩資源，可透過臺中港遊港主題航班的建立，由海上參觀臺中商港，了解商港的運作，或適度開放主題導覽，增加民眾對於商港的認知。

### (四) 梧棲老街、海墘老街議題

說明：海線地區尚存許多老街聚落，不僅呈現多樣的建築風格，更有豐富的常民文化與傳統習俗，皆為珍貴的文化資源，可重新轉化為具有當地地區特色的小鎮旅遊型態。



海墘老街具豐富在地文化

對策：

#### 1. 觀光遊憩面向：

(1) 在地化旅遊路徑的創造：發覺在地文化，並轉化建立不同的主題路徑，創造在地化遊程與旅遊體驗。

(2) 設立借問站：盤點合適且有意願的店家，設立「借問站」，提供觀光景點、食宿、交通等各項旅遊諮詢。

#### 2. 景觀空間與品質面向：

(1) 閒置空間美化：盤點村落、社區閒置空間，經清理後美化或綠化，亦可透過藝術進駐的方式，提升整體生活環境美值。

#### 3. 其他面向：

(1) 解說與導覽人員培育：培訓在地社區專業導覽人才，幫助村莊或社區認識自身特色並推廣各項資源

## （五）大安港媽祖文化園區議題

說明：大安港媽祖文化園區於 2019 年僅完成基座部分，目前場館尚處於 OT 之可行性評估階段，未對外開放使用，其雕像及外部景觀工程亦尚未完成。由於眾人的期待與臺中市提出「海線雙星-北大安南高美」的構想，大安港媽祖文化園區勢必成為未來發展亮點，因此其遊憩定位、場館內部空間的使用規劃、大安濱海樂園的連結等等實為一重要課題。



大安港媽祖文化園區周邊開放空間未闢建完成

對策：

### 1. 觀光遊憩面向：

(1) **大安虹橋重建**：整合周邊景點與設施，重建大安虹橋，以北串連大安濱海樂園至五甲漁港，以南結合海墘社區至龜殼生態公園，創造多樣化的活動空間與類型。

### 2. 景觀空間與品質面向：

(1) **空間多樣化運用**：透過地區發展實際需求檢視，轉化大安港媽祖文化園區空間的使用功能，發揮其利用價值。如內部空間可配合未來自行車運動的推廣與發展置入驛站及簡易旅宿，提供更彈性的活動臨時運用。

### 3. 生態面向：

(1) **北汕溪/北汕漁港整體景觀重塑**：打造生態性護岸並栽植水生植物，恢復河川生態，同時亦透過植物淨化水質功能，改善北汕溪生態環境。

## （六）大安濱海樂園議題

說明：大安區因農牧業盛行，廢水排入北汕溪後經出海口排入大安濱海樂園，導致海域水質惡化，大腸桿菌數一度超過可戲水水域之安全標準值，曾因此而關閉海水浴場。另就大安濱海樂園每年舉辦的沙雕音樂季、大安海觀光推廣活動，以及 2020 年 7 月甫開幕之濱海露營區，皆吸引大批觀光客前來，極具觀光潛力。



大安濱海樂園冬季推廣風箏衝浪  
(來源：中時電子報)

對策：

### 1. 觀光遊憩面向：

- (1) **農牧業廢水處理**：關於大安水質問題，目前針對農牧廢水，市府推廣「沼液沼渣作為農田肥分使用」、加氯消毒後排出等相關處理措施，不僅減少廢水排放，亦穩定水質。依據環保局定期檢測之水質報告指出，近年北汕溪及大安濱海樂園水質呈現較為穩定狀況，未超過戲水水域之安全標準。
- (2) **增加汗水下水道家戶接管率**：逐步提升臺中市海岸地區汗水下水道家戶接管率，減少居家廢水直接排入北汕溪及相關溪流中，以恢復河川水質純淨與水岸生態。

## 2. 景觀空間與品質面向：

- (1) **大安濱海樂園周邊環境整體性形塑**：大安濱海樂園設施因不同時期興建修補等，造成風格多樣，且與外部景觀無協調。應檢討設施環境美質及設施使用之必要性與更新可能，如若有需要，在更新或拆除時一併給與整體性設計，或制定相關設計準則，以環境整體性為考量。



## 3. 其他：

- (1) **風箏衝浪等季節性活動推廣**：為了拉長旅客來訪海線遊憩之季節，轉化季節氣候的限制，以冬季強勁的海風作為發展風箏衝浪、風帆衝浪的助力。其獨特的季節性活動吸引遊客前來體驗。



## (七) 大肚溪口濕地議題

說明：大肚溪口濕地為國家重要濕地之一，周邊有麗水驛站與腳踏車道布設，1997年彰化縣政府會銜臺中縣政府修訂公告設立「大肚溪口野生動物保護區」，為每年候鳥遷徙必經之地。然而鄰近火力發電廠，加之家戶廢水排放之影響，生態性與景觀皆受到影響。

對策：

### 1. 生態面向：

- (1) **大肚溪生態鞏固**：減少周邊地區的開發行為，鞏固既有綠色資源，以尊重大肚溪口濕地之生態環境。
- (2) **濕地淨水減少廢水排放**：大肚溪口周邊閒置地設立濕地淨水池，以自然方式淨化廢水後，再排入大肚溪，並可開放作為環境教育場所。

### 2. 觀光遊憩面向：

- (1) 自行車路徑串連：創造梧棲至大肚溪口、麗水漁港的自行車串連動線，提倡自行車漫遊。

## 第二節 發展潛力與限制分析

SWOT 分析為策略擬定前之基礎分析方法之一，透過評價一處自身的優勢 (Strength)、劣勢 (Weakness)，以及外部競爭上的機會 (Opportunity) 和威脅 (Threat)，據以制定相關發展方向及定位。經由檢視臺中市海岸地區背景條件，利用 SWOT 分析，檢視其優勢、劣勢、機會與威脅，以架構本計畫未來可運用之策略。

內部條件 優勢(Strength)	內部條件 劣勢(Weakness)
S1. 三井 Outlet 具有高集客力，每年帶來 800 萬消費遊客	W1. 天然環境氣候限制，冬季風強寒冷，且風沙大，影響遊憩發展
S2. 海岸地區具許多知名景點或活動，如大甲鎮瀾宮、高美濕地、梧棲漁港等大型據點，每年帶來大量人潮	W2. 遊憩景點之串連與遊憩序列尚待建構
S3. 水域活動者視濱海地區為勝地，例如大甲松柏漁港北堤衝浪活動的興起，每年吸引不少國內外玩家前往	W3. 地區自明性與特色尚須發覺並建立
S4. 具豐富生態環境，如高美濕地、大肚溪口濕地及白海豚野生動物棲息環境、大安水蓑衣等	W4. 相關公共設施與配套措施尚待改進
S5. 濱海自行車道系統已建置完成，區域內易發展多條自行車道	W5. 臨海側及鄉鎮地區尚留有許多窳陋閒置地，產生安全、景觀、衛生疑慮
S6. 知名特產大甲芋頭，及大甲區匠師的故鄉等，具有觀光農業發展之潛力，納入遊程串連之一，可帶動當地經濟發展	W6. 沿海淤沙問題嚴重，防風林破碎不連續，造成防風抗沙效果大打折扣
S7. 具關切地方發展及生態保育的地方協會與民間團體，可藉其力量發展生態旅遊與社區深度旅行	W7. 老舊地區生活品質待改善
S8. 計畫範圍海岸地區內同時具有海港與空港，具接待國際旅客潛力	W8. 自行車道系統缺乏如遮陽、補給、修繕等相關配套設施
S9. 捷安特(巨大機械)公司設廠於大甲區，將有機會配合發展與推廣自行車產業	W9. 汙水下水道家戶接管率低，農牧業廢水排入河川造成水源汙染
S10 台中海洋館即將啟用，勢必將帶來大量人潮，並有機會與周邊既有景點連結形成新旅遊遊程	W10 地方活動多，但曝光度不足，需進行整合
	W11 大安濱海樂園因水質問題關閉，松柏漁港北堤則因權管問題無救生員看管，造成海岸地區無合法安全之戲水場所
	W12 海岸地區交通不便，尤其缺乏南北向串接之交通工具
	W13 海岸地區農漁村特色不明顯，地方自明性不足
	W14 觀光旅遊政策與地區遊客增加，對海岸生態資

<p>S11 捷運藍線已進入規劃階段，完成後可大幅提升市區至海岸地區的交通便利性</p>	<p>源造成衝擊危害</p>
<p>外部環境 機會(Opportunity)</p>	<p>外部環境 威脅(Threat)</p>
<p>O1. 配合中央推動地方創生計畫，盤點與結合產、地、人資源，塑造地方自明性</p> <p>O2. 近年對於綠能綠電之重視，將有機會與遊憩活動結合，發展解說、導覽或博物館系統，形成環境教育場域</p> <p>O3. 無人車技術與投資發展已成為當前趨勢，臺中市亦有團隊進駐測試，未來景點之間連結有機會透過無人車系統作為接駁</p> <p>O4. 近年來國人對於旅遊偏好以觀賞海岸生態、濕地生態、田園風光、登山露營溯溪等戶外活動為主，臺中海岸具發展潛力</p> <p>O5. 配合「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」推廣之小鎮漫遊、脊梁山脈旅遊、自行車旅遊、鐵道觀光旅遊之主題，發展海線觀光</p>	<p>T1. 部分極具生態價值的區域，持續遭受人為破壞等威脅</p> <p>T2. 海岸地區涉及相關單位眾多，包含市府相關單位、中央管理單位、民間公司、相關協會學會等團體、居民間意見與行動整合不易</p> <p>T3. 失當的遊憩及遊憩行為導入，造成自然環境威脅</p>

### 第三節 可行性評估分析

依據臺中市海線地區發展條件分析、相關計畫及法規探討、關鍵課題分析，並納入市府相關單位、在地學會協會、里長等訪談及座談會意見，彙整並進行以下發展可行性評估分析。

#### 一、相關計畫、法令可行性

##### (一) Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書以「觀光立國」作為發展願景

二十世紀以來，觀光產業即被喻為無煙囪工業，其提供大量就業機會、與產業關聯大，且可以賺取大量外匯，據聯合國世界觀光組織（UNWTO）發布 2018 年全球觀光產業對 GDP 的貢獻率就達到 10.4%，創造了 3.19 億個工作機會，占全球總就業人口的十分之一，由此可知觀光產業備受各國重視且致力發展。面對臺灣的觀光發展，總統於 2019 年 12 月宣示「以觀光創造繁榮」，透過觀光產業帶領國家經濟發展、振興地方產業、提升人民生活，並奠定以「觀光立國」的願景。因此本計畫以提升海岸地區觀光發展，藉以促進產業、環境、生活的優化，實則與國家未來發展方向一致。

##### (二) 重要觀光景點建設中程計畫：主題式、深度、自由行旅遊蔚為趨勢

全球化、數位化發展影響全世界旅遊行為的轉變，依據交通部觀光局「中華民國 108 年來臺旅客消費及動向調查」與「中華民國 108 年臺灣旅遊狀況調查」資料統計，目前來臺旅客有 8 成為自由行，國民旅遊則高達 9 成。受到便利的網路資訊取得管道、低成本航空興起，及旅客消費偏好改變等因素，旅客發生旅遊行為時選擇以自由行方式已成為當前趨勢。旅客結構的改變，同時影響著旅遊服務的需求與供給面，例如完善的交通、旅遊資訊的提供，與深度旅遊體驗成為當前旅客在一趟旅程中優先考量的重點。

因此，發展觀光同時應注重的是在地化與差異化，透過結合在地力量發展深度旅遊，與地方創生相配合，提升軟、硬體建設之服務品質，並連結地方產業與培植在地特色。如交通部觀光局提出的 2019 年小鎮漫遊年策略，優先選出 40 個經典小鎮進行推廣，並以此為基礎，整合跨部會資源，長期進行小鎮升級，朝向小鎮 100 方向推動。

##### (三) 國際積極推展永續觀光發展

聯合國世界觀光組織 聯合國世界觀光組織（World Tourism Organization,

UNWTO) 自 1980 年倡導永續觀光發展，更訂定 2017 年為「國際永續觀光發展年」，並訂立 17 項永續觀光發展目標，應以(1)最理想的方式使用環境資源，維持基本生態過程並保育自然遺產與生物多樣性(2)尊重並維護在地社區原來的社會文化(3)確保可行性及長程的經濟運作。強調各旅遊地在提升觀光產業及規模經濟同時，應持續關注整體旅遊環境、經濟與社會文化等面向之均衡，促進包容性及永續資源發展。

「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」中更提到綠色旅遊為未來觀光旅遊業的發展趨勢，「其不僅包含生態旅遊，凡是旅遊過程中，透過節能減碳或使用綠色能源的方式皆可算是綠色旅遊」。回顧本計畫範圍，臺中海岸地區富含濕地與海岸生態環境、多元的宗教文化、悠久的歷史遺跡與常民生活傳統等資源，在「永續海岸整體發展方案」、「國家重要濕地保育利用計畫」等規範的指導之下，配合綠色運具推廣、綠色旅館等輔導、環境教育設施場所等認證，將能朝向永續旅遊、綠色旅遊的趨勢邁進。

## 二、土地使用可行性

### (一) 高美濕地、松柏漁港北堤土地利用分區與實際使用情況不符

被國際網站譽為一生必遊一次的景點的高美濕地，其周邊土地為都市計畫中的農業區，近年來因高美濕地大量遊客之商機，當地民眾放棄農作活動，將農地轉作為停車場、攤販使用，既不合乎原土地使用分區之使用項目，亦無法有效規範而造成景觀及空間凌亂，更拉低了整體環境與服務品質。而松柏漁港北堤大片的沙灘，平緩柔軟的沙岸加上浪況佳，因此被衝浪客譽為中部的衝浪勝地，然而受制於周邊的土地使用分區與長期未受到重視，水上活動相關服務設施簡窳缺漏，甚至無安全設備而無法更有效的支持水上活動的發展。上述兩處臺中海岸景點皆因土地利用分區與實際使用之間的衝突而限縮其發展，建議依實際需求進行都市計畫/非都市計畫土地使用分區變更，令高美濕地及松柏漁港北堤沙灘之發展與提升變為可行。

## 三、景觀規劃可行性

### (一) 遊憩活動以「自然賞景」、「美食活動」比例最高

依據交通部觀光局「中華民國 108 年臺灣旅遊狀況調查」統計報告中，國人的旅遊選擇以自然賞景類型活動比例最高（占 49.8%），其中又以「觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」為主；其次則以品嚐當地特產與特色美食等美食活動為次要旅行目的。另依據「中華民國 108 年來臺旅客消費及動態調查」報告中指出，吸引外國旅客至臺灣旅遊的因素，則是以特色美食（占 72%）與風光景色（22%）、風俗民情和文化（18%）為主。

臺中海線地區遊憩景點包含自然生態賞景的高美濕地、大肚溪口濕地、大安濱海樂園等處，亦有文化古蹟相關的大甲鎮瀾宮、日南車站、梧棲老街、牛罵頭遺址等，更有梧棲漁港新鮮魚貨美食、鎮瀾宮與清水市場周邊傳統小吃等，豐富而多元，且與國人即國際旅遊偏好一致，極具發展可行性。

## (二) 加強景點改造與整備，提供更好的服務機能

「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」打造魅力景點政策中提及，應加強各景點周邊環境改善整備，以整體景觀美質與協調性為考量，如加強植樹、道路景觀美學、廁所清潔美化、無障礙設施建構等。據此回顧臺中市海岸線景點，計畫範圍內景點眾多，然長期單點式的經營管理之下疏忽了整體景觀的和諧性，如高美濕地周邊的景觀美質與服務機能不足，大甲鎮瀾宮與周邊街區的氛圍環境營造等，皆應以整體性思考並規劃改善。另外，未來的觀光發展，則應該跳脫以往「蓋硬體拚觀光」的線性思維，回歸景點本身規劃，以兼顧自然美景及維護環境景觀為出發，提升整體觀光品質。

## 四、開發及資源利用可行性

### (一) 海線地區富含在地資源與能量，應結合展現在地特色

經由臺中市海岸地區資源調查與盤整，多樣化的特色景觀與資源彙整如下：

- 景觀與生態資源：如高美濕地、大肚溪口濕地、大安水蓑衣生態教育園區...等
- 文化與古蹟資源：如大甲鎮瀾宮、藺草編織、牛罵頭文化及大量的古蹟遺址等
- 產業資源：梧棲漁港、捷安特、阿聰師芋頭文化館、匠師的故鄉休閒農業區、大安飛天豬、文曲蔥...等
- 環境教育設施場所潛力點：大安濱海樂園、大安水蓑衣生態教育園區、台中海洋館（預計 2023 年開幕）...等
- 活動資源：濱海自行車道、衝浪與風箏衝浪...等
- 在地社團能量：海墘社區發展協會、大甲自行車發展協會、海口腔文化協會...等

以上均顯示臺中海岸地區具有豐富的在地資源、產業與地方社群能量，發展觀光在地化的潛力極大，亦可呼應觀光政策趨勢，打造特色化品牌與口碑。

### (二) 透過串連景點，提供多樣化旅遊行程與體驗

規劃範圍內豐富、特殊、多元的資源與機會，多數皆為在地特色不足，或缺乏空間自明性，因此善用運用地方資源強化地方特色，並將點狀據點串連成旅遊線、旅遊帶，並配合周邊服務設施建置與整合行銷，提供多樣化的旅遊行程選

擇與體驗，帶動區域景點及相關產業發展。

### (三) 多樣化的大型活動舉辦，可做為宣傳利基

臺中市海線地區每年均有大型推廣活動舉辦，例如媽祖觀光文化節(國際級)、大安沙雕音樂季、大安海觀光推廣活動，以及多項的運動活動如臺中自行車嘉年華、時代騎輪節、萬眾騎 **Bike** 等，同時大甲媽祖繞境進香活動更是被喻為世界三大宗教盛事之一，可見其場面之盛大。如此多樣化的大型活動與運動賽事舉辦時機，將成為地區宣傳的利基，結合在地產業、規劃與推廣在地特色旅遊，展現多元的觀光魅力。

# 第五章 海岸地區整合型空間發展藍圖

## 第一節 海岸地區發展定位與目標

### 一、整體空間發展定位

臺中市海岸地區整體大環境包含大肚山、頭嵙山、雪山三大山系，又有大安溪、大甲溪、烏溪三大水系流經，自整體地形地貌而言，可以很明顯的自大肚山山系及月眉山將空間區分為海岸平原、中部平原及東側山林三部分，又經大甲溪將空間切割成南北兩側。

產業生活面向可以看出臺中市都市核心區是商業活動聚集重心，而海岸線的大甲、大安、外埔區域是以農業為主，大甲溪以南則有較大量的商業、工業發展。

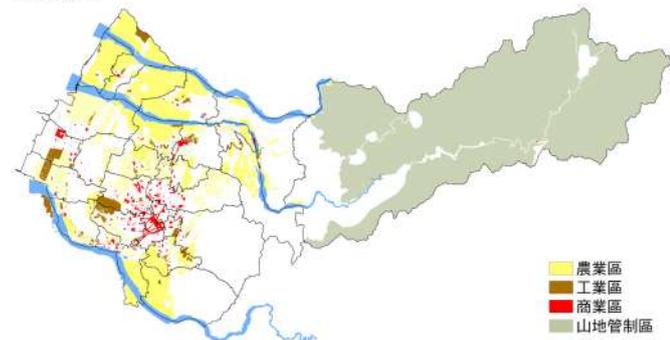
而從發展建設面向，大肚山以東，人口多集中於核心都會區，並呈現輻射狀向外擴散，大肚山以西的海岸線地區人口多集中於清水、沙鹿、梧棲等處，且又有臺中機場及臺中港雙門戶與多條國道、省道通過；而大甲溪以北的大甲、大安地區則多呈現小型聚落、散村的發展現況。

綜觀以上自「地形地貌」、「產業生活」、「發展建設」等多面向的空間架構，到發展歷史及臺中國土計畫策略區的劃分之下，臺中海線地區可以明顯的以大甲溪為分界，分為兩個主要發展分區。大甲溪以北基於地區農業特性，且有大安濱海樂園及媽祖宗教文化重要據點鎮瀾宮，向北更可接到苗栗縣白沙屯拱天宮，沿線具濃厚的宗教、人文特色，故定位為「甲安埔人文遊憩區」；而大甲溪以南則因

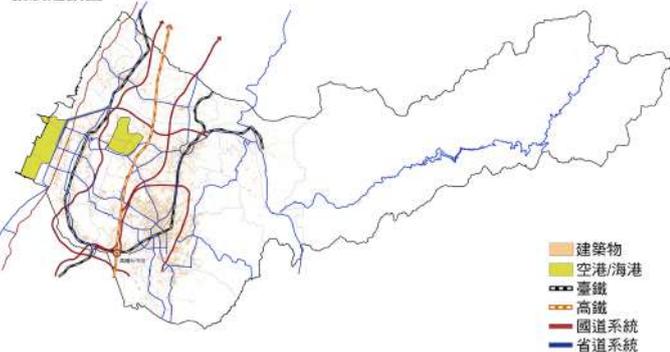
地形地貌面



產業生活面



發展建設面



雙港特性，在臺中港轉型升級多元化發展下，目前有極具集客力的海港三井Outlet進駐，且尚有高美濕地及即將開始營運的台中海洋館，是苗栗至彰化一帶中部海岸地區中唯一具有較高發展強度的商業娛樂型態地區，結合沙鹿、清水及梧棲生活聚落發展，故定位為「**雙港商業娛樂區**」。而大臺中整體軌道建設的持續完備，並結合公車、臺鐵、高鐵、捷運、i-Bike 等不同大眾運輸工具間之整合發展，將是海線雙區發展的基礎。

而重點規劃範圍鄰近海岸，具豐富多樣的資源，形成臺中「海岸觀光廊帶」，配合「甲安埔人文遊憩區」及「雙港商業娛樂區」之定位發展（詳圖 5-1），以海洋文化、生態環境、濱海娛樂、社區文化為賣點，展現獨特的海岸魅力。



圖 5-1 臺中市海岸地區發展定位示意圖

## 二、與周邊縣市競合關係

自表 5-1 可以看出臺中市海岸地區與周邊縣市間的競合關係。苗栗縣、臺中市、彰化縣三縣市海岸地區都具有豐富的生態資源，除了海域皆為中華白海豚野生動物重要棲息環境外，都散布有許多重要的濕地，也是重要的候鳥遷徙廊帶，因此整條海岸沿線的生態性更顯得重要。宗教人文資源部分，由於皆為靠海地區，海洋與媽祖信仰密不可分，包含白沙屯拱天宮、大甲鎮瀾宮、鹿港天后宮都是頗富盛名且歷史悠久的廟宇，人文文化相當豐富，都應該被好好的保存與發揚。

海岸活動與景點部分，臺中市具有的大型商業遊憩及國際知名景點與活動能量則是苗栗縣及彰化縣所未見的，例如臺中港三井 OUTLET 是中部海岸獨有的大型的商業資源，以海港的獨特地域性及品牌特性每年吸引大量消費人次前往；高美濕地則以木棧道、風力發電機、夕陽、雲林莞草構成的美麗風景，在中部各濕地及觀夕景點中脫穎而出，成為國內外知名的旅遊景點；大安濱海樂園及松柏漁港北堤則以合適的氣候條件及浪況，成為三縣市中最重要的衝浪聖地，是中部地區海洋活動的核心；加之即將開幕的台中海洋館帶來的海洋文化與傳遞環境教育觀念，更添臺中市海岸地區觀光遊憩的豐富度與魅力。

表 5-1 周邊環境資源與競合分析表

資源特色	苗栗縣	臺中市	彰化縣
遊憩景點	通霄神社、通宵海水浴場、臺灣光復紀念碑、白沙屯拱天宮、通霄精鹽廠(鹽來館) 山海戀之亭、龍港車站	松柏漁港、大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、高美重要濕地、梧棲漁港、台中海洋館(未開幕)、三井 OUTLET、梧棲老街、大肚溪口重要濕地	芳苑海空步道、乳牛彩繪村(福寶村)、自然生態教育中心、卡里善之樹、福寶濕地、蛤蜊兵營、永安製鼓、台灣優格餅乾學院
海岸生態	中華白海豚野生動物重要棲息環境、西湖重要濕地、竹南濕地	中華白海豚野生動物重要棲息環境、大肚溪口重要濕地、高美重要濕地	中華白海豚野生動物重要棲息環境、漢寶濕地、芳苑濕地
重要商業	--	三井 OUTLET、梧棲漁港	--
宗教人文	白沙屯拱天宮	大甲鎮瀾宮	鹿港天后宮

### 三、整體發展願景

#### 濕地。夕陽。海洋文化 窺探臺中海線極境

極境—是讓人屏息、驚喜、嘆為觀止之境

極淨—是尊重生態、永續發展、維持環境潔淨

極徑—是讓人用心體驗、深刻感受、回味無窮的旅遊路徑

本計畫以「濕地。夕陽。海洋文化 窺探臺中海線極境」作為海岸地區整體發展願景，期能透過市府各單位、地區民眾以及前來旅遊的旅客多方共同努力之下，以獨特性（景點提升與串連）、永續性（生態及永續發展）、在地性（深度旅遊在地發展）打造臺中海岸地區極境旅遊願景。

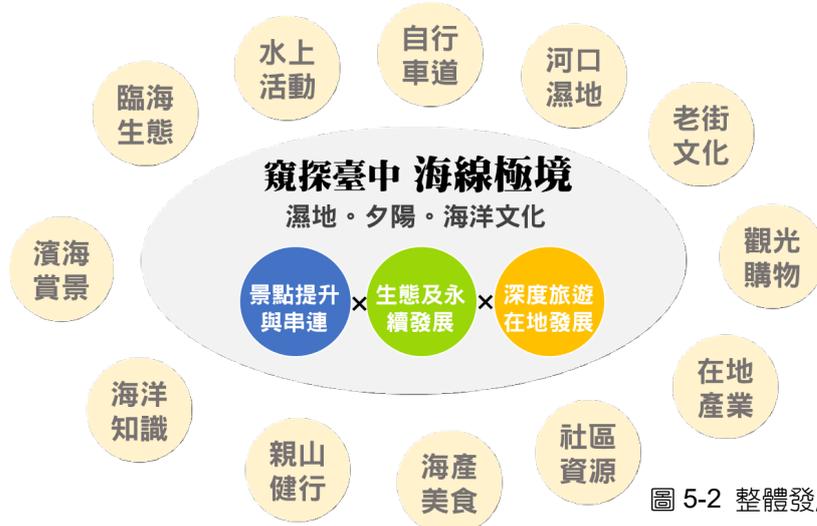


圖 5-2 整體發展願景示意圖

## 四、整體操作架構

透過前章節針對海岸地區發展條件、潛力限制之分析，本計畫以「濕地。夕陽。海洋文化。窺探臺中海線極境」作為海岸地區整體發展願景。依循此發展願景之下透過整體空間布局的盤整規劃，並將海岸地區依照空間位置與資源類別分為3大核心系統，擬定短期發展的9大旗艦計畫及其他分期分區計畫，以達到「海線極境」的目標。最後以景點串連S.W.I.T.C.H.構想作為行銷推廣，並成為啟動翻轉海線的契機。

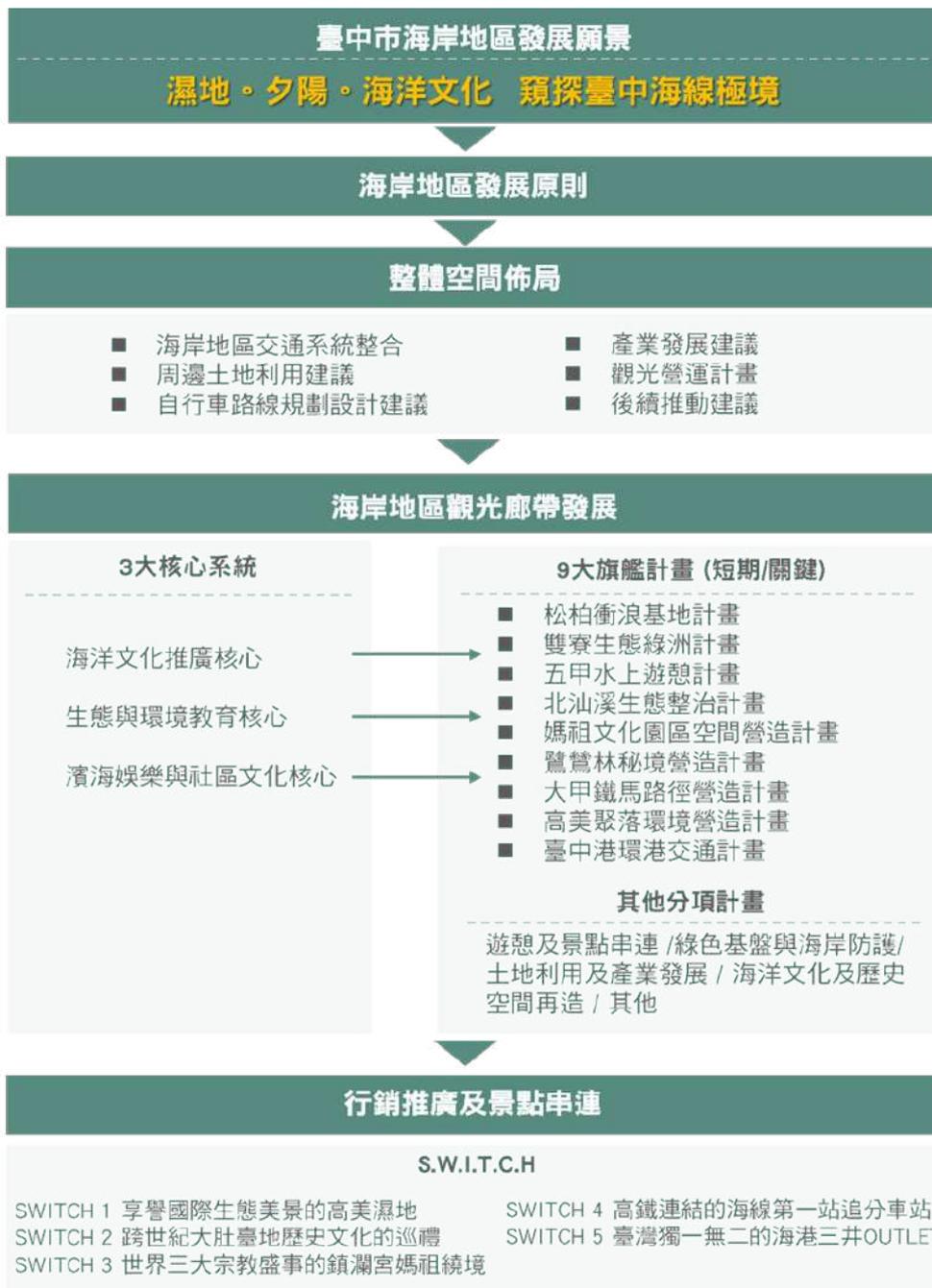


圖 5-3 整體操作架構示意圖

## 五、臺中海岸地區發展核心訴求

全球觀光產業的蓬勃發展，成為驅動經濟發展的重要引擎，自當前臺灣的觀光遊憩策略，與國內外旅遊模式的轉變，促進旅客到訪之意願的作為已不僅僅只是增加硬體建設而已了，其中，旅遊的過程與其附加價值，逐漸成為旅客追求的目標。而國內旅遊景點的遍地開花，如何創造獨一無二的環境與體驗便成為發展重點。因此，針對臺中市海岸地區的發展訂立以下目標：

### （一）海岸景點及服務功能升級，打造海線品牌與國際知名度

提升既有景點周邊環境與服務機能，以「臺中海岸限定版」的景點及遊程，吸引國內及國際遊客，成為來到臺中必訪的景點之一。

### （二）強調海洋資源、海洋知識、海洋活動推廣，創造多元化旅遊選擇

推廣海洋資源、海洋知識、海洋活動，秉持尊重生態、融合景觀、發揚文化的精神，強化各景點之差異性，並提升交通及景點間串連發展的方式，提供旅客多樣化的主題行程選擇。

### （三）提升在地觀光，發揚深度旅遊之精神

結合在地故事與文化的發掘與轉化，配合解說與體驗導覽活動，帶領遊客以慢活知性的角度，參與一場深度文化之旅。

### （四）發展觀光同時強調在地均衡發展

觀光發展應同時帶動在地的經濟與生活，因此在強調各旅遊地在提升觀光產業的同時，應持續關注整體旅遊環境、經濟與社會文化等面向之均衡發展，以達永續發展之目標。

## 第二節 海岸地區發展原則

透過第參章針對臺中海岸地區資源盤整與疊圖分析，制定海岸各區域的發展原則。在永續發展、海岸保護保育的思潮與趨勢之下，臺中海岸地區的發展仍應先以鞏固既有藍綠基盤為優先，再依照各區資源特性建構優質環境，並發展適當的產業、遊憩活動（圖 5-4）。

### 一、藍綠基盤海岸防護原則

#### （一）綠帶資源

1. 海岸各項發展時，以不減損海岸既有防風林面積為原則，並應積極從事海岸造林，建構臺中海岸防風林帶，以鞏固海岸生態並達到防風抗沙之效。
2. 以寬度大於 30M 以上道路為優先植樹或植栽帶綠化，建立海岸地區道路綠廊帶，並串連成為城市綠色網絡。
3. 避免農地轉作工廠，或農地周邊具污染性工廠、大規模聚落等造成廢土/垃圾/汙染等影響農地行為，以維護優質農業生產環境，確保糧食生產。
4. 大肚山台地現有林業用地與現供林業使用土地應避免變更為其他使用。
5. 建構都市綠帶網絡空間，並與藍帶串連，加強都市通風，減緩都市熱島。

#### （二）藍帶資源

1. 重要的藍帶空間及其出海口為生態敏感區（包含有高美野生動物保護區、大肚溪口野生動物保護區等），應以生態保育為優先發展目標。
2. 藍帶周邊除配合重大建設或公共設施發展需求，其土地利用應以低衝擊開發、生態友善為原則，不宜任意變更。
3. 明智利用濕地資源，保存濕地生態多樣性，並因應氣候變遷之衝擊。
4. 河川符合地形地貌維持自然曲度，以生態工法創造多樣性物種棲息環境，兩旁岸邊工程建設應盡量以生態工法設計，降低對水域環境衝擊。
5. 針對農水圳系統予以保留、維護，確保農業用水系統完整及水源潔淨。

### 二、遊憩及景點發展原則

1. 以生態旅遊及深度旅遊經營為導向，提升環境教育機會、關懷當地社區並降低旅遊行為產生負面衝擊。
2. 考量環境容受力，依地區環境特性設定保護區塊及設定遊客量。
3. 提升遊憩景點景觀美質，依據地方環境特性，建構地方自明性。

- 4.營造友善之「自導式」觀光環境，包括營造具特色主題的觀光場域、建置資訊及服務系統、型塑文化故事街區。
- 5.採用大眾運輸導向的交通規劃，透過便捷的交通及多樣化的運具轉乘，增加景點串連形成豐富的旅遊遊程。
- 6.與漁村、農村、地方博物館、特色產業合作的經營模式，以發揚地方文化及產業。

### 三、重要景觀風貌形塑構想

依據第參章對於海岸地區資源及環境景觀風貌分析內容，配合周邊產業及整體空間發展構想，提出臺中海岸地區整體景觀風貌塑造構想。

#### (一) 火力發電廠及工業區周邊

火力發電廠及工業區周邊環境為工業地景，空間整體應優先以綠建築規劃設計手法提高環境永續性與景觀變化性。並考量設施之量體、外型，或透過色彩計畫進行評估及美化環境，選擇相容性高者。

#### (二) 重要老街與聚落風貌保存

- 1.重要老街富有歷史與文化內涵，透過社區培力輔導、聚落風貌保存、在地文化的深掘與發揚，強調地方自明性與特色，發展旅遊及民宿，吸引觀光客到訪。
- 2.透過小型地景營造設計營造宗教文化入口意象，適當規劃廟埕空間成為人流聚集之重要節點。

#### (三) 高美重要濕地及大肚溪口重要濕地

- 1.濕地周邊之建築與設施應與既有地景、地貌、環境紋理融合，量體不宜過大，並優先考量以綠建築規劃設計手法提高環境永續。
- 2.盡量採用在地/防風抗沙之植栽樹種，以達到環境永續。

#### (四) 海岸景觀廊帶

考量環境容受力與環境永續發展前提下，建構濱海遊憩帶並完善沿海地區發展及濕地保育核心。

- 1.臺中市沿海設置許多風力發電機，產生特殊的風力發電產業地景。考量風力發電機之元素規劃周邊環境，如高美風車大道風力發電機景觀形塑，並可發展為產業推廣、環境教育之遊程。
- 2.海岸地區新建建築量體及密度規範，以確保沿海景觀視覺之通透性，並以自台 61 線省道快速公路（西部濱海快速公路）能望到海岸線為原則。
- 3.以臺中港為中心，串連梧棲、松柏、五甲、北汕等漁港，並以觀光魚市、漁

港活化再造及漁村文化為基礎，結合水產加值產業與沿海濕地保育，強化沿岸遊憩與生活機能，發展沿岸觀光旅遊活動，以活化漁港閒置空間。

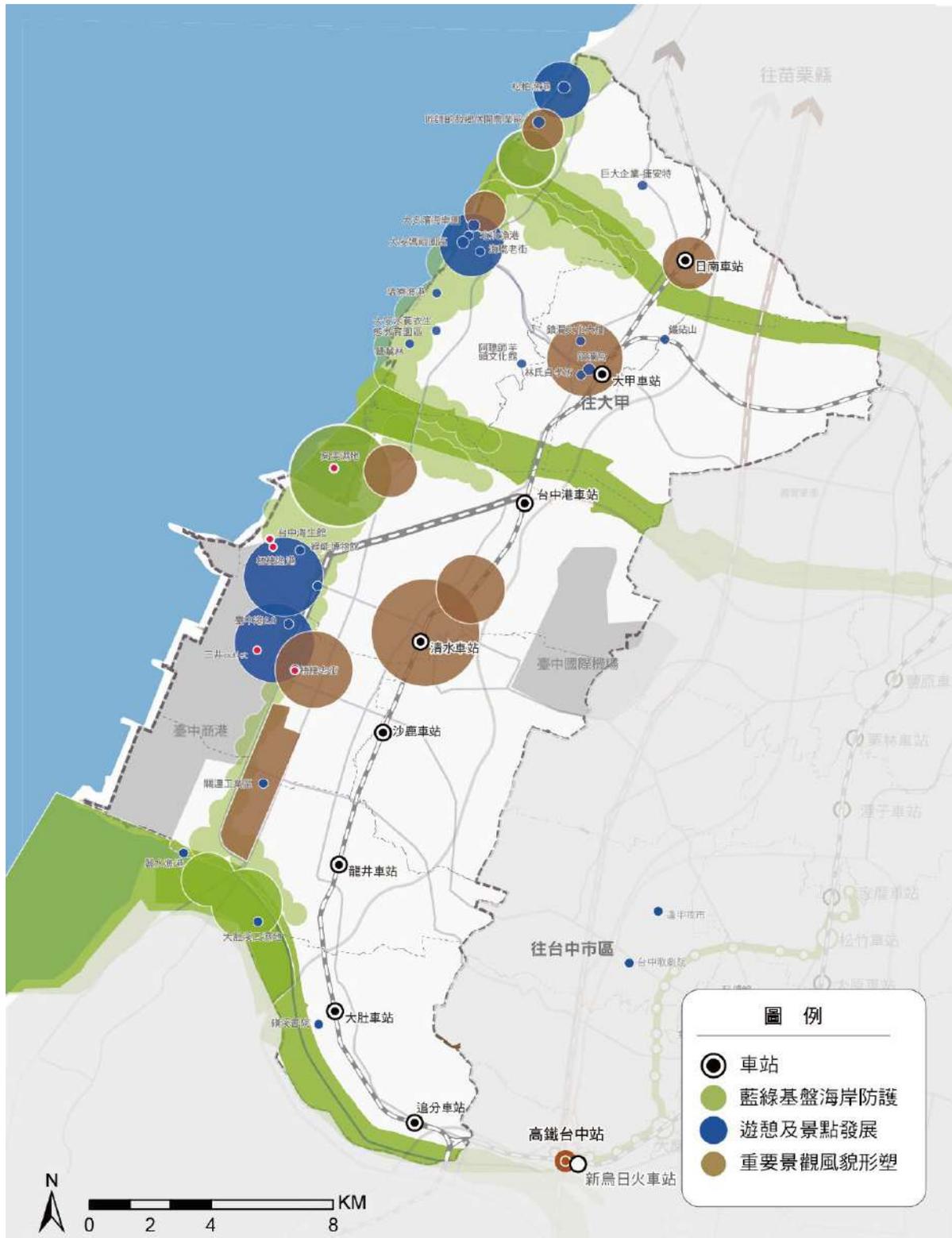


圖 5-4 海岸地區發展原則空間指認

## 第三節 海岸整體空間佈局與發展構想

為促使區內空間與亮點、聚落得以具備妥適之願景定位與策略，本計畫依循秘書長指示，針對臨海地區規劃四大核心區塊，依據不同地區特性與發展潛力，提出其核心推動主軸，並透過整體觀光運輸串連、聚落商圈改造推動方向、空間活化利用角度及相應之軟體配套建置，逐一提出下列操作方向與手段。

### 一、整體空間發展與串連構想

#### (一) 甲安埔海洋文化體驗區

臺中北部海岸線的甲安埔地區短短八公里的距離，包含松柏漁港、五甲漁港、北汕漁港及塭寮漁港等二類漁港，及沿線分布的農漁村，然而面臨漁業生產量下降、泥沙淤積及農漁村人口流失與老化問題，漁港及漁村皆待思考轉型。透過漁港轉型發展，推廣水上遊憩，或結合周邊聚落，以當地生活故事為亮點營造，如漁業捕撈、藺草編織等主題，或結合在地品牌如捷安特及休閒農業區，打造觀光休閒產業，提升農漁村整體觀光產值動能。

#### (二) 河口生態觀察體驗

大甲溪出海口處的高美濕地及周邊大面積水田處，鳥類物種豐富繁多，已劃為重要生態保育區，成為喜好賞鳥人士的新興觀賞路線，配合大安水蓑衣生態教育園區及河口潮間帶多樣化的生態，極富有環境教育意義。面對此豐富的自然資源，除嚴格保護及復育外，有限度的開放遊客進入達到生態與休閒遊憩之間的平衡，及提升環境教育意識，並透過緩衝帶設立、周邊土地使用限制調整、防風保安林建構等方式，達到自然生態的保全。

#### (三) 港灣海洋娛樂城

以三井 Outlet、梧棲漁港、台中海洋館為主的港灣海洋娛樂城，屬於較高強度的商業與活動型態，然而以三井 Outlet 一年可吸引 8 百萬遊客前往之能量而言，聚集人潮及發展新的旅遊商機之潛力無限。配合周邊遊憩景點發展系列遊程，提供便捷的接駁轉乘系統與服務機能，創造旅客多元的港岸遊憩體驗。

#### (四) 大肚溪口生態綠廊

大肚溪口濕地於 1995 年正式公告成立「大肚溪口水鳥保護區」後修正為「大肚溪口野生動物保護區」，此地是臺灣中部地區最大的水鳥棲息地。面對周邊臺中火力發電廠、關連工業區及烏溪沿線廢水排放之汙染威脅，此處應透過緩衝區劃設、土地使用限制、海岸林營造，或利用鄰近臺電土地設立濕地淨水系統，逐步減緩汙染威脅。

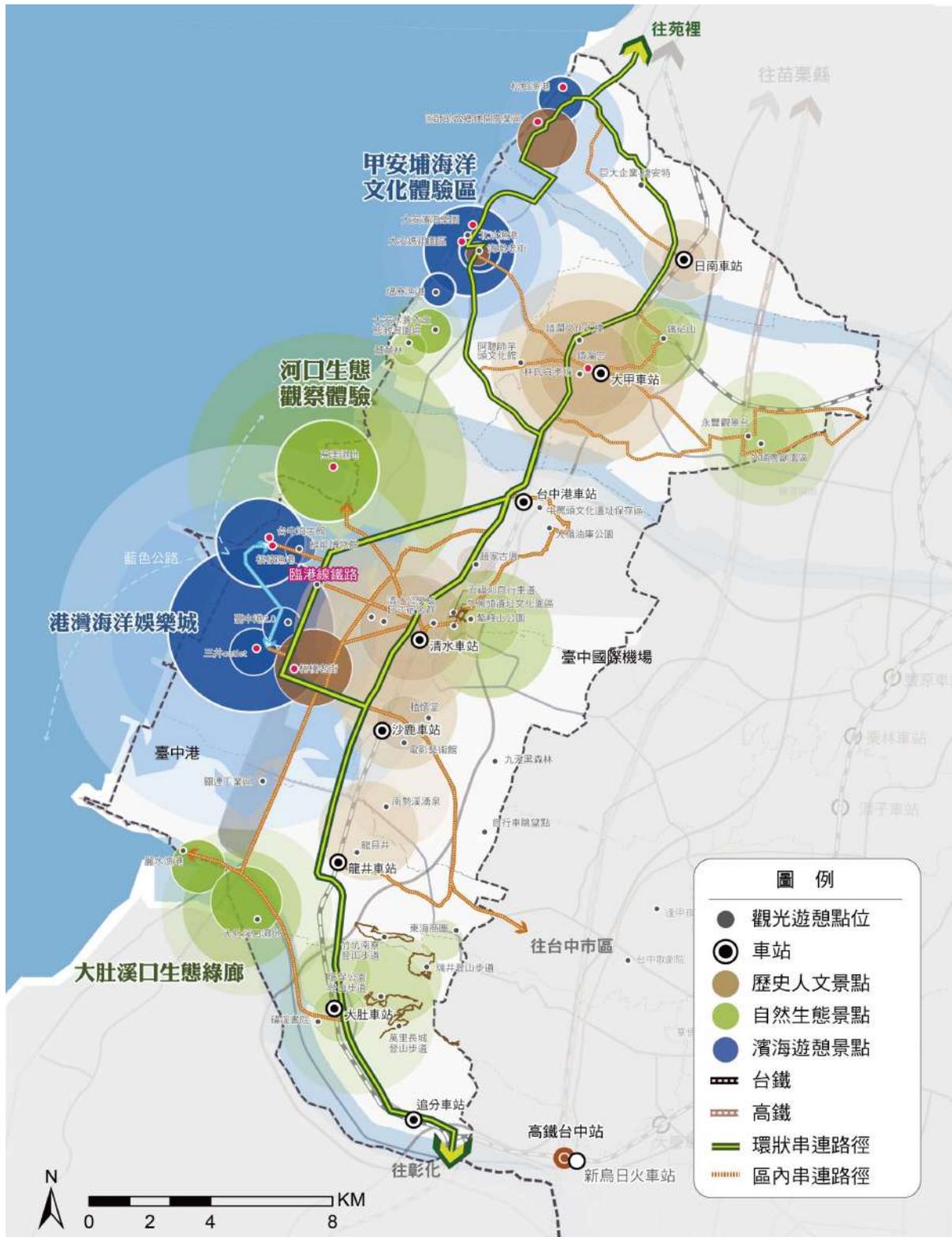


圖 5-5 整體空間發展與串連構想示意圖

## 第四節 海岸地區交通系統整合

臺中海線交通系統以倡導綠色運具及提升其便利性，包含步行+自行車+公車+藍色公路+火車+無人自駕車+捷運，提供多樣化的串接運具選擇，並留客慢遊，提升當地的永續與生態，相關交通系統概念請詳圖 5-6，海岸地區主要交通系統請詳圖 5-9。

### 一、臺中海岸主要交通系統

#### (一) 1 條海線鐵路主幹

海線鐵路起自苗栗竹南並向南運行至彰化，其中自日南站至追分站之間鐵路縱貫臺中海岸地區，海線鐵路包含日南站、大甲站、臺中港站、清水站、沙鹿站、龍井站、大肚站、追分站等 8 站，為海岸地區跨縣市及跨行政區間的重要大眾運輸系統。

2017 年行政院核定以臺中市境內海線鐵路、山線鐵路配合新建大甲至后里間的甲后線，形成環狀鐵路系統「大臺中山海環線」，工程包含新建甲后線、鐵路高架化、鐵路雙軌化等，形成臺中市內環狀通勤鐵路。待山海環線鐵路建設完成後，不僅列車班次可有效提升，類捷運的環狀路網可以大幅縮短行車時間，更強化臺中海岸地區與臺中核心都會區的連結。

#### (二) 2 大交通轉運核心—大甲站、沙鹿站

依據臺中市交通局「霧峰、大甲及沙鹿轉運中心規劃及基本設計」一案指出，將於海線地區大甲車站、沙鹿車站周邊規劃設置轉運中心/轉運節點，促進城際間運輸發展與區域間串連。

為強化轉運中心機能，並增加大眾運輸使用之便利與誘因，轉運站周邊應透過 TOD 的發展，整合相關運具，提供來訪者多元化轉乘之可能與交通體驗，將有助於降低私人運具的使用，塑造可親近、探訪的觀光網絡途徑。

#### (三) 3 縱 4 橫公路系統

以國道、省道等公路系統構成臺中海岸地區路網最重要的七條公路交通大動脈，交織出三縱向四橫向棋盤路網，成為海岸地區交通主要結構：

##### 1. 縱向交通

南北縱向交通以省道台 61 線(西濱快速公路)、省道台 1 線(中華路、沙田路)、國道 3 號(二高)為主軸，形成南北串接之四條動線系統。

##### 2. 橫向交通

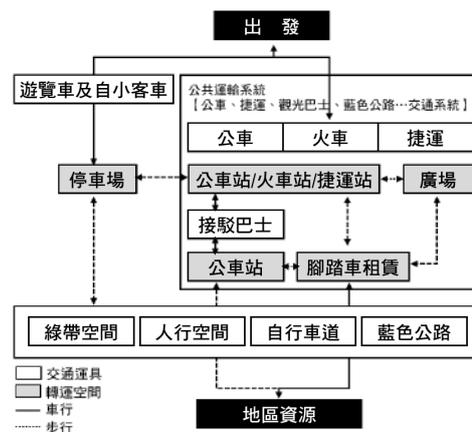


圖 5-6 觀光交通網絡系統圖

以大甲溪南側之國道 4 號，串接國道 1 號與國道 3 號；另特 1 號道路(中清路+大雅路)、特 2 號道路(臺灣大道)、特 3 號道路(中龍路+向上路)則是臺中港區直通臺中市中心區的通聯大道。

## 二、多元化交通接軌

除上述鐵、公路交通系統外，隨著科技日新月異，更多的交通工具選擇將強化海岸地區各景點的可及性，有助於降低私人運具的使用，塑造可親近、探訪的觀光網絡途徑；透過不同交通轉乘之間，亦轉換不同的觀賞視角與體驗，豐富了在海岸地區移行之趣味。

### (一) 捷運

臺中市海岸地區捷運系統包含捷運藍線及捷運機場線，捷運藍線自臺中車站起始，沿台灣大道經沙鹿並向臺中港三井 OUTLET 延伸，目前已完成綜合規劃作業，送中央審議；機場捷運(橘線)則自屯區起始，經臺中車站及水湳經貿園區，連接屯區、市區與臺中國際機場，需再轉乘公車等運具尚可抵達臺中海岸，目前已完成可行性研究作業，送中央審查。

### (二) 藍色公路與水上接駁

目前臺灣本島遊艇碼頭多集中在新竹縣以北及嘉義縣以南地區，以臺灣的中部而言，僅臺中港登記可停泊遊艇。然而臺中港區未設立遊艇專用泊區，僅釋出淺水船渠作為遊艇停泊使用，周邊無相關配套設施如繫船設施、上岸設施、供水供電等，較為簡陋，對於長期停泊及遊艇運動之發展而言較不恰當。



年度	自用	非自用	合計
102	118	0	118
103	197	3	200
104	265	18	283
105	362	50	412
106	433	74	507
107	493	102	595
108	572	120	692
109	997	140	1137

109 年度統計至 109 年 11 月 30 日止  
圖 5-7 全台遊艇停泊泊位分布圖  
資料來源：交通部航港局

依據臺中港務分公司表示於臺中港 20A、20B 碼頭有設立遊艇港構想，並於近期內公開招標，以完備遊艇周邊配套設施，吸引中部遊艇玩家使用泊區，及提供一般遊客體驗租賃，向北可連接梧棲港區、松柏漁港、新竹漁港等，向南可至布袋遊艇港，作為臺灣中部藍色公路起始點及遊艇基地。除遊艇包船體驗活

動外，亦可以配合娛樂漁船遊程，內港部分可自梧棲漁港接至三井 OUTLET，期間可觀覽臺中港工業地景，以及臺中港 2.0 計畫中翻轉港區土地使用之商業地景；而外港遊程以觀賞鯨豚為主，自海上觀覽臺中市起伏之地景（大肚山、鐵砧山）等遊程，透過由海觀看陸地之視角，帶來全新觀賞臺中的角度。相關 SWOT 分析如下：

表 5-2 藍色公路 SWOT 分析

內部條件 優勢(Strength)	內部條件 劣勢(Weakness)
<p>S1. 周邊許多遊憩景點，如三井 Outlet、大甲鎮瀾宮、高美濕地、梧棲漁港等大型據點，每年帶來大量人潮。</p> <p>S2. 具豐富海岸賞景資源，如高美濕地、大肚溪口濕地、白海豚、臺中港/發電廠等工業地景、風力發電機等。</p> <p>S3. 對於臺中市及周邊地區而言，藍色公路為一種較為新的交通/旅遊模式，具吸引力。</p> <p>S4. 西部海上夕陽賞景為其一大賣點。</p>	<p>W1. 天然環境氣候限制，冬季風強寒冷，且風沙大，影響遊憩發展。</p> <p>W2. 臺中濱海地區潮差大，影響船隻停泊。</p> <p>W3. 相關服務設施(候船室)仍待積極建設。</p> <p>W4. 停泊港口之差異性、特殊性等亟待建立。</p>
外部環境 機會(Opportunity)	外部環境 威脅(Threat)
<p>O1. 近年來海洋運動與觀光遊憩活動的興起。</p> <p>O2. 多數漁港轉型，除既有漁業功能外，更朝向休閒化、遊憩化發展。</p> <p>O3. 捷運藍線等交通建設持續發展，將來港灣地區可及性及便利性增高。</p>	<p>T1. 部分極具生態價值的區域，可能因人為開發而遭受破壞等威脅。</p> <p>T2. 西部海岸線較為平直，不如北海岸及東部海岸蜿蜒曲折，具豐富的海岸地貌。</p>

### (三) 無人自駕車

科技的日新月異，以往只能在科幻電影中才能見到的無人駕駛車輛，終將可能在現實社會中實現。隨著自動駕駛技術的漸趨成熟，各大傳統車廠紛紛投入自駕車的研發與實驗，全球都在積極地研發相關的技術，汽車相關產業紛紛預測 2030 年將會步入無人駕駛時代。



而臺中市政府亦在水湳智慧城打造自動駕駛巴士測試場域，以中科路及大鵬路作為自駕車試運行路線，積極推展自駕車行駛技術，雖然尚未進入正式商轉上路階段，但仍可見其潛力及未來對於海岸地區交通接駁之契機。

本計畫中建議以高美濕地木棧道-遊客中心-台中海洋館及梧棲漁港一段，作為無人自駕車優先示範場域(圖 5-8)，除因道路筆直單純外，配合景點周邊相關的交通管制措施，可大量排除行車路上的自小客車與機車干擾。而透過無人自駕車的導入，將可串連高美濕地遊客服務中心、高美濕地木棧道、臺中市海洋生態館、梧棲漁港等海岸景點，並以交通管制方式將私家車輛攔截在外側停車

空間，避免違停等造成之交通問題與景觀雜亂，以大量提升遊憩據點之服務品質。待技術成熟後更期望無人自駕車路線能延駛至三井 OUTLET，將遊程擴大，提供更多元化的旅遊體驗。

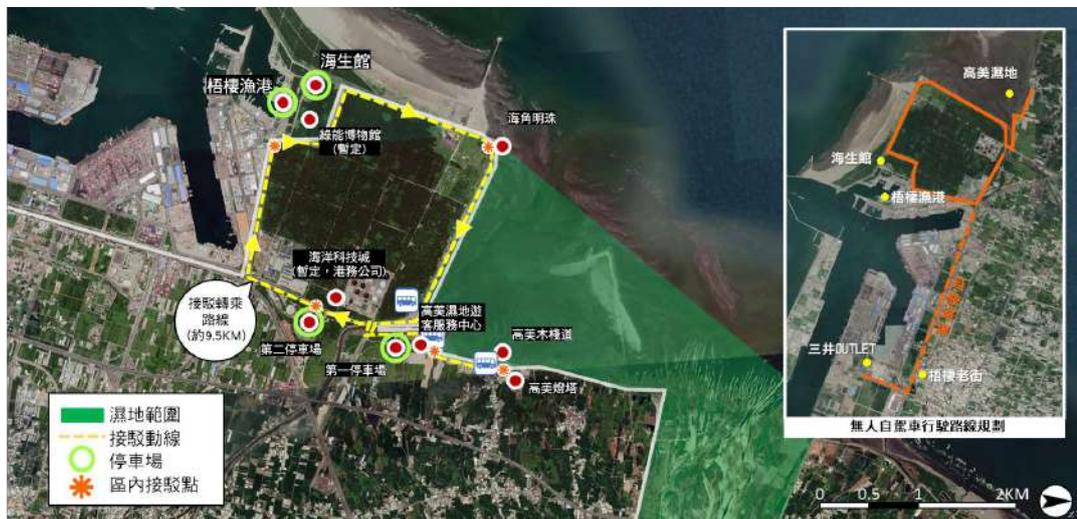


圖 5-8 臺中海岸地區無人自駕車行駛路線建議圖

#### (四) 台灣好行路線公車

台灣好行是交通部觀光局為了便利遊客前往臺灣各大主要景點，並且彌補現有公車客運系統之不足，而規劃推出的接駁公車服務，由各主要景點接送旅客來往鄰近各主要臺鐵、高鐵車站，可大幅滿足自由行旅客及背包客之交通接駁需求。結至目前為止，共有 19 縣市，56 條路線。

而臺中市海岸地區目前則無臺灣好行路線設置，為解決海岸地區南北向交通串接之不足，建議研擬設立臺灣好行臺中濱海線公車，自臺中高鐵站發車，沿路串接沙鹿車站、梧棲老街、三井 OUTLET、梧棲漁港、高美濕地遊客服務中心、大安港媽祖文化園區及大安濱海樂園、大甲鎮瀾宮、大甲車站等海線重要站點，提供更便捷、省時的運具選擇，並期望增加海線旅遊誘因，並減少私人運具之使用。



### 三、旅遊無縫接軌服務

在提升海岸整體旅遊服務體驗與綠色旅遊與永續海岸觀光的思潮下，應透過建置完善的大眾交通運輸系統、接駁轉乘設施及機制、即時資訊的取得揭露等方式，完成旅遊無縫接軌服務，並盡量減少私人運具的使用。

#### (一) 大眾運輸轉乘無縫接軌

透過海岸多樣化交通方式之選擇，及各運輸工具之間的互相搭配轉乘，創造無縫接軌的旅遊環境。在既有的鐵公路系統外，如新增交通運具如前述之捷運、水上接駁、無人自駕車接駁、臺灣好行路線公車接駁等，皆可以完善臺中海岸

地區大眾運輸網絡。另外，應加強重要交通轉乘點之停等空間與服務機能，如臺鐵沙鹿站、大甲站等，並透過明確且立即的資訊揭露（如交通運具抵達時間等），使遊客可以便捷快速得抵達目的地，並減少轉乘時停等時間。

## （二）停車與重要轉乘點

於重要據點應有完善的停車與接駁配套機制，誘導遊客搭乘，以紓解海岸地區重要景點交通壓力，並可減低空氣汙染及環境影響。因此表 5-2 整理出臺中海線地區便於停車轉換大眾運輸的重要接駁轉乘點，及可運用之轉乘運具，方便遊客搭乘使用。



高美濕地停車場

表 5-3 重要接駁轉乘點資訊表

重要接駁轉乘點	是否提供停車空間	綠色運具轉乘運具
大甲火車站	是	公車、火車、自行車
沙鹿火車站	是	公車、火車、捷運(規劃中)、自行車
清水火車站	是(少量)	公車、火車、自行車
大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區	是	公車、自行車
高美濕地遊客中心	是	公車、無人自駕車(本計畫建議)、水上接駁(本計畫建議)
梧棲漁港	是	公車、無人自駕車(本計畫建議)、水上接駁(本計畫建議)
三井 OUTLET	是	公車、水上接駁、捷運(規劃中)
臺中港旅客服務中心	是	郵輪、公車、捷運(規劃中)
臺中國際機場	是	空運、公車、捷運(規劃中)

## （三）觀光票證整合

由票證合一與適度優惠增加各種可能到訪客群（如背包客、自行車旅行者或郵輪搭乘遊客等）進入體驗各種海洋觀光的機會。本計畫建議可藉由捷運、公車、自行車等運具票證整合，有效提升遊客對臺中海線極境的探索程度。

## （四）導覽指標系統改善

由於權責單位不同導致道路、觀光景點、漁港港區等處解說系統紛亂，為整合臺中海岸導覽指示標誌，建議依據各區域人文歷史、地質景觀主題特色，於道路交叉口及街角、景點等，製作導覽指示標誌，改善旅遊服務配套同時強化地區風貌。主要以道路交叉口及街角、景點交通引導性設施整合與視覺強化之內容為主。



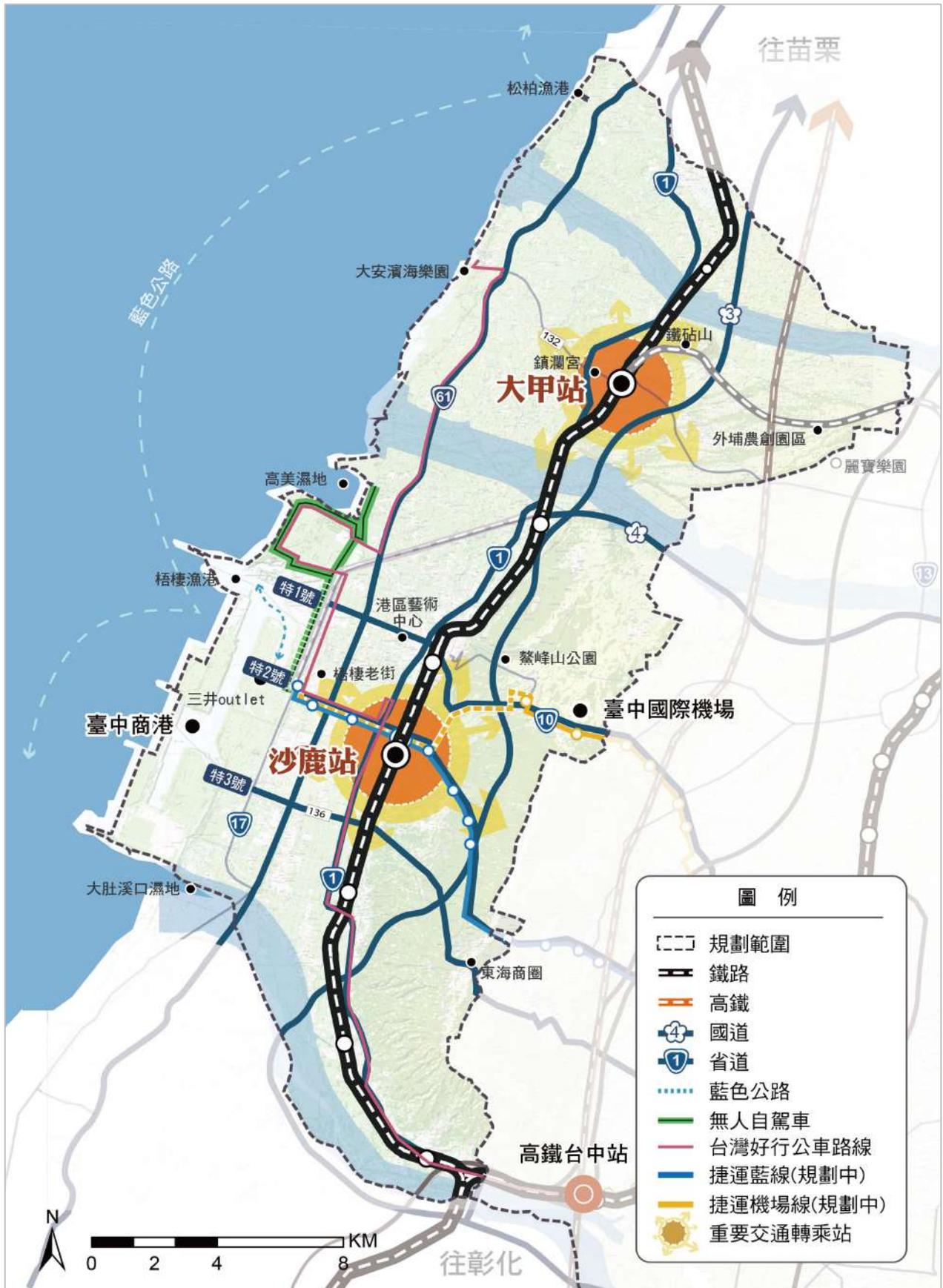


圖 5-9 臺中海岸地區主要交通網絡示意圖

## 第五節 周邊土地利用建議

### 一、高美濕地周邊土地使用調整

#### (一) 土地使用現況與課題

##### 1. 高美濕地周邊土地使用現況

依據現況「臺中港特定區計畫」(圖 5-10)，高美濕地周邊土地利用包含公園用地(現開闢作為高美濕地遊客服務中心使用)、遊憩服務用地(配合高美濕地旅客相關服務設施設置)、燈塔用地、海堤專用區，及大面積的農業區土地，多數農地屬私人所有。

##### 2. 土地使用分區與實際發展需求之競合

高美濕地曾被譽為一生必遊一次的世界級景點，除了瀕危的雲林莞草及濕地生態外，更有著絕美的夕陽美景，在高美木棧道建成後，更是吸引大量遊客湧入駐足觀賞。然而大量遊客衍伸的交通停車問題、周邊服務性公共設施等問題也隨之而生，而周邊鄰近的農地亦轉而非法開闢停車場或商店攤販，土地的非法濫用，不但破壞生態完整性，更戕害了整體景觀的價值。

##### 3. 國土計畫分區之契機

為解決土地使用分區與現況發展之衝突，臺中市國土計畫(核定本)中考量高美濕地周邊土地實際使用需求，將部分地區分區劃為城鄉發展地區第一類(圖 5-10)，北起高美木棧道，南至高美濕地遊客服務中心，東西各憑西部濱海快速公路(台 61)與美堤街，面積約 59 公頃，預留未來整體規劃與發展的可能性。隨著國土計畫發布，在都市計畫土地使用分區的分布上，亦應隨之調整，以符合國土計畫之分區指派，及實際發展之需。

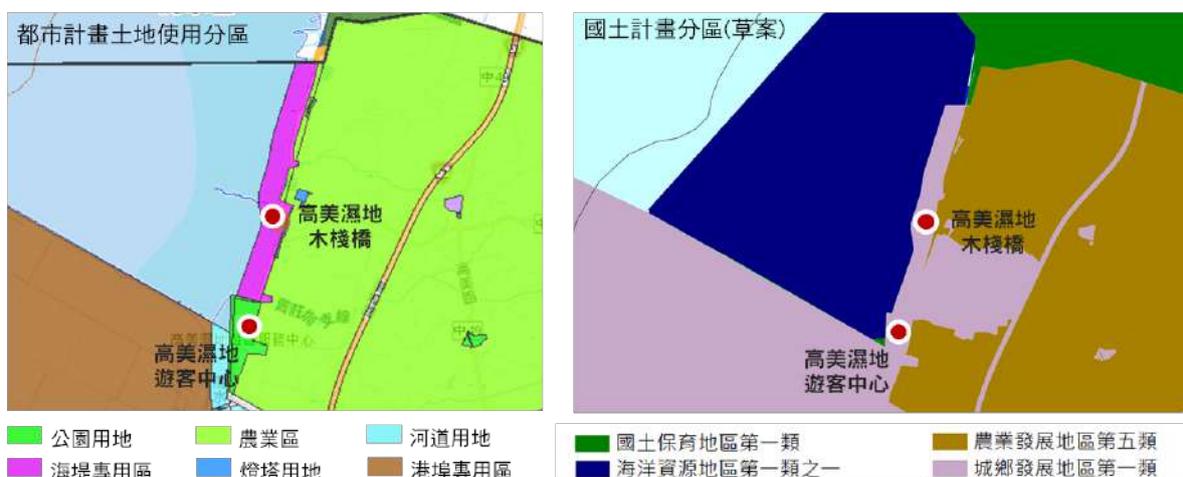


圖 5-10 高美濕地周邊地區都市計畫及國土計畫分區圖

## (二) 高美濕地周邊土地調整建議

為使高美濕地周邊土地發展能與高美濕地生態保育、遊客服務等需求對接，本計畫中提出以下幾點建議，供將來調整都市計畫時之參考：

### 1. 臨高美濕地、美堤街一側退縮 15M，設置防風綠帶及自行車/人行道

臨美堤街一側為高美濕地遊客服務中心至高美木棧道重要通行動線，建議留設自行車道及人行道，提升行人穿越之安全性與舒適性。另考量到強烈海風侵擾，應設立防風綠帶，亦可一併提升整體景觀美質，並作為濕地生態緩衝。

### 2. 公共設施用地集中留設於美堤街一側

公共設施不足為高美濕地發展重要課題，透過土地使用的調整，將公共設施用地集中留設於美堤街一側，配合整體景觀與開放空間紋理，納入休憩座椅、防風綠帶、單車驛站、接駁車迴轉、廁所、垃圾桶、廣場空間等相關服務性設施。

### 3. 建議土地管制要點納入對於建物量體、色彩及燈光之管制

為避免高強度的開發影響高美濕地的生態及整體景觀風貌，建議於土地管制要點內納入對於建物量體、建物色彩及燈光等之管制。

## 二、松柏漁港周邊土地使用調整

### (一) 土地使用現況與課題

松柏漁港北堤浪況與環境合適，發展成臺中唯一衝浪地點且為臺灣中部重要衝浪勝地。然而松柏漁港北堤周邊土地使用為非都市計畫農業區，無法合法發展周邊環境提供服務機能，並扶植水上活動相關產業在此發展壯大。

### (二) 松柏漁港北堤周邊土地調整建議

松柏漁港北堤周邊土地現況為非都市計畫地區特定農業區農牧用地，建議將使用地類別調整為遊憩用地，容許戶外遊憩設施及水岸遊憩設施之興建，以發展衝浪相關服務設施，及水上遊憩器材租售店等，促進水上活動及相關產業合法發展，帶起水上活動風氣。

## 第六節 自行車路線規劃設計建議

近年來透過交通部運輸研究所與臺中市政府觀光旅遊局多年之努力，臺中市海岸地區自行車路網已有一定發展基礎，如環島 1 號線、環 1-4 中臺濱海支線，以及臺中市政府建設的大安濱海自行車道、高美濕地自行車道、臺中市濱海自行車道等自北而南逐步完成串接。加之臺灣第一的自行車品牌巨大機械工業股份有限公司（捷安特）設廠於日南地區，並於臺中科學工業園區為其總部，因此臺中在推廣自行車運動更具有先天上之優勢與機會。

本計畫以此為臺中市海岸地區自行車道的主要框架，盤整現況路線斷點、建議小區域的環狀旅遊、社區旅遊路線，期能形成完整綿密的海岸自行車路網，推動以自行車為主的慢活旅遊路徑。後續建議由臺中市政府交通局作為 i-Bike 租賃站增設之統籌，並由臺中市政府觀光旅遊局配合建設景點、路徑等解說設施（可併入海岸自行車道導覽指標系統改善工程辦理），以建構完善的自行車騎乘環境。

### 一、臺中市海岸地區自行車路網規劃

臺中市海岸地區以既有自行車道為基礎架構，經由資源點位之盤整，配合訪談相關社區協會及實地探勘，發展連結在地景點、社區與文化脈絡的社區自行車道，透過自導式系統建構，以慢遊樂遊的態度，重新認識臺中海岸地區。

#### （一）環 1 線及環 1-4 線為縱貫主路線

自 2015 年由政府規劃完成之環島自行車道路線及其支線，串連鐵馬驛站、遊客中心、公共廁所與知名景點，形成海線地區自行車路網的主要架構，環島一號線臺中段沿省道台 1 線延伸，環 1-4 線沿台 61 延伸，皆可串接苗栗縣、彰化縣，因此以環 1 線及環 1-4 線作為海線自行車路網主要架構，作為長距離、跨縣市串連的主要路線。

#### （二）主題路線

除環 1 線及環 1-4 線兩條重要的主要路線外，設計 5 條主題路線，結合社區資源、景點，將旅客帶入海線社區，放慢步調以小鎮漫遊的角度，感受深度旅遊體驗，臺中海岸地區自行車路網規劃請詳圖 5-11。

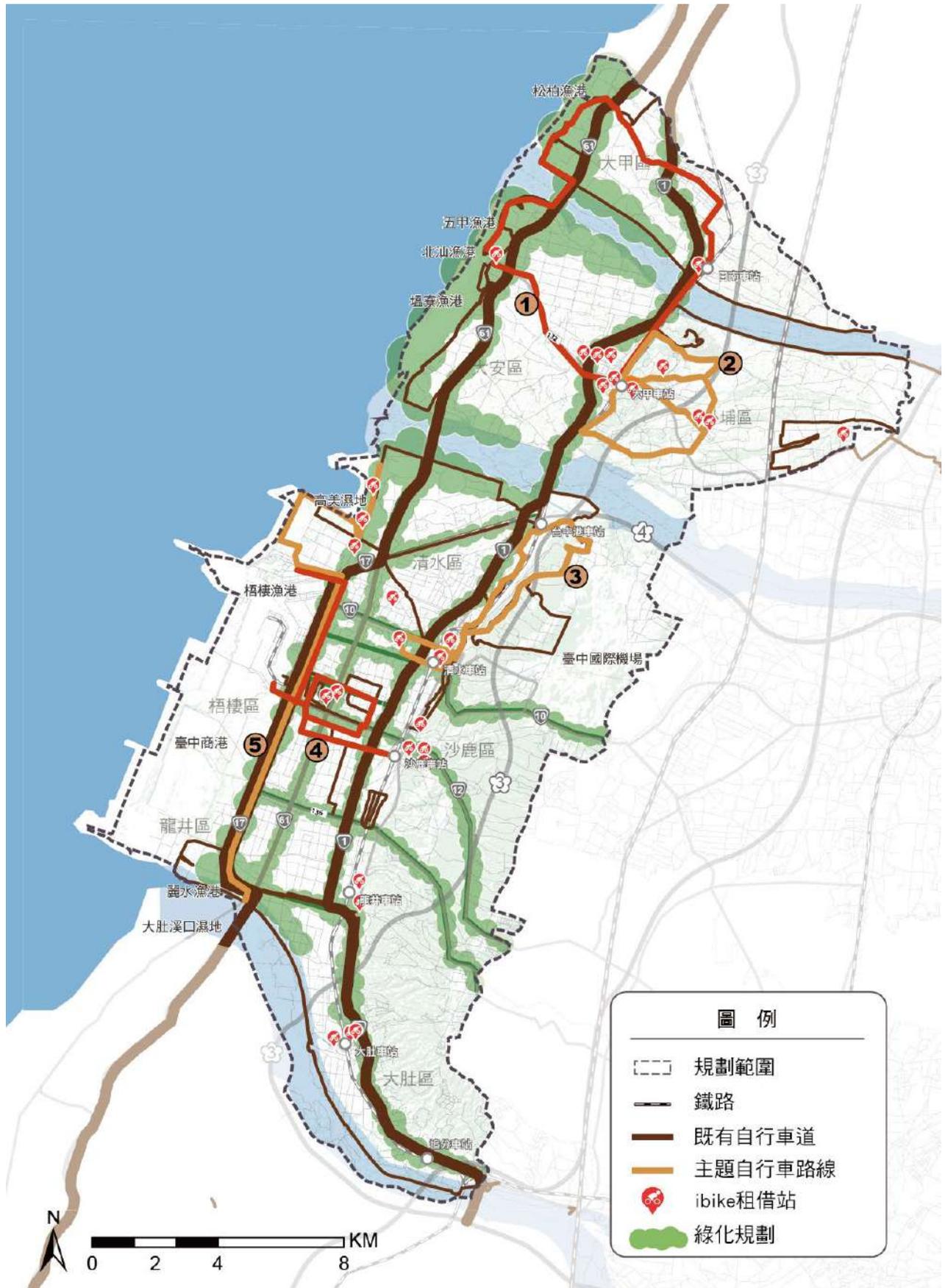


圖 5-11 臺中海岸地區自行車路網規劃圖

## 1.大甲鐵馬路徑

大甲市區-132 縣道-大安濱海樂園-大安港媽祖文化園區-海墘社區-松柏漁港-匠師的故鄉-日南車站-大甲車站

交通節點(起訖點)	租賃點	休憩點/補給點
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 大安濱海樂園</li> <li>■ 松柏漁港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 日南老街(新設)</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 大安港媽祖文化園區(新設)</li> <li>■ 海墘國小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 鎮瀾宮</li> <li>■ 海墘老街</li> <li>■ 海墘派出所</li> <li>■ 大安濱海樂園</li> <li>■ 大安港媽祖文化園區</li> <li>■ 松柏漁港</li> <li>■ 消防局幼獅分隊</li> </ul>



## 2.鐵砧山登山挑戰路線

大甲車站-鐵山腳單車運動村-鐵砧山挑戰型自行車道-外埔市區-休閒綜合農牧場-大甲車站

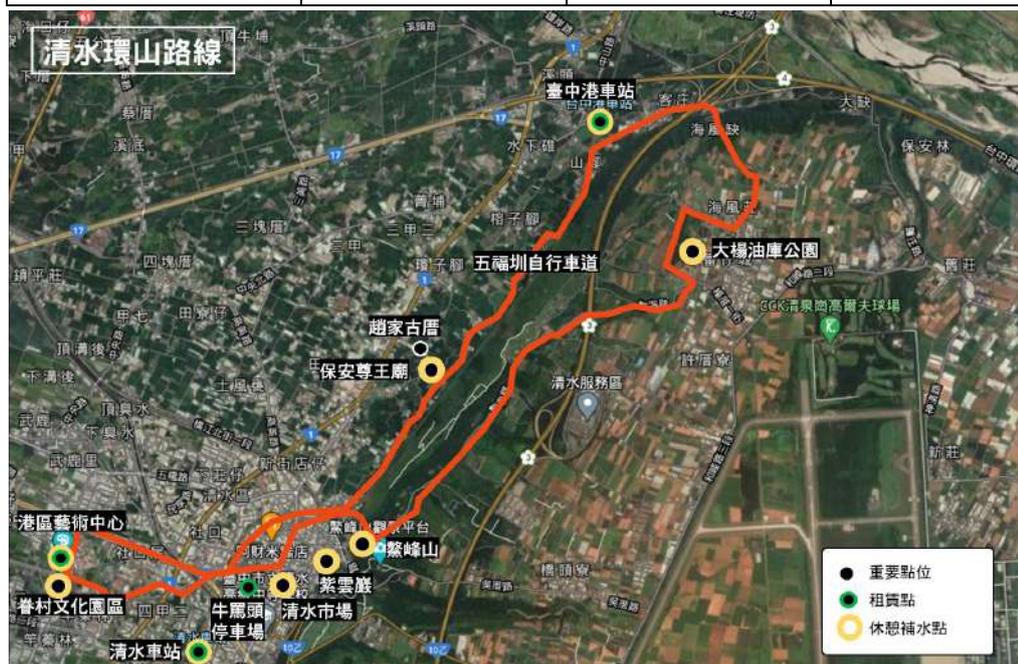
交通節點(起訖點)	租賃點	休憩點
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大甲車站</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 外埔區公所</li> <li>■ 外埔國中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 鐵砧山遊客服務中心</li> <li>■ 外埔區公所</li> <li>■ 外埔分駐所</li> <li>■ 中華民國休閒綜合農牧場</li> <li>■ 布英雄文創館</li> </ul>



### 3. 清水環山路線

清水車站-五福圳自行車道-大楊油庫公園-鰲峰山運動公園-紫雲巖-清水公有市場-港區藝術中心-眷村文化園區

交通節點(起訖點)	租賃點	休憩點	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 臺中港車站</li> <li>■ 清水車站</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 臺中港車站 (新設)</li> <li>■ 清水車站</li> <li>■ 港區藝術中心</li> <li>■ 牛罵頭停車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 臺中港車站</li> <li>■ 清水車站</li> <li>■ 港區藝術中心</li> <li>■ 眷村文化園區</li> <li>■ 五福圳自行車道沿線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大楊油庫公園</li> <li>■ 鰲峰山</li> <li>■ 紫雲巖</li> <li>■ 清水市場</li> </ul>



#### 4. 梧棲小鎮路線

沙鹿車站-梧棲老街-鰲西創生小基地-大庄浩天宮-三井 OUTLET-臨港鐵路-舶來品商圈-梧棲漁港

交通節點(起訖點)	租賃點	休憩點
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 沙鹿車站</li> <li>■ 梧棲老街</li> <li>■ 三井 OUTLET</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 沙鹿車站西出口(新設)</li> <li>■ 梧棲老街(新設)</li> <li>■ 三井 OUTLET(新設)</li> <li>■ 大庄浩天宮(新設)</li> <li>■ 梧棲區公所</li> <li>■ 梧棲國小</li> <li>■ 大智路停車場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 沙鹿車站</li> <li>■ 梧棲老街</li> <li>■ 三井 OUTLET</li> <li>■ 大庄浩天宮</li> <li>■ 梧棲農會</li> <li>■ 鰲西創生基地</li> <li>■ 海運發展學院</li> </ul>



#### 5. 高美梧棲臺中港路線

高美濕地木棧道-高美濕地遊客服務中心-台中海洋館-梧棲漁港-臨港鐵路-三井 OUTLET-火力發電廠-大肚溪口濕地-麗水漁港(驛站)

交通節點(起訖點)	租賃點	休憩點
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高美濕地遊客服務中心</li> <li>■ 三井 OUTLET</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高美濕地</li> <li>■ 高美濕地遊客服務中心</li> <li>■ 高美濕地第二停車場</li> <li>■ 三井 OUTLET(新設)</li> <li>■ 梧棲漁港(新設)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高美濕地遊客服務中心</li> <li>■ 三井 OUTLET</li> <li>■ 梧棲漁港</li> <li>■ 台中海洋館</li> <li>■ 舶來品商圈</li> <li>■ 臨港鐵路自行車道</li> <li>■ 臺中港旅客中心</li> <li>■ 麗水漁港</li> </ul>



## 二、自行車路網建置原則

### (一) 重要交通系統接駁與租賃點的設置

為了拉長遊程體驗，體驗慢活、樂活行程，本計畫建議進入區內即可透過綠色運具的轉換抵達目的地，因此自行車系統應與大眾運輸系統對接，配合相關遊程的安排，針對重要的公共交通據點、重要停車場、重要景點等處應設立自行車租賃系統及自行車驛站，誘使旅客前往租用。設立租賃點包含海線鐵路各車站、梧棲老街、大庄浩天宮(童綜醫院)、三井 OUTLET、梧棲漁港、大安濱海樂園等。

### (二) 休憩點設置

休閒型自行車路線約 3-5 公里設置一處休憩點，環島型路線約 10-15 公里設置一處休憩點。於規劃休憩點時可將沿線之便利商店、加油站或警察局附設之鐵馬驛站納入，避免過度設置造成資源重複。

1. 休憩點提供座椅及遮蔭設施，提升遊憩品質。
2. 避免於斷層帶、地質破碎處、生物主要棲息地、稀有動植物棲息地等環境敏感區、風口處以及崖邊等危險地區設置休憩點。
2. 設計材質形式建議考慮與環境之關係，如濱海考慮防曬、風沙堆積、颱風或大浪侵襲問題。
3. 座椅設置可搭配遮蔭之植栽或棚架、涼亭或結合建物、矮牆、休憩亭台之形式設置。
4. 造型宜簡單避免繁複之裝飾、雕琢，材料選用以耐候性佳之材質為優先考量。椅面之材質建議避免於自然環境中冷熱差異大之材質，如金屬類。
5. 亭台周圍原有植栽建議予以保留，或運用植栽美化。

### (三) 補給點設置

補給站提供之服務包括：提供騎士休息、盥洗、飲水、簡易醫護、緊急救護、餐飲、單車租賃服務與旅遊資訊等服務。

依其提供設施及服務功能，將補給站分為 5 個等級：

1. 基礎級：提供休憩、廁所及飲水補充（包括飲水機或販賣機）。
2. 一星級：提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、簡易休憩空間（包括飲水）等設施服務，所需面積約 5m<sup>2</sup>~15m<sup>2</sup>。
3. 二星級：提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、簡易休憩空間（包括飲水）、淋浴設備、旅遊宣導品設置及交通指引等設施服務，所需面積約 15m<sup>2</sup>~75m<sup>2</sup>。
4. 三星級：提供維修設備、洗手台、廁所、初級外傷醫護藥品、簡易休憩空間（包括飲水）、淋浴設備、旅遊宣導品設置及交通指引、自行車配件販售、自行車租賃（販售）等設施服務，所需面積約 75 m<sup>2</sup>~150m<sup>2</sup>。
5. 四星級：提供維修設備、廁所、洗手台、初級外傷醫護藥品、充足休憩空間（包括餐飲）、淋浴設備、自行車配件販售、自行車租賃（販售）、旅遊服務中心與道路救援、自行車停車場（停放保管）等設施服務，所需面積約 150 m<sup>2</sup>~250m<sup>2</sup> 以上。
6. 五星級：提供維修設備、廁所、洗手台、初級外傷醫護藥品、充足休憩空間（包括餐飲）、淋浴設備、自行車配件販售、自行車租賃（販售）、旅遊服務中心與道路救援、住宿等設施服務，所需面積約 250 m<sup>2</sup> 以上。

跨區域性路網及環島型路網沿線適當地點及距離(約 15-20 公里)建議有一處補給站之設置，補給站層級可視腹地空間設置，建議至少有一星級；另外，為利大眾運輸與自行車轉程，建議於主要交通節點及場站設置自行車補給站，補給站層級建議須達三星級以上。

## 第七節 產業發展建議

### 一、發展臺中市海洋產業

#### (一) 低度利用漁港轉型

隨著漁業人口衰退、海洋資源枯竭，以及漁港淤積嚴重之問題，臺中市不少二類漁港面臨低度使用的窘境。臺中市市轄的二類漁港中，五甲漁港、北汕漁港、塭寮漁港、麗水漁港皆為設籍船數少、使用率低落漁港，其中北汕、塭寮、麗水被漁業署列為 108 年起不補助經費修繕漁港設施之低度使用港。

面臨漁港的功能衰退，臺中市海洋資源與漁業發展所亦積極輔導五甲、北汕、塭寮、麗水等港之船籍遷入北側之松柏漁港，以集中管理與發展，而淤積港口則建議透過漁港轉型，朝向自然生態化或觀光化發展。

五甲漁港因退潮時受淤沙影響形成穩定的靜水域，建議可朝向作為水上活動推廣基地，發展如 SUP 立槳衝浪板活動，或其他水上活動的前期訓練場地；北汕漁港配合大安港媽祖文化園區發展，將北汕溪河道朝向生態化改善；麗水漁港則結合大肚溪河岸生態與景致，朝向還港於自然；塭寮漁港則可配合在地旅遊遊程，發展竹筏體驗與漁事體驗活動。



#### (二) 遊艇與郵輪產業

隨著海岸法規鬆綁，各縣市政府與民間單位亦大力提倡海上休閒活動，其中遊艇便是其中之一。台灣遊艇製造產業與技術精良，已躋身至全球五大產製豪華巨型遊艇的國家之一，加之臺中港為國際商港，依據國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)，臺中港於

20 號碼頭將設置遊艇碼頭，發展西部海岸之藍色公路，容易吸引國人、國際旅客之目光，更利於遊艇活動之推廣。配合臺中港區推展郵輪停靠，以及便利



的交通接駁，發揚臺中海洋娛樂。

## 二、工廠朝向觀光化、綠色化方向發展

海岸地區工業區主要分布於臺中港區、關連工業區，及大甲幼獅工業區等處，在整體環境保護的趨勢下，海線工業區亦應朝向節能環保、綠色工廠等方向發展，除輔導設備更新、綠建築廠房設立、取得綠色工廠標章外，亦可朝向觀光工廠多角化經營的方向轉型，以提升產品之附加價值，並提供寓教於樂與多元化的遊憩活動選擇。



## 三、在地產業的鏈結與配合

### (一) 自行車產業結合

臺灣的自行車龍頭捷安特公司選擇在臺中市設立總部，並且於大甲地區設有巨大機械廠房，此獨特的關係促使臺中市政府努力推展自行車活動，每年亦有臺中自行車嘉年華、時代騎輪節等大大小小的單車活動舉辦。因此臺中市海岸地區觀光應與自行車產業相互配合連結，除完善的自行車道建置外，更應提升、優化騎乘舒適度與服務品質、增加公用自行車租借的便利性等等，打造臺中成為首屈一指的自行車之都。



### (二) 休閒農場

休閒農場為利用當地農林漁牧生產、農業經營活動、農村文化及農家生活，提供國民休閒之產業。大甲區劃設「匠師的故鄉休閒農業區」，現況包含葵海休閒農場、摸蛤兼洗褲農場、向日葵農場、美景農場、權遊遊艇、海陸空農場等多家休閒農場在此營運。而現況課題包含整體環境與動線需改善、入口意象及入口標示不明確等，皆需市府投入資源協助處理。

而在休閒農場經營方面，應朝向各農場主題差異化，以提供多樣的選擇，亦可透過各休閒農場商家辦理聯合行銷，將遊客停留的 1-2 天內可體驗多樣活動，增加整體吸引力。匠師的故鄉休閒農業區更可以與周邊環境鏈結，例如發展南側防風林生態導覽與步道漫遊，或結合松柏漁港漁食或捕魚體驗、北堤衝浪活動等，強化農場之競爭力。

## 第八節 觀光營運計畫

### 一、環境教育及在地解說員培訓、志工招募計畫

#### (一) 社區培力計畫的推行

為持續性的推廣海洋文化，必須藉助在地民眾的深根投入做起。利用在地居民的生活經驗，來對遊客解說當地環境，可增強在地居民對地區的認同感與榮譽感，或增加在漁閒時間的額外收入。由於解說員是「跨文化溝通」的重要媒介，因此可藉由培力深具生態保育、產業創新體驗以及地方文史意涵傳遞理念的在地解說員，發展在地居民自主經營低碳旅遊產業的機制，並建構解說員的文化涵養、環境知識的培育及環境永續的親身實踐，以達「窺探臺中海線極境」的目標。

可透過都市發展局社區規劃師駐地補助計畫、文化局社區營造輔導平台計畫等，或委由相關協會策劃培力訓練課程，如開辦專門技能系列課程，包含導覽解說員角色認知、解說技巧、海岸常見生物認知及實習等；課程結束後，辦理綜合評比與測驗，通過測驗者可獲頒導覽解說員結訓證書。

#### (二) 培訓地區志工

海岸生態與保安林地可能偶有侵擾或破壞環境的不法情事發生，威脅地區生態。若由地區居民擔任志工，可減輕地區經營管理人力不足的困境；且因地區居民距離最近，可隨時監督掌握環境狀況，把握緊急應變或通報的時效性。

#### (三) 其他環境教育策略

除上述策略外，亦可透過兒童夏（冬）令營、海洋教育種子教師培訓、海洋教育體驗營等，鄰近學校將海洋教育議題、生態濕地環境議題納入學校本位課程中等多管道的方式，將環境教育議題融入生活之中。

### 二、凝聚共識組織計畫

#### (一) 成立臺中海岸地區工作圈

未來本計畫逐步推動時，為了能夠永續經營與延續管理維護的能量，並確切連結地方政府、專業團隊、社區三方於永續工作內角色，讓政府、社區與商業等團體之間的夥伴關係可以成為對話、合作、參與分析、規劃與行動之機制。透過在地工作圈的營造，提出參與式的願景規劃藍圖，結合住民參與以及整合專業顧問團隊、媒體等資源，推動海岸地區低碳旅遊之發展。

##### 1. 整合專業與地方工作組織

成立專業者、學校、媒體、社區、業者之交流平台，以利資源整合運用。建議組成水文生態、(動植物)生物保育、海洋教育、濱海遊憩活動、觀光行銷(低碳旅遊)、設計、建築、景觀、社區文史、海岸工程、產業再生等專業顧問團隊，整合社區人才、組織、媒體等資源，共同建立當地之綠色低碳遊憩知識庫，協助商家組織與社區落實節能減碳的共識，並提升對環境美學與聚落整體環境的認同意識。

## 2. 結合學校與公家機關

以學校機關為環境資源基地，與知識傳播的起點，並結合教育局、文化局與周邊社區發展協會進行聚落紋理遊程導覽，推廣臺中海岸地區歷史與環境特色，並推廣永續海洋觀念。

## 3. 推動保育方案執行社區監測

配合林務局、港務公司、都發局，建構正確之海岸環境保育、紅樹林生態保育知識庫，訂定可行之保育方案，建立社區永續推動之機制。協助專業技術移轉，輔導社區進行環境監測機制。

## 3. 營造示範店家共識

- (1) 結合經發局，建立海岸地區重要景點周邊商家認養街道機制，提升商家對環境改造/社區認同感與歸屬感。
- (2) 定期的考核評等與獎勵機制，確保長期持續參與意願與維護管理執行能力。
- (3) 定期推動宣傳、研習等活動，促使文創美學生活、環境關懷、人本空間等觀念普及化。

## 4. 持續產業振興及輔導

相關人文街區、商街及聚落商圈之營造，仰賴經發局、文化局之協助，應以軟體營造優先，方能凝聚相關硬體建設之共識。並協助產業與環境及在地的對話，以及建立觀光產業聯盟

表 5-4 臺中海岸地區工作圈各單位分工表

單位		分工執行項目
地方 單位	都市發展局	1.執行工作整合平台 2.公共空間環境營造 3.聚落亮點營造準則擬定 4.重點環境改善示範
	建設局	1.道路改善工程
	交通局	1.接駁巴士系統建構 2.整體交通動線改善及配套計畫 3.公共自行車租賃系統建置
	農業局	1.漁港環境整備 2.泊地船隻協管理 3.傳統產業發展 4.海岸防風林鞏固
	水利局	1.海堤河岸管理 2.水岸環境整備
	文化局	1.歷史紋理再生 2.社區培力訓練 3.傳統藝術、民俗有關文物行銷活動舉辦
	環保局	1.環境清整管理機制輔導 2.水質改善與定期檢測

	經濟發展局	1.聚落行銷、節慶活動輔導 2.大型地區嘉年華、商圈整合活動輔導與推動 3.協助協調臺中港港區環境之運用
	觀光旅遊局	1.協助整合推展海岸地區各項觀光套裝行程 2.協助中英文導覽系統
	區公所	1.協助老街、聚落、特色景點周邊巷弄人行空間景觀改善 2.協助推廣宣傳政策、整合市民意見與需求 3.協助設施維護、管理、營運
中央單位	國產署	1.國有財產及國公有地撥用
	三河局	1.海堤河岸管理 2.水岸環境整備
	林務局	1.防風林管理整備 2.坡地管理

## (二) 輔導成立產業聯盟 (建議由觀光主管機關輔導成立)

臺中海岸地區幅員廣闊，各區環境特色的不同，各有其發展定位與市場趨向，在永續旅遊之目標下，建議應透過輔導在地的餐飲業、特色商家、觀光工廠、體健活動辦理者、周邊交通業者、攤商組織、海濱遊憩娛樂業者、在地文史工作者，並結合臺中海岸觀光休閒相關組織、導覽解說協會等，以及包含市政府、區公所等公部門共同成立「產業聯盟」，使彼此成為伙伴關係，並以整合業界的力量，協助政府推展套裝旅遊行程，並自發性的投入提升旅遊品質，透過整合性的串連行銷策略，帶動海岸地區觀光產業的發展。並建立消費者、業者與政府間之溝通管道，配合政府之低碳觀光推展政策，以有效運用民間及政府資源，發展及推廣觀光休閒產業，提昇服務品質及促進地方繁榮為目的。

產業聯盟的主要功能在於進行服務品質管控、服務人才培育、服務資訊提供、地區行銷整合。與臺中海岸地區工作圈採用雙向式的交流，工作圈研訂的各項計畫應向產業聯盟說明，或依其意見進行計畫修正或調整，爭取其全力參與配合；而工作圈亦可對於產業提出相關改善建議，使整體觀光服務品質能達到一定的水準以上，使美麗的風景及環境資源，與軟體的營運服務達到完美的搭配。

運作方式建議由聯盟成為推舉「召集人」一人，負責召集聯盟成員召開會議，代表聯盟參與工作圈會議，並負責調督導區內各觀光業別，辦理改善服務品質與維護環境整潔之工作。定期召開會議或相關訓練、研習課程，必要時得加開臨時會。

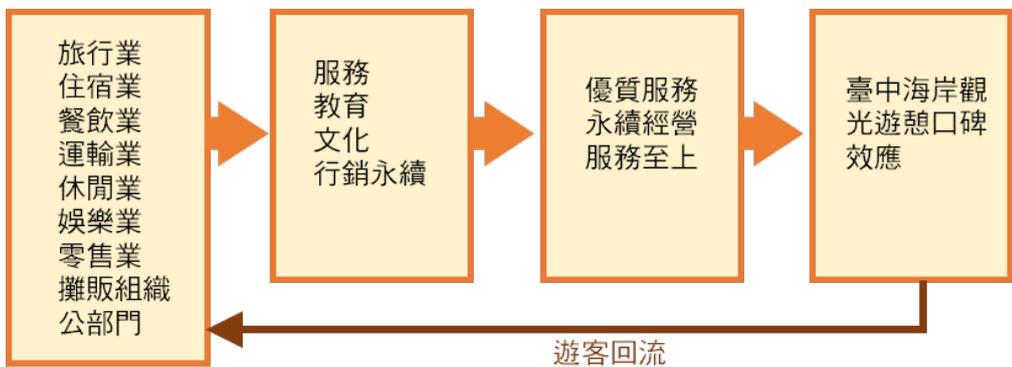


圖 5-12 策略聯盟效益示意圖

### 三、後續經營管理之分工

區公所是最知悉地方大小事務的單位，未來也是臺中海岸地區工作圈不可或缺的主力，藉由區公所串連市政府、產業聯盟，形成密切合作的伙伴。短期內臺中海岸地區之各觀光遊憩據點，仍由區公所擔負相關管理維護之責，但考量區公所之事務繁雜眾多且人力有限，長期而言策略地區之營運管理需評估委由民間單位辦理之可能性。

在中長期的營運計畫上，經由公部門帶動後，地方組織與策略聯盟能逐步加入營運機制中，藉由民間自發性力量投入區域觀光發展、低碳旅遊、設施認養維護等工作，完備深度旅遊之經營制度。

### 四、永續旅遊（Sustainable Tourism）的推動與管理

為使臺中海岸觀光遊憩資源永續化經營，達到多方獲益，建議以永續旅遊（Sustainable Tourism）這個在國外產、官、學界已操作多年的實質經驗，作為各遊憩資源可以自我提升的參考。

結合前述 ST 的精神與各面向的評量準則，不論是水陸域的遊憩資源，其經營管理的有效提升在於能隨時的、持續的進行自我檢視；同時應能結合周邊資源整體發展，發揮整體價值。因此提出以下策略：

- （一）推動 Sustainable Tourism，定期為各遊憩景點進行永續旅遊檢核評量，建立相關獎懲措施，協助各經管單位逐步達成 S.T.各面向的基準。
- （二）本於區域彼此互惠、相互合作的精神，推動「區域」遊憩資源整合。層層連結周邊遊憩資源，建立聯合經營、整合行銷的發展方向，達到提升整體價值。
- （三）結合綠色低碳旅遊，建立旅遊通達的便利性，除考量各整合分區其公眾運輸的配套服務，包括停車空間及便利的、持續性的接駁運輸工具。
- （四）整合在地資源，建立地區社團參與觀光遊憩發展的機制。如結合社區協會、社區大學、大專院校、學生社團、婦女社團及老人團體等，進行觀光旅遊地圖及文宣設計、活動設計與宣傳、特色商品開發及觀光導覽等。

## 五、濱海遊憩經營管理

強化臺中濱海遊憩以及生態資源功效，整合遊憩區內各個管理權責單位及不同資源使用者，解決相關衝突及問題，達到資源最佳化利用。在遊憩區管理單位及權責協調上，必須設定主要管理單位，由此機關單位負責相關規劃、開發及管理，協調其他相關單位。

海岸空間規劃依據不同的使用，設定不同內容，活動區分為靜態與動態。在生態及遊憩主題規劃下，必須有完善的硬體設施及管理，作為發展規劃之考量依據。以遊憩活動為主之區段，需考量遊客需求，規劃不同遊憩活動與設施。加強硬體設施維護及環境整理，並設置導覽指示牌和路線指引。

### (一) 水域遊憩經營管理角色分工

就經營管理而言，管理單位與經營業者及遊客間之關連屬相輔相成，而各角色主要分工特色如下：

**1. 管理單位之經營管理重點：**管理單位經營管理重點，主要著重於各分區業者之監督、公共區域之管理維護及活動使用者之意見反應窗口，進行監管並維護全區遊憩品質。其管理重點如下：

- (1) 制訂整體海岸及分區管理與安全維護機制。
- (2) 特許業者經營管理及安全維護計畫申請及審核作業。
- (3) 特許業者經營管理工作之監督及稽核。
- (4) 遊客意見之窗口。
- (5) 提供業者之使用者相關之自然環境及海象條件資訊，供從事水域活動者參考。

**2. 經營業者之經營管理重點及責任：**未來臺中海岸地區相關水域活動，建議以劃定特定區域（開放民眾從事相關水上活動，及開放民間經營之區域）並以開放民間經營方式，以引進民間資源、創意及活力。針對未來之經營民間團隊，其位於管理處及活動使用者之間，關鍵工作主要在於與管理處訂立之契約對應之相關權利及義務關係。因此必須依照契約及法令規定進行營運及訂立相關活動規則，同時，必須監控使用者是否遵循相關規定進行水域活動，以確保水域活動之安全性，其經營管理重點如下：

- (1) 依相關法令規定及管理處所規範事項或是投資契約規定經營。
- (2) 因應所經營各類水上活動及水域性質，訂定遊客活動安全守則或安全教育教材。

(3) 於遊客進行各項水域活動時確實告知有關規定並教導安全規範。

**3.使用者應遵守事項：**水域活動者即為遊客，其於進行水上活動時，除享受樂趣亦應負擔相對應之責任與義務，尤以注意自身安全及維護環境。而使用者亦肩負評鑑經營業者之責任，對於業者未盡合理之規定及措施，或是不佳之服務品質等，可透過以主管機關為窗口進行意見回饋與反應，而對於表現極佳之業者亦同樣給予肯定與支持。遊客應遵守事項主要有：

(1) 確實具有從事該項水域活動之體能及技術。

(2) 瞭解全區活動安全規範及救難系統。

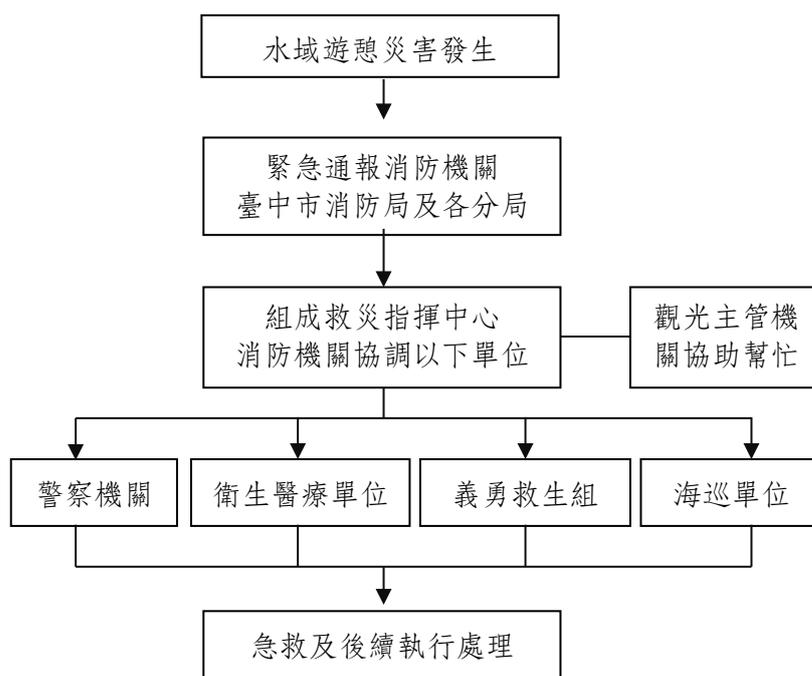
(3) 確實遵守有關規定。

(4) 避免污染環境及水域。

(5) 任何申訴及意見可向經營業者及管理處反應。

## (二) 水域緊急救援機制

從有效維護公共安全角度，整體安全維護及救護系統（應包含陸域及水域），應由主管機關統一監督整合，於一定範圍內再交由分類之民間業者，依與主管單位契約規範或約定事項規定，要求各業者確實執行管理。如管理處人員不足，亦可委由民間具專業能力之合格業者執行救生工作，但須受管理處嚴密督導，以維安全。依



水域活動安全，五甲漁港及松柏漁港鄰近之緊急通報機關分別五甲漁港安檢所、松柏漁港安檢所，而水域活動安全救援系統之規劃原則如下：

1. 聯絡回報無線化：水域活動之安全救援特別注重時效，些微的時間延遲即可造成無法彌補生命、財產損失。因此，系統內之聯絡回報有必要全面無線化，以爭取救援活動第一時效。

2. 救生體系明確化：救生人員應充分瞭解救援體系回報程序，以及自己之角色功能，配合互助編組，發揮最大救生能力。各救生單元應於權限內決定派用之救生資源，以掌握救援時效。
3. 持續評估工作成效：水域救援工作成效應持續加以監控，藉著分析每次救援行動，評估救援工作效率，並檢討救援人員工作表現及急難回報程序適切性，以便隨時改進救援系統可能缺失。
4. 分期分區佈置救援編組：按水域活動配置構想，有關救援設施及人員佈置之安全維護計畫，視各分區之分期發展狀況，應給較多具彈性之規劃。初期以較精簡之人員配備從事水域巡邏救生工作，其後始設置完整之救援編組。

## 第九節 後續推動建議

### 一、海岸綠化建議

沿海地區冬季常受強烈季節風侵害，夏季則有颱風、海陸風吹襲，強風伴隨飛砂與鹽霧，往往造成海岸側自然環境更為惡劣。而海岸防風林與綠帶的成列栽植，形成帶狀防護線，可以大大降低風的運動能量，達到保護與屏蔽的效果，使人為活動環境更為舒適，也降低農作物受風害與鹽害的侵擾。因此本計畫提出海岸防風林縫補、河岸綠化、道路綠網建置概念，期與林務局國土生態綠網藍圖可互相銜接吻合，相關綠化建議位置請詳圖 5-14。

#### (一) 海岸防風林縫補

臺中市海岸地區防風林主要分布於臺中港北側至苗栗縣界之間的沿海地區，依據林務局公布之資訊，臺中海岸地區共有 5 處防風保安林，面積合計約 260 公頃，樹種以木麻黃為主。除林務局劃定的防風林區域外，海岸沿線建議公有地造林，使之串連成海岸地區防風林帶，更具保護效益。

##### 1. 海岸防風林縫補區域指認

本計畫盤點海岸公有土地與綠化現況，提出以下 5 處防風林斷點：

##### (1) 松柏漁港北側：防風林擴大延伸

松柏漁港北側沙灘自 2018 年已補植 3000 棵苗木作為防風林，隨著海岸線淤積擴大，未來亦應加大防風林面積，另建議自松柏漁港向北之公有土地造林，墓地遷葬後作為保安林用地，逐步向北延伸防風林範圍。

##### (2) 大甲雙寮海堤：海岸防風林造林

雙寮海堤至大安溪出海口一段分布大面積公有地，並沿海岸線設有風力發電機，建議在不影響風力發電機作業及維護管理的前提下，增加海岸防風林面積，並能向周邊大甲環保復育公園及匠師的故鄉休閒農業區延伸與連結。

##### (3) 大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區：環境綠化及綠帶連結

大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區內部環境綠化、北汕溪生態化營造，並栽植防風樹種。另大安濱海樂園北側露營區至五甲漁港間為非都市計畫森林區，應增加防風林綠化，向北延伸接壤五甲漁港，或於林間或林緣設立穿越小徑，連接大安濱海樂園與五甲莊、五甲漁港，增加行進之趣味性。

##### (4) 南莊海堤：防風林斷點縫補

大安區龜殼生態公園至南埔鷺鷥林間為海岸防風林斷點區域，透過沿線

公有地種植防風林樹種，以縫補沿岸防風綠帶之斷裂。

(5) 高美濕地：防風綠帶營造

建議自美堤路臨濕地側留下 10M 以上綠帶空間，植以防風林樹種，作為景觀綠化、抗風、生態之效，並規劃林下自行車道及人行步道，提升人行舒適度。

(6) 龍井堤防：堤防綠化、防風綠帶營造

延伸龍井堤防既有榕樹綠蔭至大肚溪口。透過堤防綠化，增加大肚溪河岸生態性與景觀美質，並提供自行車使用者遮蔭空間。

## 2. 海岸防風林土地撥用原則

依據財政部國有財產署表示，若縫補綠化用地為保安林用地，可請保安林主管機關依據國有財產法第 38 條規定辦理撥用，若非保安林則請海岸防風林的主管機關依前揭規定辦理撥用，或另外依據國有非公用土地提供綠美化案件處理原則申請認養或管理。亦可由環境保護團體依據國有非公用邊際土地提供認養促進環境保護案件處理原則申請認養，經財政部國有財產署同意後即可進行環境保護及復育生態等相關事宜。

## (二) 河岸綠化

河川組成的藍帶系統，無論在都市紋理或都市生態面向都扮演著舉足輕重的角色，不僅能塑造景點的美麗景致，更與都市防災能力息息相關。在生態永續的思維下，民眾與河川的關係，已逐漸由加高堤防、預防水災、與水爭地轉變為生態治理、與水共存、韌性調適。因此針對海岸地區中央管河川（大安溪、大甲溪、烏溪）及地方管河川（北汕溪、塹寮溪等）皆建議在不影響防洪的情況下，增加河川及周邊地區綠化與生態復育，如透過拋石護岸、廣植原生濕地植物等方式進行改善。

## (三) 道路綠網建置

透過道路行道樹綠化、自行車道綠廊建置等方式逐步串連都市中綠色網絡，提升都市景觀品質、通行舒適度及都市防災等效益。本計畫優先選取海岸地區寬度大於 30M 之道路作為綠廊優先營造與縫補區域(表 5-5)，並逐步擴大延伸，串連成海岸地區綿密的綠色網絡。

表 5-5 重要道路綠網建置指認表

道路	計畫寬度	建議
中清路(台 10)	50M	補植行道樹
臺灣大道(台 12)	50M	既有行道樹維持與優化
向上路(市道 136)	50M	補植行道樹
臨港路(台 17)	40-60M	既有行道樹維持與優化、臨港鐵路綠軸營造
港埠路(台 61)	50M	補植行道樹
台 1 線	40M	行道樹補植與優化
沙田路+中山路	30M	行道樹補植與優化

漁港路	40M	行道樹補植與優化
民族路二段	40M	既有行道樹維持與優化
大智路一段+二段	40M	行道樹補植與優化



圖 5-14 臺中海岸地區綠化建議圖

## (四) 植栽綠化建議

### 1. 海岸防風林植栽建議

自然演替狀況下，由海至陸可大致區分為四線防風林（圖 5-15），第一線也是最早出現的應是較能抓住鬆散沙地的藤蔓類，再來是矮小、不怕強風的灌木類，較後線才是高大、擋風效益佳的喬木類。

其中第四線防風林早期主要以木麻黃純林為主，然而卻容易衍生病蟲害、壽命短而難以維持正常且永續生長。近年來則透過人工更新的方式填補木麻黃林凋亡後的空隙，選擇生長快、深根性、樹冠茂密、本土常綠樹種為主，並以混植複層林方式，將木麻黃純林改善成多樹種、歧異度高之防風林。而原上層枯死的木麻黃，除非妨礙更新工作，且林內相對光度低於 50%，否則枯立木不予砍伐，以達保護幼木之效果。

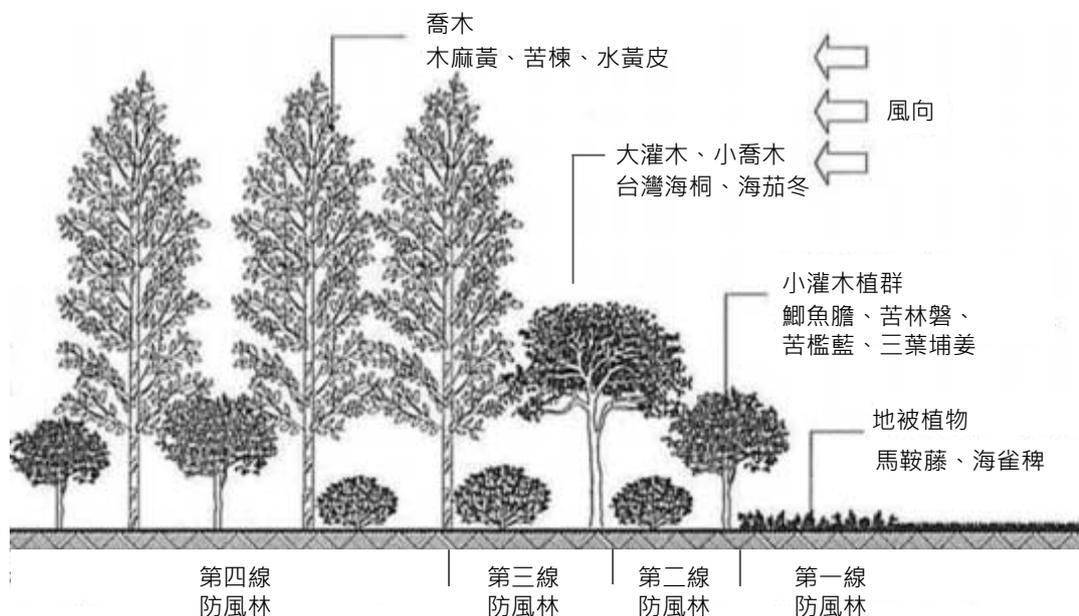


圖 5-15 海岸複層造林配置圖

表 5-6 海岸防風林植栽建議表

防風林	植栽類型	種植方式	海岸類型	適宜樹種
第一線	藤木草本	群植	一般	馬鞍藤、濱刀豆、濱豇豆、肥豬豆
			沙岸、沙質泥灘地	濱水菜、過江藤、鹽地鼠尾粟、海雀稗
第二線	大型草本、小灌木、匍匐藤木	群植	一般	蔓荊、苦林盤、文殊蘭、苦檻藍
			沙質泥灘地	鯽魚膽、苦林盤、苦檻藍、三葉埔姜
第三線	大灌木、小喬木	複層混植	一般	草海桐、林投、台灣海棗、白水木
			沙質泥灘地	台灣海桐、海茄冬、欖李、海桐、白水木
第四線	喬木	複層混植	一般	木麻黃、黃槿、苦楝、水黃皮、瓊崖海棠
			沙質泥灘地	木麻黃、苦楝、水黃皮、朴樹、黃槿

## 2.濱海行道樹綠化及環境綠化建議

考量臺中沿海地區受冬季季風影響強烈，風沙與漂砂問題嚴重，一般綠美化植物較難適應，故建議種植生長快速、耐旱、耐鹽、耐風、耐瘠、抗病蟲害且根系強健之海岸植栽。其海岸地區行道樹種建議選擇常綠、茂密且深根性喬木，並具有繁殖容易（成活率高）、衰退較慢，耐濕、耐砂粒打擊、抗折力強及具有天然下種更新能力的樹種為優先考量。海岸地區適宜植栽如下：

表 5-7 濱海行道樹及環境綠化植栽建議表

植栽類型	植栽名
喬木	木麻黃、黃槿、相思樹、苦楝、水黃皮、朴樹、海欖果、臭娘子、瓊崖海棠、福木、繖楊、構樹、無葉檉柳、稜果榕、大葉山欖、銀葉樹、小葉南洋杉及台灣海棗等
小喬木或灌木	草海桐、白水木、林投、台灣海桐、海茄苳、蘭嶼羅漢松、毛苦參、苦林盤、鵝掌藤、月橘、厚葉石斑木、象牙樹、夾竹桃等
草本或藤本	馬鞍藤、蔓荊、濱刀豆、濱豇豆、肥豬豆、濱水菜、過江藤、鹽地鼠尾粟、海雀稗、苦林盤、文殊蘭、苦檻藍、鯽魚膽、三葉埔姜等

## 二、民宿合法化建議

### (一) 民宿管理辦法

民宿管理辦法依據觀光發展條例而訂定之，內容規範民宿定義、設置基準、申請條件與流程、經營管理與輔導等之內容，以下重點性摘錄管理辦法內容供作後續討論。

民宿管理辦法 (108.10.09 修正)	
項目	內容
第 2 條	本辦法所稱民宿，指利用自用或自有住宅，結合當地人文街區、歷史風貌、自然景觀、生態、環境資源、農林漁牧、工藝製造、藝術文創等生產活動，以在地體驗交流為目的、家庭副業方式經營，提供旅客城鄉家庭式住宿環境與文化生活之住宿處所。
第 3 條	<p>民宿之設置，以下列地區為限，並須符合各該相關土地使用管制法令之規定：</p> <p>一、非都市土地。</p> <p>二、都市計畫範圍內，且位於下列地區者：</p> <p>(一) 風景特定區、(二) 觀光地區、(三) 原住民族地區、(四) 偏遠地區、(五) 離島地區、(六) 經農業主管機關核發許可登記</p>

民宿管理辦法 (108.10.09 修正)	
項目	內容
	證之休閒農場或經農業主管機關劃定之休閒農業區、(七)依文化資產保存法指定或登錄之古蹟、歷史建築、紀念建築、聚落、建築群、史蹟及文化景觀，已擬具相關管理維護或保存計畫之區域、 <u>(八)具人文或歷史風貌之相關區域</u> 。 三、國家公園區。
第 4 條	<p>民宿之經營規模，應為客房數八間以下，且客房總樓地板面積二百四十平方公尺以下。但位於原住民族地區、經農業主管機關核發許可登記證之休閒農場、經農業主管機關劃定之休閒農業區、觀光地區、偏遠地區及離島地區之民宿，得以客房數十五間以下，且客房總樓地板面積四百平方公尺以下之規模經營之。</p> <p>前項但書規定地區內，以農舍供作民宿使用者，其客房總樓地板面積，以三百平方公尺以下為限。</p> <p>第一項偏遠地區由地方主管機關認定，報請交通部備查後實施。並得視實際需要予以調整。</p>

## (二) 民宿輔導相關建議

### 1. 民宿輔導重點區域指認

#### (1) 梧棲老街

位於臺中港特定區計畫範圍，優先劃定為「具人文或歷史風貌區之相關區域」，或匡列入臺中濱海風景特定區，以發展設立民宿之條件，並透過老屋活化、社區營造等概念，創造老街區特色民宿。

#### (2) 海墘老街與五甲莊

海墘老街與五甲漁港距離大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區近，可互相串連遊程，位於非都市計畫區，可透過輔導老屋活化、周邊環境改善，並配合漁村體驗活動，提升該區民宿之吸引力。

#### (3) 大甲老街

位於大甲都市計畫範圍，具老街、美食與民宿信仰之特色街區，優先劃定為「具人文或歷史風貌區之相關區域」，或匡列入臺中濱海風景特定區，以發展設立民宿條件，並輔導民宿合法成立。

#### (4) 清水街區

清水街區位於臺中港特定區計畫內，日治時期時大甲郡役所即設置於清水街上，而當時包含文昌街、清水街、大街路、北寧街等處，皆為清水大街的範圍，亦是清水的政治、經濟及宗教文化中心。其中更因大街周邊擁有一口終年不歇、水質清澈的靈泉，造就清水神社正參道及後參道歷史人文。建設局於 107 年爭取經費進行「清水歷史街區風華再現景觀改善計畫」，改善人行道及特色古道，提升整理環境氛圍，因此建議可納入「具人文或歷史風貌區之相關區域」，或匡列入臺中濱海風景特定區，以發展設立民宿條件，輔導民宿合法成立。

## 2. 劃定特定分區，使民宿成立合法化

### (1) 依發展觀光條例劃定公告「風景特定區」，以合法設立民宿

依據民宿管理辦法自第 3 條第二項第（一）款規定，在都市計畫範圍內且為風景特定區，則可以合法設立民宿。依據此項規定，基隆市政府於 107 年正式公告劃設「基隆濱海風景特定區」，範圍自基隆港至潮境公園共約 670 公頃，包含大部分基隆市的濱海地區。隔年風景特定區內第一家民宿「鄰島旅宿」便核准設立，使基隆在推動海岸觀光上有更進一步的發展。

依據以上說明及國內案例，臺中市海岸地區建議可比照辦理，以台 61 西濱快速公路以西海岸地區，及海岸管理法定義之近岸海域為範圍，劃設「臺中海岸風景特定區」，風景特定區內的都市計畫範圍土地便可合法申請及設立民宿，提供更多樣化的海岸住宿選擇。



圖 5-16 臺中海岸風景特定區劃設範圍建議

## (2) 劃定公告「具人文或歷史風貌區之相關區域」

民宿管理辦法自 90 年 12 月 12 日發布實施，在各級主管機關齊力輔導下，大幅增加合法民宿之申請登記，然鑑於民宿輔導與管理仍有加強空間，交通部觀光局於 106 年 11 月 14 日公告實施民宿管理辦法修正。

修正辦法中，針對民宿設置地區的條文重新調整條款層次及文字，並放寬都市計畫內符合文化資產保護法指定之古蹟/建築/區域，及「具人文或歷史風貌區之相關區域」可設置民宿之規範。

市府公告劃設都市計畫區內之梧棲老街、大甲老街為「具人文或歷史風貌區之相關區域」，區域範圍內便可依照民宿管理辦法之規定，合法設立與經營民宿。

### 3. 成立在地民宿諮詢中心

考量民宿申請面臨許多規劃，建議市政府於海線地區民宿輔導重點區域設立民宿諮詢中心，舉辦法規說明會及相關經營輔導系列課程，結合社區營造概念，以民宿帶動地方產業與發展。並透過問題回饋，滾動修正輔導與協助辦法，加速重點地區合法民宿設置，補足海岸地區住宿之不足。

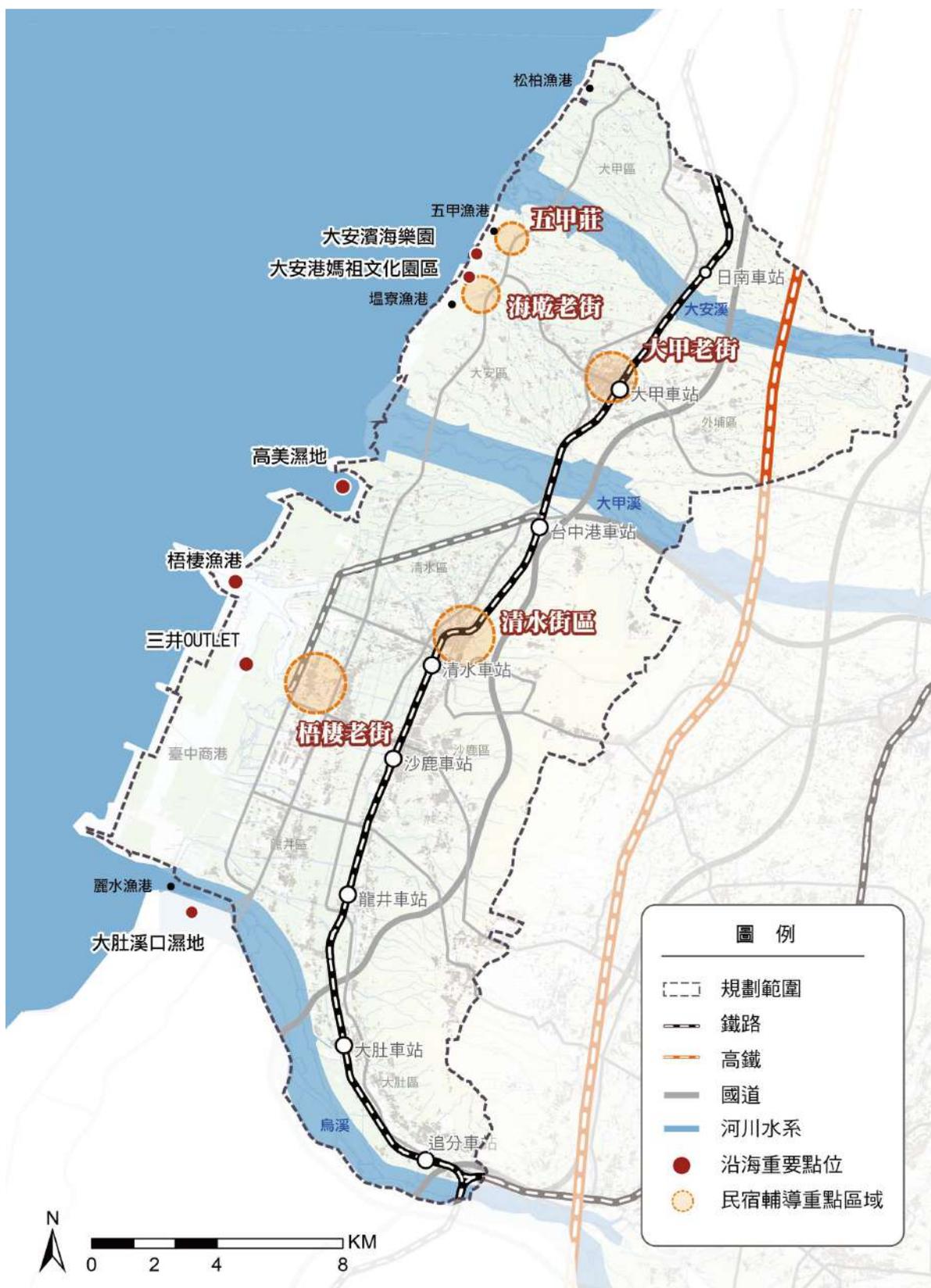


圖 5-17 臺中海岸地區民宿輔導重點區域圖

### 三、氣候變遷下之海岸因應策略

在氣候變遷的趨勢之下，極端氣候發生的機率上升，而氣候暖化、海平面上升、強降雨等亦對海岸地區造成極大的威脅。因此提出海岸地區面對氣候劇變下的韌性因應作為：

#### (一) 加強海岸地區保安林之營造與復育

隨著海岸地區開發、工業區設置、能源設施用地、港灣建設、遊憩設施開闢、道路擴幅等多種公共需要，海岸地區防風林被大量地轉作他用，致海岸林帶不僅逐漸縮減且被切割成破碎化分布，影響整體性防風及防潮等機能。

因此應一面逐步恢復自然海岸，一面更新復育海岸防風林，改善河口海岸地區揚塵及增加抗風能力，並依據海岸變遷狀況輔以生態保護措施，以恢復優美林相，鞏固海岸第一層的防護。

#### (二) 降低土地使用強度

海岸地區環境在快速且不當的利用情形下，產生許多環境問題，例如棲地環境切割劣化、水汙染、生態與景觀破壞等，也直接的影響極端氣候發生時，海岸地區土地的防災能力。

建議透過調整土地使用分區或都市設計準則之規範，以限制海岸地區土地發展、建築物及設施高度等其他景觀與環境要素。若需設置建築物，則應有相對的洪氾防護措施，以避免極端氣候造成可能性的災損。

#### (三) 重視河流出海口之環境保護

水文透過河流出海口流入海洋，在淡海水交接之際的出海口，自成獨特的生態系，且有珍貴的紅樹林樹種；然生活廢水、農牧業廢水、工業廢水等，也因排放入河川，順著出海口流入海洋，造成海洋生態的威脅。

因此建議針對排放端應將汗水先行處理（如增加家戶接管、農工業廢水先期處理等），及減少汗水流入。另針對河岸河口，以生態化河川方式改善，減少人造護岸，並增加河川水資源自淨功能，改善海岸水質與環境。

#### (四) 結合防災的景觀與建築設計

影響海岸的極端氣候現象包含強降雨及大潮造成的溢淹、海平面上升等，因此海岸地區發展時，應考量防災需求，例如建築以高腳樓形式，或一樓作為低密度/低開發強度使用。戶外景觀以透水鋪面、滯洪草溝等方式，兼顧防災。

## 第陸章 海岸地區觀光廊帶規劃

綜整既有資源及整體空間佈局構想，依據各區域核心區塊特性與發展潛力，規劃三大系統。其中策略發展區依據空間區位劃分為「海洋文化推廣核心—大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區」、「生態與環境教育核心—高美濕地」、「濱海娛樂與社區文化核心—三井 OUTLET 及周邊地區」大核心區域，透過整體規劃整合相關部門公共建設資源，分別提出觀光運輸網絡系統、聚落發展、空間活化再利用與觀光產業發展配套規劃。

本計畫冀望透過兩步驟逐步提升臺中海岸地區觀光環境潛質，落實「海線極境」整體規劃構想：

### 第一步：縫補觀光遊憩斷點，打亮臺中海岸既有亮點

臺中海岸地區著名遊憩景點如高美濕地、大安濱海樂園、梧棲漁港、三井 OUTLET 等，雖資源豐富多樣，卻因為無連結而淪為單點式的旅遊，效益不高且較難留住遊客，因此海岸發展第一步建議改善景點間交通接駁方式與多樣化選擇以縫補遊憩景點，並改善既有景點之不足處，提升遊客旅遊之誘因。

### 第二步：活化再生潛力據點，創造臺中海岸新亮點

臺中海岸地區遊憩景點及遊憩類型多樣，配合臺中市政府觀光局推動以「南高美、北大安」的海線雙星發展方向，及三井 OUTLET 的高集客能力，規劃廊帶整體空間系統以三大核心做為發展主軸，以提供遊客多樣觀光體驗。「三核」系統分別是：

#### ■ 海洋文化推廣核心—大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區

提供文化走讀、生態導覽、海上活動教學與體驗

#### ■ 生態與環境教育核心—高美濕地

提供美景欣賞、生態及文化導覽體驗、海洋教育

#### ■ 濱海娛樂與社區文化核心—三井 OUTLET 及周邊地區

提供海岸購物、觀光工廠、漁獲嘗鮮、在地社區慢活體驗



圖 6-1 臺中海岸三核系統概念圖

## 第一節 「海洋文化推廣核心」系統規劃

海洋文化推廣核心以大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區為主要發展重心，為大甲溪以北地區海岸發展亮點，海岸綿延的沙灘地為臺中市少數可以直接親近海水的區域。大小漁港多集中於此，依海而生的漁村聚落，以及近年興起的海洋運動發展，皆讓來訪旅客感受濃厚的海洋傳統文化。

海洋文化推廣核心主要可分為「松柏漁業體驗港」、「匠師的故鄉休閒農業區」、「五甲水上遊憩基地」、「大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區」、「紅樹林與海岸生態綠軸」五個發展主題。



圖 6-2 「海洋文化推廣核心」主題分區定位圖

## 一、環境現況

大甲溪以北海岸地區以大安濱海樂園及大安港媽祖文化園區為重要的濱海遊憩據點，向北串接五甲漁港、匠師的故鄉休閒農業區，至松柏漁港，形成臺中海岸以水域遊憩、海洋文化為主的旅遊廊帶。

大安濱海樂園於 109 年相繼完成濱海設施改善及向海那漾露營區建設，並於每年夏季吸引眾多遊客玩水，秋季則舉辦沙雕音樂季及風箏衝浪等活動。大安港媽祖文化園區則僅基座建成，周邊景觀亦尚待完工。

## 二、發展潛力

受到旺盛的淤積作用影響，大甲以北地區海岸呈現大面積的沙岸地景，環境條件（浪況、風力等）適合進行水上活動，加之大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區與松柏漁港的相關經費與建設投入，使此區活動類型更豐富也更多元。綜整相關資源如下：

表 6-1 「海洋文化推廣核心」周邊景點發展潛力表

	遊憩活動	特色資源
文化體驗活動	宗教文化導覽	大安港媽祖文化園區
	社區導覽	海墘老街、五甲莊
	海洋文化教育	大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區
食活動	漁貨購買	松柏漁港
休閒活動	海上遊憩（衝浪、風箏衝浪）	大安濱海樂園、五甲漁港、松柏漁港北堤
	踏浪、游泳	大安濱海樂園
	休閒農場體驗	匠師的故鄉休閒農業區
	自行車	濱海自行車道
	露營體驗	向海那漾露營區
生態體驗活動	沙雕觀賞	大安濱海樂園
	濱海生態觀察	紅樹林、大安水蓑衣生態教育園區、螃蟹觀察、龜殼生態公園
	濱海採集體驗	松柏漁港(簾蛤)
	賞鳥	鷺鷥林

## 第二節 「生態與環境教育核心」系統規劃

生態與環境教育核心以高美濕地、高美濕地遊客服務中心主要發展重心，高美濕地為臺中海岸知名景點，以其最美的夕陽景色及濕地生態，每年平均吸引約 200 萬人次到訪。

生態與環境教育核心主要可分為「濕地生態景觀區」及「海洋與能源教育園區」兩個發展主題。

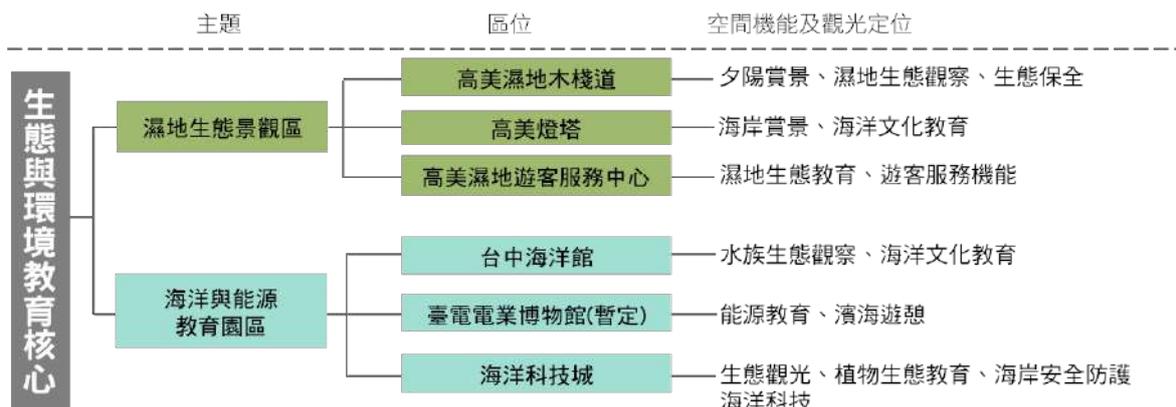


圖 6-3 「生態與環境教育核心」主題分區定位圖

## 一、環境現況

臺中港北側堤防建立，導致泥沙淤積而形成高美濕地，濕地生態豐富加之瀕危物種雲林莞草的大量生長，奠定了高美濕地重要的生態地位，相繼完成的高美濕地木棧道，除成為高美濕地新景點外，更達到保護濕地生態的功能。而 109 年高美濕地遊客服務中心的落成啟用，增加了濕地解說教育機能，再向南串連即將啟用的台中海洋館，與規劃中的電業博物館，形成完整的教育解說系統，因此本計畫以高美濕地及高美濕地遊客服務中心為生態與環境教育核心。



高美溼地擁有全台最大族群的雲林莞草區

## 二、發展潛力

高美濕地為臺中海岸最知名的景點之一，除濕地豐富的生態外，落日夕照配上風車剪影，極富盛名，而濕地北側更有全臺唯一紅白相間塗裝的高美燈塔。以高美濕地為核心串連高美濕地遊客服務中心、台中海洋館及計畫中的臺電電業博物館等相關的教育解說功能，形成以環境生態教育為核心的重要遊憩帶。綜整高美溼地周邊相關資源如下：

表 6-2 「生態與環境教育核心」周邊景點發展潛力表

遊憩活動		特色資源
文化體驗活動	社區導覽	高美地區社區
食活動	海鮮品嚐及魚貨購買	梧棲漁港
休閒活動	乘坐遊艇、搭船賞鯨、海上餐廳	梧棲漁港
	自行車	濱海自行車道
	自然賞景	高美濕地木棧道、海角明珠、高美燈塔園區
體驗與教育活動	濱海生態觀察	高美濕地
	教育學習	台中海洋館(預計 2023 年開放)、臺電電業博物館(暫定)、濱海防風林、高美濕地遊客服務中心

### 第三節 「濱海娛樂與社區文化核心」系統規劃

濱海娛樂與社區文化核心以三井 OUTLET 主要發展重心，透過三井 OUTLET 高集客力，將人潮往周邊地區串連，拉長海岸遊憩之遊程時間。

配合周邊臺中港 2.0 區域、梧棲老街、梧棲漁港等景點濱海娛樂與社區文化核心主要可分為「濱海娛樂廊帶」、「梧棲人文漫遊聚落」二個發展主題。

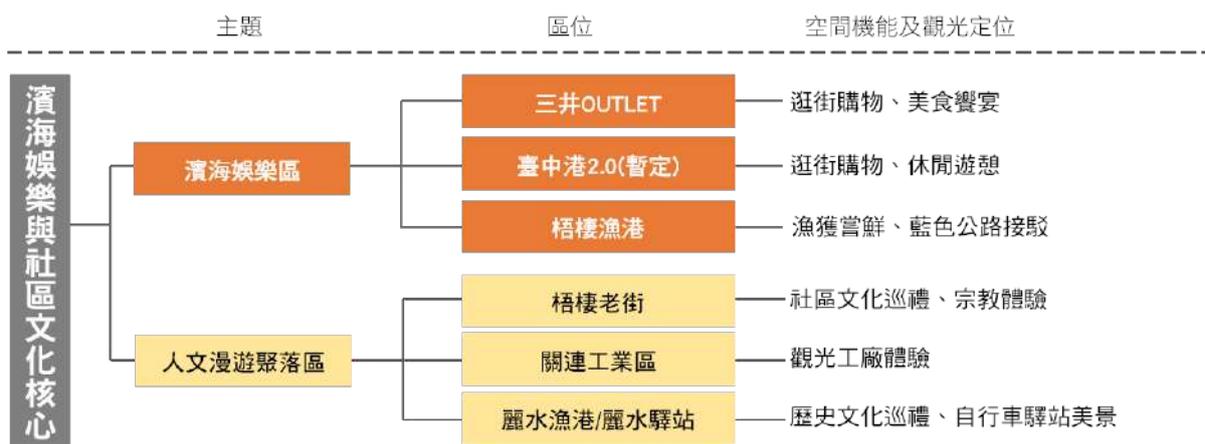


圖 6-4 「濱海娛樂與社區文化核心」主題分區定位圖

## 一、環境現況

自 107 年試營運開始，臺中港三井 OUTLET 即成為臺中海岸地區新亮點，依據統計，臺中港三井 OUTLET 開幕首年即達到 800 萬人次到訪，成為帶動臺中海岸地區發展的新契機。隨著臺中港三井 OUTLET 的高集客力，港務公司規劃臺中港 2.0 計畫，沿臨港路劃設濱海娛樂商業帶，預計吸引大型商業進駐，成為港灣娛樂、港灣購物選擇。

臺中港三井 OUTLET 周邊則臨近可品嚐海鮮料理及購買魚貨加工品的梧棲觀光漁港，及歷史悠久的梧棲老街與麗水漁港（麗水驛站），透過三井高集客力與交通串連，形塑此處濱海娛樂與社區文化核心。

## 二、發展潛力

三井 OUTLET 位於臺中港範圍內，鄰近文化歷史悠久的梧棲小鎮，及海線地區重要的第一類漁港梧棲漁港，其魚食文化、社區導覽、逛街購物等特色資源豐富，另外工業區及火力/風力發電廠雖常被列為與城市環境不相容的負面景觀，但若能換個角度思考，將其作為本區特色風景，開放參觀亦能達到教育目的。綜整三井 OUTLET 及周邊地區相關資源如下：

表 6-3 「濱海娛樂與社區文化核心」周邊景點發展潛力表

遊憩活動		特色資源
文化體驗活動	參觀文化古蹟	梧棲老街、大庄浩天宮、副首長日式宿舍、梧棲官吏派出所及宿舍群、梧棲真武宮
	宗教活動	梧棲走大轎、朝元宮、真武宮、萬興宮等
食活動	海鮮品嚐及魚貨購買	梧棲漁港
	各國美食	三井 OUTLET
休閒活動	乘坐遊艇、搭船賞鯨、海上餐廳	梧棲漁港、三井 OUTLET
	搭乘郵輪	臺中港
	自行車	濱海自行車道、梧棲自行車道、臨港鐵路、麗水自行車道
	逛街購物	三井 OUTLET
體驗與教育活動	濱海生態觀察	麗水漁港
	教育學習	台中海洋館、臺電電業博物館
	觀光導覽	臺中港旅客服務中心、臺中火力發電廠、關連工業區觀光工廠

## 第柒章 臺中海岸 9 大旗艦計畫

前章節將臺中海岸地區依其地方特性，規劃成三大發展核心，並依循本案願景架構，選定海岸地區 9 大旗艦計畫，其中包含景點提升與串連、生態及永續發展、深度旅遊在地發展的發展目標，以創造「濕地。夕陽。海洋文化 窺探臺中海線極境」的願景。

表 7-1 9 大旗艦計畫檢核表

9 大旗艦計畫	/ 境 / 景點提升與串連	/ 淨 / 生態及永續發展	/ 徑 / 深度旅遊在地發展
1.松柏衝浪基地計畫	√		
2.雙寮生態綠洲計畫		√	√
3.五甲水上遊憩計畫	√		√
4.大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫	√	√	
5.媽祖文化園區空間營造計畫	√	√	√
6.鷺鷥林秘境營造計畫	√	√	√
7.高美聚落環境營造計畫	√	√	√
8.臺中港環港交通計畫	√		√
9.大甲鐵馬路徑營造計畫	√		√



圖 7-1 臺中海岸 9 大旗艦計畫分佈圖

## 第一節 松柏衝浪基地計畫

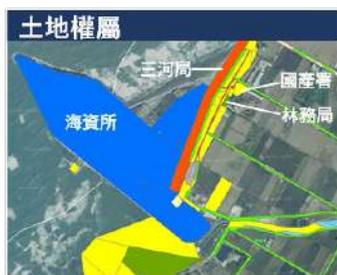
### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

松柏漁港北堤離市區約一個多小時即可抵達，且因西部海岸沙質地，相較於東部海岸尖銳珊瑚礁、石頭而言來的安全，依據當地衝浪業者表示松柏漁港北堤水質乾淨浪況穩定，也是放眼西部海岸潮差最小地勢平坦的一塊海域，因此早已成為衝浪客口耳相傳的衝浪地點，亦是臺中知名的衝浪地。然而北堤沙灘周邊土地主要為非都市計畫特定農業區（利用現況亦多為農作），無設置相關水上活動支持與服務性設施，服務能量不足。



松柏漁港北堤已成為中部知名衝浪地點



松柏漁港周邊土地權屬及土地分區

#### (二) 關鍵課題

1. 衝浪活動在此發生已是既有的事實，然而周邊缺乏相關服務機能，無法確保民眾水上活動安全。

松柏漁港北堤為臺中少數的衝浪地點，其環境狀況已成為中部知名的衝浪勝地，衝浪活動已是既存之事實。因此建議透過服務設施建置、環境營造、提供相關防護及服務機能，打造安全、高品質的衝浪基地。

2. 周邊用地類別與現況使用不相容。

松柏漁港北堤周邊土地現況為非都市計畫地區特定農業區農牧用地，建議透過使用地類別調整為遊憩用地（需依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」擬具農業用地變更使用說明書並徵得農業主管機關之同意），容許戶外遊憩設施及水岸遊憩設施之興建，以發展衝浪相關服務設施，及水上遊憩器材租售店等。



松柏漁港北堤沙灘環境及堤頂自行車道建置現況

## 二、發展構想

為因應既有衝浪活動現況，建議提升周邊服務機能，透過衝浪相關服務設施的建置與衝浪活動推廣，發展松柏漁港北堤國際衝浪基地（屬 C 級休閒與推廣運動設施），發展構想詳圖 7-2。



圖 7-2 松柏衝浪基地計畫發展構想圖

### （一）提供安全的水上活動場域

衝浪活動已是既定的事實，每到假日總是有絡繹不絕的衝浪好手聚集松柏漁港北堤沙灘，因此發展周邊的服務機能，建設衝浪基地更顯得重要。並增設海灘救生員、安全標語與標牌等，提供安全的水上活動場域。

### （二）連結與帶動周邊資源

周邊的松柏漁港可就近提供停車及相關服務，並連結魚貨產銷及魚食機能，



衝浪基地示意(新北市中角灣國際衝浪基地)

更可串連南側匠師的故鄉休閒農業區遊憩機能。然水上活動區域的發展仍需與當地漁民溝通，在漁事作業及水上活動間取得平衡，營造雙贏局面。

### (三) 提供海岸季節性特色活動

臺中海岸冬季受到強烈季風吹撫，低溫風大的環境令許多遊客卻步，而有明確的淡旺季之別。然而強烈季節風亦可以是海岸轉型的契機，利用冬季強風發展風箏衝浪活動，或甚至透過舉辦風箏衝浪季、風箏衝浪推廣體驗活動等，豐富海岸不同季節的活動選擇。

## 三、推動執行

### (一) 用地變更，提供發展機會

松柏漁港北堤周邊土地現況為非都市計畫地區特定農業區農牧用地，為符合未來發展之需，建議透過使用地類別調整為遊憩用地，容許戶外遊憩設施及水岸遊憩設施之興建。涉及使用地類別調整項目建議由目的事業主管機關辦理。

### (二) 海岸管理審議

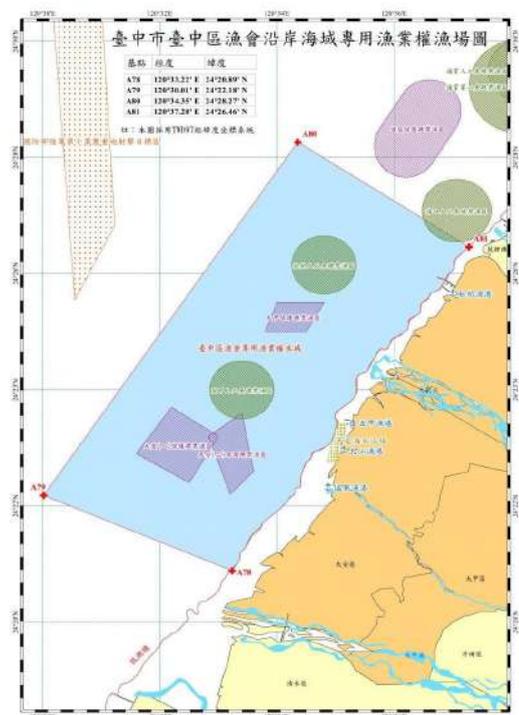
由於本計畫建置基地位於海岸管理法所規範之海岸地區，依據海岸管理法以及一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法之規定，當於一級海岸保護區外之海岸地區，從事一定規模以上之開發利用或工程，應檢具海岸利用管理說明書，並送海岸管理審議會進行審查。

### (三) 漁民漁權之間的衝突

松柏漁港北側衝浪區域與臺中市漁業權專區部分區域重疊，退潮時海潮達低潮線，衝浪民眾即進入漁業權區，有影響漁民捕魚及衝浪遊客安全之虞。後續執行時建議應與漁民團體溝通討論，使其明確清楚衝浪活動所帶來之效益，及可能發生與漁業權之間的衝突，並協商如何達到雙贏之局面。

### (四) 建設基礎服務設施

為提供完備的服務機能打造國際衝浪基地，依據中角灣國際衝浪基地之案例及當地衝浪業者意見表示，建議設置服務性設施包含遊客中心及衝浪中心、停車



臺中市臺中區漁會沿岸海域專用漁業權漁場圖

場、沖洗淋浴設施、公廁、景觀步道及平台等。短期建議可結合松柏漁港既有設施（停車場、魚貨多功能集貨場等既有建設）提供基礎服務機能，長期則建議於使用地類別調整後，於堤防內土地設置遊客中心及衝浪中心、停車場（國產署土地、非都市計畫森林區）等，納入完整服務機能。涉及基礎設施建置項目建議由臺中市政府觀光旅遊局辦理。



松柏漁港魚貨多功能集貨場及停車場

## （五）民間資源引進

衝浪基地的建設，將帶動周邊商業活動發展，吸引更多水上遊憩器材出租公司、遊憩活動體驗公司、餐飲飯店、旅館民宿等周邊產業、民間業者進駐，發展成完整的經濟體系，同時亦可帶動附近聚落村莊發展。

## （六）兼顧海岸環境與資源保護維護

### 1. 淨灘活動與海灘環境維護

透過沙灘環境的整理，及不定期的淨灘活動舉辦，提供乾淨舒適的環境供發展衝浪基地之需，並以漂流木作為定沙樁，栽植定沙植物（如馬鞍藤等），穩固沙灘基質。並建議可以配合衝浪基地的建設，透過置入藝術家作品，成為特色濱海環境。

### 2. 松柏漁港北側防風林擴大延伸

松柏漁港北側至沙灘之間既有防風林逐年擴大防風林面積，再向北之堤防內公有土地亦建議造林綠化，鄰近地區墓地在未來遷葬後作為保安林用地，逐步延伸防風林範圍，以縫補臺中海岸沿線防風林斷點形成完整綠帶，保護後方農地、聚落不受強烈海風侵擾，並在景觀、生態上更具效益。涉及防風林建置項目建議由各權管機關積極推動。



松柏漁港北側植栽現況

## 第二節 雙寮生態綠洲計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

大甲雙寮海堤（松柏漁港至大安溪一帶）的濱海地區，有大面積的公有地分布，現況除部分地區作為風力發電機設立場所、魚塭、農地，其餘部分多為閒置地，植栽類型以長草為主，部分地區則因地勢低窪，長年積水，已發展成草澤生態。

公有地主要分布在大安溪出海口處，及臨海堤一側；周邊重要的特色資源包括匠師的故鄉休閒農業區、大甲環保復育公園及松柏漁港等。



圖 7-3 雙寮生態綠洲計畫範圍圖

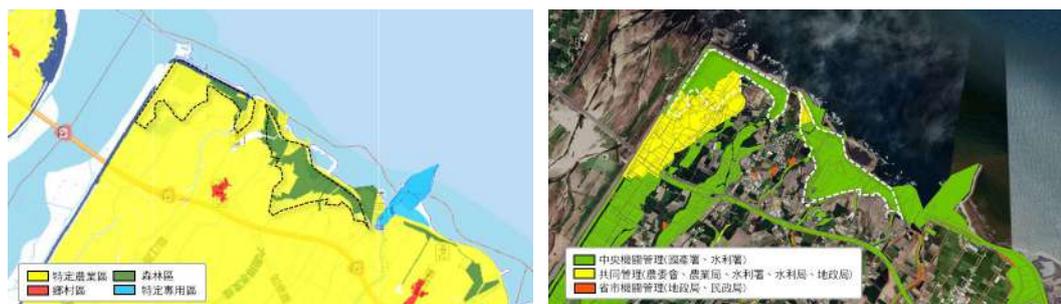


圖 7-4 雙寮生態綠洲計畫土地使用分區及權屬圖

## (二) 關鍵課題

### 1. 沿海公有土地閒置未妥善利用，具有發展濕地生態之潛力

本基地範圍內大面積的公有地目前閒置未利用，部分地區因為開發作為風力發電使用，而造成大面積的地表裸露。

- 針對短期暫無利用者，且在不影響風力發電機組運作及維修的條件下，透過海岸造林方式，增加臺中市海岸防風林面積，以提升沿海地區的保護與保全。

- 長年積水處以濕地方式保護與復育，並可設立賞鳥平台、木棧道等設施。



### 2. 周邊景點與既有動線等未能串連相互配合

基地周邊以豐富的自然生態環境為主，相關的遊憩據點如休閒農場等應可善加利用本區域的自然資源，以導覽方式增加遊程的深度及多樣性。

- 動線重整，防風林下設立步道或木棧道。配合指標系統，創造穿行於林間的林下旅遊體驗。
- 配合當地生態設立導覽解說牌，或相關的賞鳥設施，引入生態教育功能。



## 三、發展構想

位於臺中濱海北緣、大安溪出海口附近，且為非都市地區土地，本基地具有特別的自然環境資源，在面對海岸獨特的氣候環境，與氣候變遷衝擊下，應以廣植海岸防風林，提升環境面對災害壓力的韌性為首要目標。

並鏈結周邊資源如休閒農場活動、社區導覽等相結合，豐富活動的類型與周邊旅遊的深度。同時也使休閒農場經營者或社區居民深植生態保育優先的認知，自發的進行防風林、濕地的保護保育工作。由於涉及植樹造林及生態保育相關工作，建議由臺中市政府農業局辦理。



圖 7-5 雙寮生態綠洲計畫發展構想圖

### (一) 防風林及林下散步空間建置

閒置地增植海岸防風林喬木，增加綠化面積，並配合當地地形與環境，於林下設立步道/木棧道系統，連接周邊景點、大甲環保復育公園等處。並設立賞鳥亭等設施，減少對於當地生態的破壞，亦創造新的遊憩路徑與體驗。

閒置公有土地之地籍相關資訊，請詳附錄八列表所示，並建議由各權管機關積極推動。



防風林下步道，創造多樣遊憩空間

法國 Grand Voyeux 自然保護區濕地  
步道



### (二) 濕地生態公園營造

大甲區環保復育公園東側一片低窪常年積水的土地，可作為濕地生態公園營造場所。濕地公園內設置賞鳥亭、木棧道、解說牌等設施，以干擾最少的方式，達到生態觀察、解說教育及學術研究的相關目的。由土地權管機關綜合評估需求後執行，確認執行後涉及生態保育專業諮詢事宜，由臺中市政府農業局配合協助。



Grand Voyeux 自然保護區賞鳥平台



簡易賞鳥亭參考



林間步道系統參考



### (三) 推廣友善農作及周邊社區導覽

結合周邊農地及社區力量，教導生態保育的重要性，推廣友善農作，減少對於生態的破壞，並輔導社區培植社區導覽與營造能量。涉及友善農作推廣與社區培力養成等事宜建議由臺中市政府農業局及都市發展局配合執行。

## 第三節 五甲水上遊憩計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

五甲漁港位於永安村的西邊，為第二類漁港。隨著漁業資源枯竭、西部海岸淤沙嚴重及漁村人口外流等問題，五甲漁港使用率逐年下降，漁船漁筏數量亦隨之減少。而目前有相關業者於漁港及周邊沙灘引入沙灘車等遊憩活動增加漁港使用。

五甲漁港往南距大安濱海樂園僅約 800 公尺距離，可連結遊憩資源一同發展。大安濱海樂園原是臺中唯一的海水浴場，然因水質問題廢除海水浴場使用。如今除陸域遊憩活動外，更舉辦大安沙雕音樂季、大安海觀光推廣活動等，加之 109 年開幕之「向海那漾」豪華露營區，海岸活動類型多元。



#### (二) 關鍵課題

##### 1. 漁港低度使用，中央亦不再逐年補助清淤

隨著漁業資源枯竭、人口高齡化及人口外移等趨勢影響，五甲漁港從事漁業人口數量逐年遞減，加之西部海岸淤沙問題，漁業署已不再逐年補助五甲漁港清淤。導致漁港漸漸失去原有功能，面臨轉型壓力。

- 透過漁港轉型，帶入觀光、遊憩、海洋文化教育或生態機能，帶動再發展契機。
- 連結五甲莊空間與服務機能，提升當地環境及創生的可能性。

## 二、發展構想



圖 7-6 五甲水上遊憩計畫發展構想圖

### (一) 五甲水上遊憩推廣基地建置

五甲漁港穩定的港內水域與環境適合做為水上遊憩活動的訓練與推廣區域，輔導漁船遷籍後，或可利用部分漁港區域做為複合式的漁港，部分則朝向水上遊憩推廣基地發展（屬 C 級休閒與推廣運動設施）。

考量漁船進出及外海風浪影響，建議五甲漁港南側船泊區轉型為濱海泳池，提供游泳、浮淺、獨木舟及 SUP 等水上活動使用。並增設淋浴設施、更衣室、廁所等服務性設施，及漁港周邊環境改善等。

SUP 中文可翻成立槳衝浪 (STAND UP PADDLE)，它是一種結合衝浪和帆船滑行原理的板類運動，近年來在國外非常流行。衝浪者可以直接站在板子上，用槳划行及做衝浪的動作，簡單易學，只要經過專業教練的指導，無論是誰都輕鬆地來趟海上乘風的 SUP 立槳航行。

適合進行 SUP 的場地主要為水面平靜、風浪較小的水域，波高<0.9m、流速



<0.5m/s、水深>0.5m、水溫 24 度左右為合適條件。無機具需求、配合服務設施主要有解說牌誌、沖洗設備、更衣室、練習空間、警戒浮球等。而 SUP 個人必備設備包含救生浮力衣或是個人漂浮設備、腳繩、救生吹哨、防曬衣/潛水衣、防水手電筒等，可配合救生服務站，提供裝備租借功能。

為了使 SUP 等水上活動能長期且持續地在當地發展，在經營管理策略上，應深化在地民眾的參與，培養在地實力及行銷機制，並透過特色活動舉辦，持續帶動遊憩參與及打出知名度。

## （二）推動五甲莊地方創生

五甲莊社區位於五甲漁港東側，可透過輔導環境清整、社區妝點等手法提升整體環境美質，並可配合五甲漁港水上遊憩推廣基地建設，提供如住宿、飲食、水上遊憩用品買賣或租賃等機能，藉以活絡地方經濟帶動地方創生。

## （三）連結大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區，形成完整遊憩鏈

大安濱海樂園與大安港媽祖文化園區距離五甲漁港僅約 800 公尺，可串連成濱海遊憩帶，透過串連路徑營造與綠化，推廣自行車或步行方式往來，增加遊程豐富度。

# 三、推動執行

## （一）輔導漁船遷籍

五甲漁港為低度使用漁港，退潮時因港內泥沙淤積，漁船亦不得行駛出入港區。在漁業功能低落且欲發展為五甲水上遊憩推廣基地的發展構想之下，建議由臺中市海岸資源漁業發展所輔導五甲漁港內漁船遷籍至塭寮漁港集中管理，原五甲漁港則轉型作為水上活動推廣使用。

## （二）調整漁港計畫

在五甲水上遊憩推廣基地建置的構想之下，漁港泊區範圍欲劃設為濱海泳池、SUP 活動場域等，並建設淋浴設施、更衣室、廁所等服務性設施。其與原漁港使用機能已有所不同，因此需透過漁港計畫土地分區的調整變更，以符合規劃之使用機能。

## （三）漁港淤積及水質處理

五甲漁港因淤積致使漁港使用狀態不佳，未來若轉型為水上遊憩基地，應透過設計手法達到水流循環、減少泥沙淤積，同時於工程時仍需要將漁港底砂進行挖除，清除漏油等汙染。另亦需針對四好橋溝水質進行長期監測與改善。創造較好的遊憩環境。

## 第四節 大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

大安濱海樂園為臺中海岸觀光廊帶重要的據點，為臺中市政府推動海線雙星之一，且周邊可串連大安港媽祖文化園區、海墘老街、五甲漁港、龜殼生態公園及鷺鷥林等，帶動海線觀光產業。

而北汕漁港位於北汕溪出海口，並與大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區相鄰，亦為整個園區重要的藍綠帶資源。漁港以北汕溪為進出口，雖稱為港，但實際上漁筏停泊於河川旁，惟漁港淤積致退潮時漁船無法出入，受到人口外移及漁港本身條件不佳等因素，漁港漁業人口大幅下降，為低度使用漁港，臺中市政府亦於 101 年不再投入經費辦理疏浚。



大安濱海樂園



北汕漁港現況



北汕溪現況

#### (二) 關鍵課題

##### 1. 配合大安濱海樂園既有計畫，強化水岸遊憩設施服務功能及整體景觀

臺中市政府於 106 年公告「臺中市大安濱海旅服務中心及周邊設施 OT 案前置作業計畫」，規劃構想以「海洋觀光新樂園」為發展主題，分別規劃有「綠茵星空築夢計畫」、「風林地景廊道計畫」、「綠光森林計畫」等（皆已完工）。本案應



配合「臺中市大安濱海旅客服務中心及周邊設施 OT 案前置作業計畫」之依循指導進行發想，並配合以親海、簡約、低衝擊的方式強化原有平台、步道及沖洗等設施，強化整體視覺景觀美質。

## 2.北汕漁港低度利用，建議逐步回復生態化

北汕漁港為低度使用漁港，已無編列清淤疏浚經費。評估北汕漁港之使用需求，透過輔導漁船遷籍、恢復自然生態棲地手法處理，進行海口濕地復育。並整合周邊公共空間，成為再發展之契機。

## 3.北汕溪水質汙染極需改善

依據臺中市政府環境保護局公布之「臺中市河川水質監測結果」顯示，北汕溪出海口水質分類等級常年為丁到戊，屬於較差的水質。起源於北汕溪（頂店第二大排）上游地區農畜業廢水、家戶廢水排放，廢水汙染了曾經的大安海水浴場，導致環境品質劣化海水浴場關閉。故本計畫建議破除既有的硬式堤防，以生態化水岸手法進行整治，透過水生植物的自然之力淨化水質。

## 4.媽祖文化園區周邊景觀空間建置的新契機

北汕溪南岸之大安港媽祖文化園區周邊景觀建置工程尚未完成，建議搭配北汕溪生態化方案一併思考，結合南北岸園區景觀，串接海岸藍綠帶，並提供生態教育功能及臨水親水空間，做為海岸的觀景點與遊憩的中繼站。

# 二、發展構想

## （一）強化水岸遊憩設施

大安濱海樂園為夏季玩水重要景點，配合周邊向海那漾露營區及未來大安港媽祖文化園區的開放，未來將可能吸引更多遊客前往。然目前大安濱海樂園海灘設施與環境之間衝突造成景觀不佳，應透過適當調整提升整體景觀品質。

針對大安濱海樂園沙灘戲水區的使用設施，加強原有平台、步道及沖洗等設施的視覺景觀整體性，並延伸平台增設無障礙動線，解決堤岸阻隔內路與沙灘之關係，同時確保自行車動線美觀、完整及友善性。景觀綠美化上以種防風固沙的防風林植物及搭配其他具觀賞性的濱海植物，營造沙灘風情



無障礙沖洗設施



整體視覺景觀與設施協調



## (二) 改善北汕溪硬式堤防

打破臨北汕溪一側硬式堤防，在不改變北汕溪既有防洪功能、海岸安全防護之基礎下，利用自然拋石護岸、不規則的河岸收邊、拉高臨岸土丘、河岸親水路境等方式，來代替既有混凝土砌成的垂直硬式海堤，以復育出海口生態，並創造可親水之環境。



圖 7-7 大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫剖面透視圖

## (三) 停車場綠化

北汕溪北側大安濱海樂園停車場大面積的硬式鋪面，建議可以朝向更生態化方式改善。利用綠帶、植樹做為車格分隔，或於車格處採用植草磚鋪面使雨水自然下滲，並減少大面積人為鋪面吸收太陽輻射熱，打造更綠、更自然的停車場景觀。

## (四) 強化北汕路兩側綠地空間，提升居民與水岸的關係

北汕路兩側開放空間盤整，提供更大面積的綠地開放空間，並植以自然式的喬木植栽強化生態性並提供遮蔭空間；同時亦創造北汕溪周邊的聚落居民通往北汕溪的路徑，提升親水可及性。

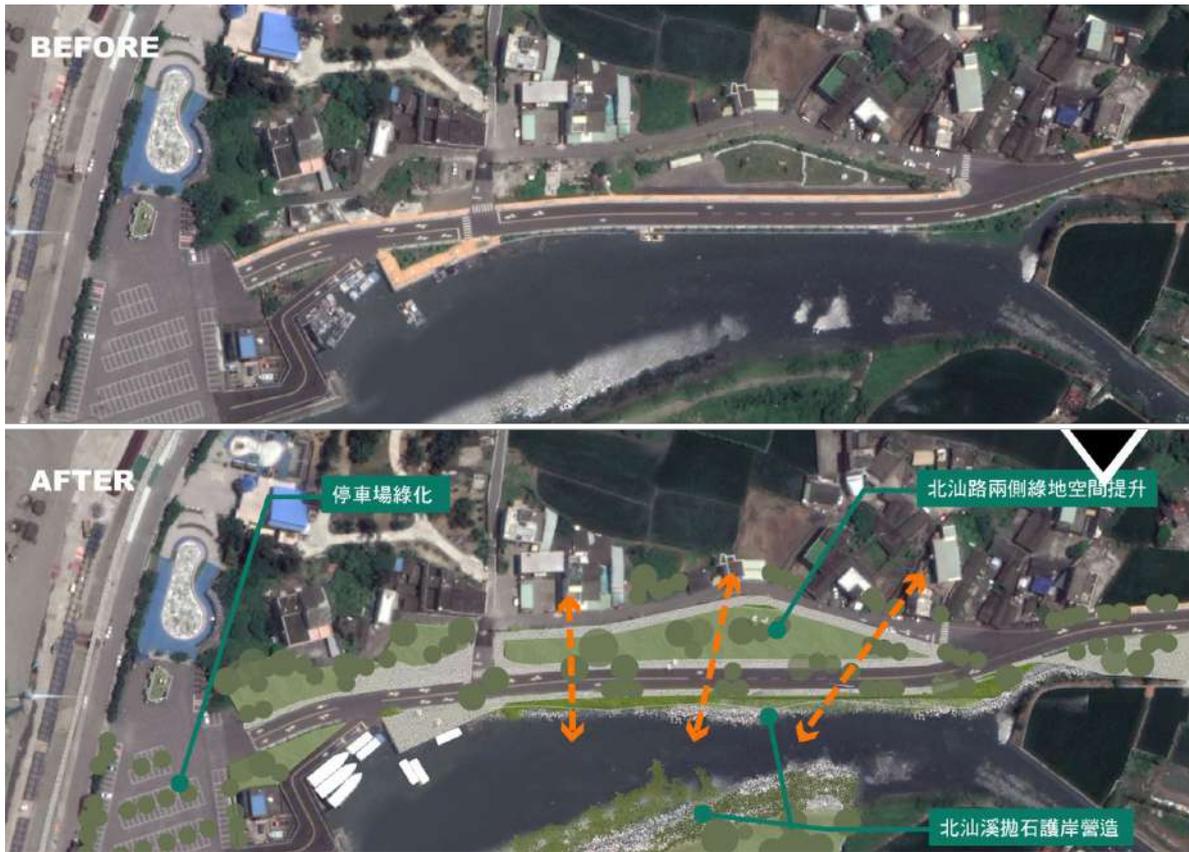


圖 7-8 大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫發展構想圖



圖 7-9 大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫模擬圖

## 第五節 媽祖文化園區空間營造計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

大安港媽祖文化園區與大安濱海樂園相鄰，周邊鄰接海墘老街，並可透過臺中濱海自行車道與五甲漁港、龜殼生態公園等景點串連，成為多元且豐富遊憩主題的大安濱海遊憩帶。



大安港媽祖文化園區現況空照



大安港媽祖文化園區現況

#### (二) 關鍵課題

##### 1. 大安港媽祖文化園區內景觀工程尚未建置完善

大安港媽祖文化園區內基座建築工程已於 106 年 11 月 30 日完工，周邊景觀則尚未動工，園區亦尚未對外開放。目前大安虹橋已有改建工程進行，建設完成後北汕溪兩岸的連結將更加緊密。而後續將配合針對周邊景觀、停車場有更進一步的規劃設計，並應注意與周邊環境、生態之間的連結。

##### 2. 大安港媽祖文化園區機能再調整

大安港媽祖文化園區基座建築完成後迄今已逾 4 年，原預計建置的媽祖雕像因經費來源問題而尚未建置，致園區閒置。未來無論媽祖雕像是否建置，園區的營運規劃及方向應配合近年海岸地區整體發展、周邊相關建設及資源進行調整，例如置入住宿、自行車驛站等功能。

## 二、發展構想

大安港媽祖文化園區於 106 年完成基座建築後，周邊景觀尚未完成，且未營運開放。本計畫規劃在兼顧生態、防災與環境美質的條件下，完善園區周邊景觀，並配合園區 OT 經營與開放，提升海線地區新亮點。而大安港媽祖文化園區更可以透過自行車道、道路系統串接臺中濱海地區旅遊景點，帶動海洋文化的拓展與海線觀光發展。建議營造項目包含：



圖 7-10 媽祖文化園區空間營造計畫發展構想圖

### (一) 建立防風林景觀區

基地位於濱海地區，季節風強盛，尤其冬季更嚴重影響舒適度及遊憩體驗。因此規劃於基地北側設立防風林景觀區，外側植以防風林樹種，達到防風固砂、提升遊憩舒適度之效果；內側則可栽植美觀且適應環境的景觀樹種，並設計林間步道、廣場等，滿足多元使用需求。



### (二) 以北汕溪拋石護岸取代硬式堤防

打破臨北汕溪一側硬式堤防，在不改變北汕溪既有防洪功能、海岸安全防護之

基礎下，利用自然拋石護岸、拉高臨岸土丘等方式，來代替既有混凝土砌成的垂直硬式海堤，以復育海口生態，並創造可親水之環境。



大安港媽祖文化園區剖面透視

### (三) 停車場綠化及景觀廁所設立

為因應遊客停車需求，大安港媽祖文化園區西南側規劃作為停車場使用，共規劃停車場可停大客車 7 部、小客車 92 部（含 4 部無障礙車位）、機車 73 部（含 1 部無障礙車位）。

考量停車場位於濱海地區，為強化其生態性，本計畫基地停車場預計以增加綠化方式提升其生態性，除大量利用綠帶植樹作為車格分隔外，更於車格處採用植草磚鋪面，使雨水自然下滲，更減少大面積人為鋪面吸收太陽輻射，而植草磚間隙可使草種自然生長，打造更綠、更自然的停車場景觀。

於停車場設置景觀廁所，景觀廁所融入周邊環境為原則，避免選用不協調之顏色，並配合周邊造景設計，使廁所不再是突兀的存在，並能兼具功能與美感



#### (四) 園區內部空間使用建議

大安港媽祖文化園區基座建築內部空間使用機能，依據本計畫訪談議員之建議，可參考日本鳥取縣的「砂の美術館」置入沙雕收藏及展覽之功能，延長沙雕保存期限，並於冬季風大寒冷時亦可以舒適看展覽。

或建議配合臺中市積極推動自行車運動的政策，設立五星級的自行車驛站，以提供維修設備、廁所、洗手台、初級外傷醫護藥品、充足休憩空間（包括餐飲）、淋浴設備、自行車配件販售、自行車租賃（販售）、旅遊服務中心與道路救援、住宿等設施服務為主，並配合各年度國際自行車環台公路大賽、時代騎輪節、臺中自行車嘉年華等活動，提供自行車選手優質的休憩、補給空間。



5 星級自行車驛站(高苑科技大學)



鳥取縣的「砂の美術館」



## 第六節 鷺鷥林秘境營造計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

南埔堤岸的鷺鷥林，平時可見成群的鷺鷥、夜鷺、埃及聖鸚等平常不易見到的鳥類，清晨或黃昏時分鳥群成群飛舞自由遨翔，吸引愛鳥人士前來。其土地分區為非都市計畫地區的森林區，是林務局公布之防風保安林，成片的防風林樹種以木麻黃及黃槿為主，生長狀況良好。



鷺鷥林豐富的鳥類生態資源



茂密的木麻黃、黃槿防風林



鷺鷥林入口處賞鳥亭

防風林西側及北側的沙灘為質地細緻的白沙，配合埋於沙中的枯木、遠方矗立的風力發電機、素人以海洋廢棄物搭建的裝置藝術，以及西沉的夕陽餘暉，宛如濱海秘境。



素人藝術家海廢藝術品



臨海細緻美麗的白色沙灘



沙灘欣賞夕陽餘暉

#### (二) 關鍵課題

##### 1. 防風林路徑不明確，不易親近

鷺鷥林入口處僅有一賞鳥亭，且無停車空間等服務機能；木麻黃防風林生長茂盛，林況良好，現況並無明確路徑可進入，並穿越防風林抵達沙灘，一般民眾並不易親近。

建議透過明確步道及指引系統的建構，形成林中穿梭漫步及穿越防風林的小徑；並修繕、強化入口設施，提供相關服務機能及明確入口意象。

##### 2. 遊憩活動發展與生態保育間的平衡

鷺鷥林範圍土地主要為保安防風林，林相茂密且生態豐富，未來相關發展應以生態保育為優先，避免大型開發造成的擾動，在生態鞏固的前提之下適度的發展低干擾的遊憩活動，如賞鳥、散步、無動力水上遊憩等。

## 二、發展構想



圖 7-11 鷺鷥林秘境營造計畫發展構想圖

### (一) 服務機能及入口意象營造

以賞鳥亭作為進入鷺鷥林的入口起點，透過賞鳥亭的修繕整理，打造入口意象。由於周邊是以自然生態與天然景緻為主的空間，因此賞鳥亭與入口意象的打造其色彩、材質或形式上應配合環境條件、融入空間地形，不應成為喧賓奪主的設施。另於賞鳥亭旁空間設立廁所，引入水電設施，以提供基礎的服務機能如廁所、洗手洗腳等。建議由土地權管機關綜合評估需求後執行，確認執行後涉及生態保育專業諮詢事宜，由臺中市政府農業局配合協助。



與周邊環境景觀協調的入口意象

### (二) 防風林林下散步道

設置防風林林下散步道，指引遊客穿越防風林抵達海灘，或於林下穿梭享受悠

閒散步或作為防風林生態觀察、環境教育路徑。散步路徑應盡量避免過於深入防風林核心生態熱點區域，以免人為活動對於生態的干擾，或於適當地點設立賞鳥小屋降低擾動。



防風林散步道及低干擾賞鳥亭示意

### (三) 濱海沙灘環境整理

鷺鷥林以西的沙灘區，透過環境清整維護乾淨的沙灘環境，並以漂流木作為定沙樁，栽植定沙植物（如馬鞍藤等），穩固沙灘基質。並建議可以透過置入藝術家作品，成為特色濱海環境。



漂流木定沙樁與海灘藝術

## 三、推動執行

### (一) 協調保安林開發審查機制

鷺鷥林為林務局公布之防風保安林，是以土砂捍止、水源涵養、飛砂防止、防風及風景保安等為目的。因此本計畫欲設立林下散步道、賞鳥亭等遊憩與教育性質之設施，則需依據「保安林經營準則」之規範，並檢送相關建設資料，會同林務局相關人員進行會勘後同意開發。

### (二) 未來擴大發展的可能

鷺鷥林以北成片的沙灘，在長期發展方向上具有發展成濱海遊憩區之潛力，提供海水浴場等使用。發展過程中，可先經過海域水質長時間監測，確認水質穩定度及是否適宜海上遊憩活動，另啟動海岸環境清整與養灘，提供優質的海岸環境。未來開發作為濱海遊憩區則需服務設施建置（廁所、停車、洗腳等）以及設置救生員以維護水上遊憩安全。



鷺鷥林北側沙灘

## 第七節 高美聚落環境營造計畫

### 一、基地概況

#### (一) 基地現況

高美濕地以日落美景，每年吸引百萬人前往遊憩，大量的人車潮除影響停車交通外，也對生態造成影響。美堤街靠濕地一側的農田，也因為具有商機而改作停車場或餐飲販賣，未受規範之沿街景觀觀感不佳。濕地遊客服務中心及周邊停車場自 2019 年啟用，已舒緩部分人潮與車潮，服務中心亦提供遊客服務、導覽教育、餐飲等功能。然而濕地木棧道與遊客服務中心相隔甚遠，大大影響遊客往來此二處之意願。



圖 7-12 高美聚落環境營造計畫範圍圖

#### (二) 國土計畫及都市計畫土地使用分區

##### 1. 國土計畫—臺中市國土計畫

依據臺中市國土計畫（核定本）之規劃（圖 7-13），高美濕地所在的清水區在整體空間規劃上，屬於雙港門戶策略區，依著臺中港、臺中機場的雙港的交通特性，配合海線觀光資源，朝向雙港門戶、增值觀光方向發展；而高美濕地周邊地區則是透過觀光整體發展之規劃，完善相關軟硬體設施，改善現況食宿遊購等各面向議題，串接海線觀光遊憩廊帶。

高美濕地周邊地區的國土計畫分區主要是農業發展地區第五類，而高西里則被劃定為城鄉發展地區第一類，其發展行為依都市計畫法所管制。

## 2. 都市計畫－臺中港特定區計畫

高美濕地周邊土地屬於臺中港特定區計畫，土地使用分區以農業區為主，臨美堤街一帶則是海堤專用區、遊憩服務用地、燈塔用地及公園用地（現在為高美遊客中心使用），近風車大道、防風林一帶屬於港埠專用區，為臺中港務分公司所管轄（圖 7-14）。



圖 7-13 高美地區國土計畫分區

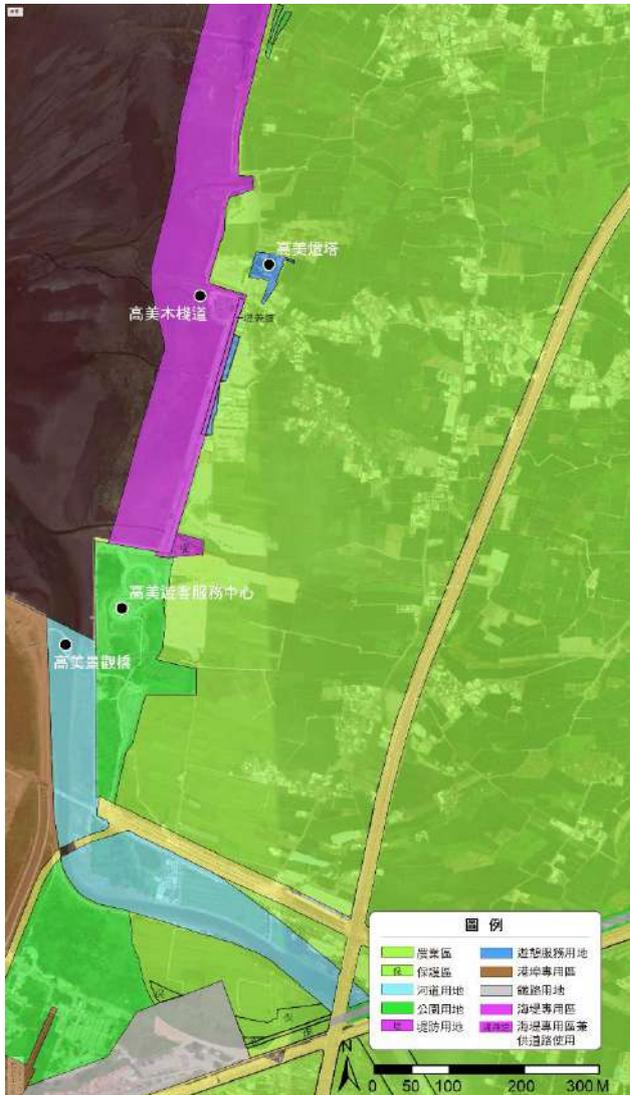


圖 7-14 高美地區土地使用分區

### (三) 土地權屬

高美地區土地多屬於私有地，公有地分布詳圖 7-15，除了道路外，多分布於鄰近高美濕地一側，包含遊客服務中心用地、高美燈塔園區用地、清水幼兒園，及濕地沿線零星土地；管理者包含國有財產署、臺中市政府建設局、臺中市清水區公所、清水幼兒園等。

### (四) 地形及水文

高美地區地形平坦水圳密布，水圳灌溉了高美地區廣袤的農田，縱橫交錯的圳路更形成重要的地形紋理。依據農委會公開的臺灣農田水利會渠道圖，高美地區重要的水圳包含海口支線、下海口支線、舊庄支線等（圖 7-16）。



圖 7-15 高美地區公有土地分布圖



圖 7-16 高美地區重要廟宇及水圳資源分布圖

## （五）生態與濕地保育

### 1. 高美重要濕地

高美重要濕地（Gaomei Wetland）於民國 100 年 7 月 1 日公告為國家級重要濕地，依據濕地保育法之指示，於民國 107 年 12 月 12 日公告實施高美重要濕地（國家級）保育利用計畫，其範圍及分區如圖 7-17 所示。

高美重要濕地範圍跨越清水區及大安區，北側以大甲溪出海口北岸為界，南側至臺中港北防砂堤，面積共 734.3 公頃。本區並同為高美野生動物保育區範圍。濕地應以保育為主要目標，在符合生態乘載量之原則下發展旅遊，允許明智利用濕地之使用方式。依據明智利用原則，將高美重要濕地規劃為核

心保育區、環境教育區、其他分區等三大類。核心保育區為海堤向外 500 公尺範圍，主要目的以保護雲林莞草及生物多樣性熱點為主。環境教育區範圍為既有木棧道，供遊客環教遊憩使用。其他分區則提供在地區民從其原來使用，含括農業、鰻魚及貝類捕撈。

## 2. 高美野生動物保護區

面積 734.3 公頃，與高美重要濕地(國家級)保育利用計畫範圍一致。計畫目標以改善棲地環境，確保環境完整以利其生存繁衍，及結合當地居民、學校等資源，推廣生態旅遊，並使保育觀念扎根，其範圍及分區如圖 7-18 所示。

高美野生動物保護區劃分為 3 分區，核心區為雲林莞草範圍，以保護、學術研究為主，並限制開發行為；緩衝區為核心區向外延伸 100 公尺區域，用以確保核心區不受干擾，並容許有限度使用；剩餘部分為永續利用區，在無礙於自然生態平衡前提下，容許運用動植物獲取其教育、學術、經濟等效益。另高美野生動物保護區保育計畫中亦規範「解說木棧道僅開放民眾於木棧道上方通行，禁止民眾於木棧道下方泥灘地活動」，以落實保育之目標。

## 3. 保安防風林

高美濕地周邊防風林包括位於大甲溪出海口南岸 1436 號及臺中港北側 1435 號保安防風林。其中 1436 號保安林以營造防風樹種之生態林並作為環境教育基地為目標，林務局將其命名為「高北番仔寮保安林」，並透過社區林業計畫與高北社區合作，規劃未來於該區進行生態導覽及環境教育遊程，可進一步納入高美濕地整體遊程規劃中。



資料來源：本計畫繪製

圖例

- 保育利用計畫範圍
- 核心保育區
- 環境教育區
- 其他分區

0 0.5 1 Km

圖 7-17 高美重要濕地保育利用計畫分區



資料來源：本計畫繪製

圖例

- 野生動物保護區
- 核心區
- 緩衝區
- 永續利用區

0 0.5 1 Km

圖 7-18 高美野生動物保護區分區

## (六) 高美地區歷史變遷

依據清道光十二年（1832年）彰化縣誌記載，高美地區原稱高密，主要因為海灘深度能將撐船的竹竿整支拖下去，而「高」與竹竿台語發音相同，「密」在台語上有淹沒的意思，因此而得名。



高美地區的發展可追溯到清乾隆四年（1739年），楊、蕭、王、趙等家族進入大甲溪岸開拓，後又轉往高密庄一帶，自此高美開始有較大規模的發展，當時的聚落如趙厝、董厝、魚寮、田中央仔、舊庄等，仍保有許多傳統聚落與三合院建築。而高美地區的灌溉系統，則在清乾隆四十五年（1789）所開鑿，由高美圳主幹道與其支線所構成，灌溉 800 多公頃的農田，水圳所經之處，農民種植防風林樹種，形成了在地農民與自然之間互動的歷史痕跡。日治時期，則在高美地區設立學校（今日的高美國小），昭和七年（1932年）則正式啟用高美海水浴場，海水浴場遊客絡繹不絕，當時的高美已經是清水重要的名勝據點。

至民國 56 至 71 年間，紅白相間的高美燈塔正式啟用，除指引船隻航行外，更是高美地區重要的地標。而至民國 65 年，十大建設之一的臺中港正式竣工啟用後，受到臺中港北防砂堤之影響，高美海水浴場河砂淤積加速，遊客稀少導致關閉，而淤積的泥沙在長期演替下，形成了目前所見的高美濕地。

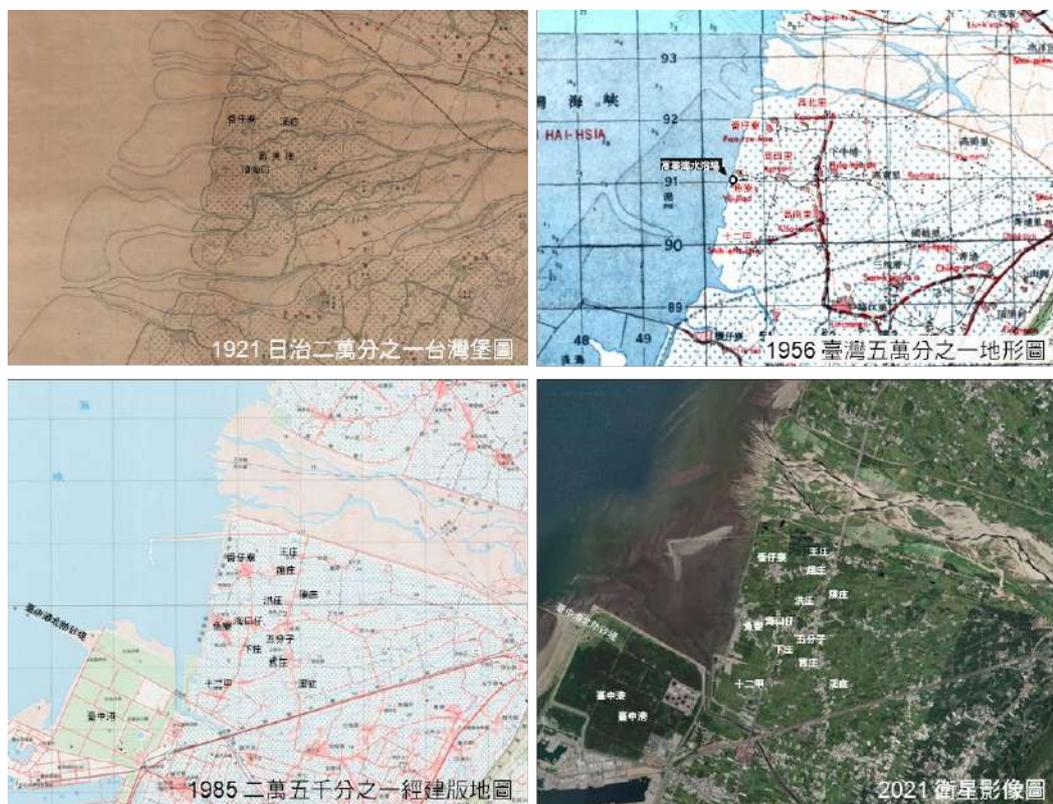


圖 7-19 高美地區的歷史演變

## (七) 其他人文資源

### 1. 重要廟宇

高美濕地周邊重要廟宇共有 4 座，分別為西安朝天宮、文興宮、進興廟、慈法巖。西安朝天宮為地區信仰中心，祭祀天上聖母，文興宮祭祀三府王爺，進興廟侍奉趙府千歲，慈法巖侍奉清水祖師。



西安朝天宮

### 2. 宗教慶典

高美地區每年的農曆九月會舉行觀音佛祖回娘家的活動。供奉於清水紫雲巖的主神觀世音菩薩原來自高美地區，於每年的農曆九月一日，會由高美地區的五個里居民，組成一個龐大的迎接隊伍，到紫雲巖接駕，將神尊迎回娘家高美作客三天，不僅沿途居民擺香案膜拜，更會舉辦法會及宗教活動慶祝，這項宗教習俗已歷經近百年之久。而在每年恭迎佛祖回鑾的前一天，高美地區會舉行「安五營」，安奉兵馬鎮守東、南、西、北、中五方營頭，以防止魑魅魍魎入庄侵擾。



文興宮



進興廟

### 3. 黃槿葉作粿傳統文化

早期農村時代，海線地區老一輩的人家會拿黃槿葉子作為炊粿(紅龜粿、草仔粿等)的襯墊材料，方便、環保且不黏手，而黃槿葉炊出的粿也獨具風味，所以黃槿又被稱為粿葉樹。



慈法巖



觀音佛祖回鑾遶境



安五營



黃槿葉作為粿的襯墊

## 二、關鍵課題

### (一) 濕地周邊服務機能及景觀品質待改善

高美濕地豐富的生態、夕陽美景、風力產業地景，吸引大量遊客湧入，被國外網站譽為「一生必遊一次」的景點。然而因土地所有權多為私地，致公共服務設施較為缺乏，而缺少管制及良好規劃之下，周邊的攤商、建築等空間亦較不易維持，而呈現與環境不協調之狀況。

- 透過都市計畫相關規範制度的建立，避免建物興建破壞景觀，並將攤販集中管理及設立規範，避免雜亂。
- 臨美堤街一側應留設防風綠帶，塑造優質景觀，並可作為濕地與較高強度發展地區之間的緩衝空間。
- 透過公共設施帶劃設及土地徵收，建設公共服務設施，如接駁車停等空間、公共廁所、休息空間等。

### (二) 交通接駁與景點動線間的串連整合

高美濕地周邊道路，除三順路外，多屬於地方社區型的街道巷弄，道路狹小易阻塞，大量車流湧入不僅造成無法消化的交通壓力，對於社區民眾亦造成干擾。

- 沿續既有假日交通接駁機制，並擴大接駁範圍自高美濕地至梧棲漁港，串連兩側發展。
- 短期以小型巴士方式做為接駁工具，長期希望透過無人自駕車之研究與推廣，運用在高美木棧道至梧棲漁港此區域的接駁。
- 提供完善的自行車租賃系統及舒適的自行車騎乘環境，提升騎乘意願。
- 新闢環狀交通動線，將遊客動線與居民生活動線適當分隔避免干擾。

### (三) 人潮及車潮造成的濕地生態保育問題

高美濕地於 2017 年 8 月經內政部營建署公布為國家級重要濕地，同時也是農委會公告「高美野生動物保護區」及「高美野生動物重要棲息環境」，重要物種包含雲林莞草形成的草澤與其中多樣的濕地物種。雖設有解說木棧道避免遊客踏入濕地核心保育區範圍，然過多人潮與車潮之壓力，仍會影響濕地生態。

- 透過交通攔截圈的概念，將私家車輛引導至第一、第二停車場及高美地區外停車場（如梧棲漁港停車場），再轉乘接駁車至高美濕地，以減少車輛對生態干擾。
- 發展及完善周邊設施，引導人潮前往（如海角明珠、遊客中心等），避免過度集中於木棧道而破壞生態。

#### (四) 季節氣候及氣候變遷議題對於海岸地區的影響

冬季寒冷風大是臺中海岸地區的季節氣候特徵，也造成冬季的遊客銳減及居民生活上的影響與不便。另在全球氣候變遷的當下，極端氣候、海平面上升等議題時刻影響著海岸地區，應以長遠性的視野思考防範與因應措施。

- 以冬季作為環境修復的時機，利用期間進行遊憩景點的更新補強，及針對生態熱點地區如短暫休園等方式使生態自然修復，提供隔年更好的遊憩品質
- 冬季以室內遊程、賞鳥、社區文化體驗等為主打，發展季節性遊程。
- 臨美堤街一側應留設防風綠帶，以作為防風固沙之效，減低冬季強風之影響。
- 面對氣候變遷，應思考調適之作為，例如建物一樓以低度發展或公共空間為主，以避免淹水災害，或保留既有農地滯水、創造滯洪池、鋪設透水鋪面等作為。

#### (五) 國土計畫中劃定為城鄉發展地區第一類之土地使用議題

臺中市國土計畫於 110 年 4 月 30 日由內政部核定並公告實施，其中高美地區因應未來發展需求，將高美濕地遊客中心以北至高美路，西至美堤街、東至台 61 之區域劃設為城鄉發展區第一類，以做為未來彈性發展腹地。

- 未來若調整土地使用分區及發展規劃時，應保留地方紋理，重要的水圳、聚落及歷史空間應予以保留，並設計緩衝空間，避免受到發展破壞。

#### (六) 既有農地遭受分割破碎或轉作他用

臨美堤街一側的農業用地因地主認為較無經濟效益，而轉作停車場、賣店等其他用途，且亦有逐年擴大之趨勢，導致農地減少、破碎化。

- 既有已休耕農地，可經規劃後適當開放其他低強度的活動或商業使用。而仍在耕作之農地，透過對於農民的教育及政策，倡導農地保留概念，以達到氣候調節、水文調節、生態棲地等目的。

## 二、發展構想

生態是高美濕地的本質，瀕危植物雲林莞草、潮間帶的招潮蟹與彈塗魚等，創造高美濕地獨特的重要價值；周邊的重要聚落以及農田水圳紋理，則反映出先民墾殖、與自然共存的文化與智慧。因此高美地區發展構想應是在保護濕地生態及保存聚落文化的架構下，適度推動觀光與發展，透過公部門、當地社區乃至遊客共同努力，逐步維護環境與資源，創造與自然和諧共存的里海村落。在此架構下提出「尊重生態，里海精神」、「在地重要生活紋理的保留與保存」、「提升環境美感，

創造景點品質」、「多元交通接駁系統整合」4項發展原則，以及4大分區+2解說據點的空間構想。

## 4 項發展原則

尊重生態 里海精神	提升環境美感， 創造景點品質	在地重要生活紋 理的保留與保存	多元交通接駁系 統整合
<ul style="list-style-type: none"> <li>/ 降低開發量體</li> <li>/ 訂立發展準則</li> <li>/ 木棧道承載量</li> <li>/ 發展大眾運輸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>/ 防風林緩衝空間</li> <li>/ 提升服務機能</li> <li>/ 老建築保存再利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>/ 地景紋理保留</li> <li>/ 圳道兩側劃線地</li> <li>/ 信仰中心保存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>/ 大眾運輸與綠色交通</li> <li>/ 攔截圈與接駁</li> <li>/ 無人車、臺灣好行</li> </ul>

### (一) 高美濕地生態保育區

依循尊重生態的發展原則，將高美重要濕地保育利用計畫之範圍劃設為濕地保育區。保育區內以濕地生態的保留、保存與復育為重，限制高強度的開發行為；觀光發展將以不破壞生態為優先考量，在永續生態的考量下，遊客禁止踩踏進入保育區內，而高美濕地木棧道亦應管制進入人數，並以生態觀察與研究為主要開放之目的。相關限制將依循內政部營建署擬定之「高美重要濕地保育利用計畫」，及臺中市政府農業局公告「高美野生動物保護區保育計畫」之內容進行相關管理與管制。

- 高美重要濕地保育利用計畫：保育利用規劃原則之規範「高美重要濕地，應以保育為主要目標，在符合生態承載量之原則下發展旅遊，並且在濕地零淨損失前提下，允許「明智利用濕地」之使用方式」。
- 高美野生動物保護區保育計畫：此計畫將高美濕地劃分為「核心區」、「緩衝區」及「永續利用區」三大區塊，並訂立相關管制規則，如禁止騷擾/虐待/獵捕/宰殺動物或破壞動植物棲地之行為、不得使用空拍機，以及漁民可以從事漁業作業範圍。
- 高美濕地木棧道應管制進入人數，並以生態觀察與研究為開放進入之主要目的。

### (二) 發展核心區

核心區分為遊憩發展核心及聚落文化保存核心，遊憩發展核心在不影響生態之限制下，提供旅遊服務機能，聚落文化保存核心則是在歷史文化的保存前提下，改善環境，提升其遊憩潛力。

#### 1. 遊憩發展核心

沿美堤街一側之農地，逐年消失及轉作他用之情形日益嚴重，而被填平的農地裸露的土石，易影響整體景觀品質。因應遊客之需求及當地民眾之生計，

以臨美堤街未耕作農地範圍劃為「遊憩發展核心」，透過都市計畫的調整，將防護綠帶、人本交通、公共設施等納入範圍內一併思考，以強化高美濕地服務效能。

- 公共設施應集中設置於美堤路一側以緊密連結高美濕地、遊客服務中心，並提供必要的服務功能。
- 因應人本及大型活動需求，公共設施應包含：人行道、自行車道、休憩座椅、喬木防風綠帶、單車驛站、廁所、垃圾桶及廣場空間。
- 因應接駁車接駁功能，應設置接駁點、迴轉車道等空間。
- 建議於土地管制要點納入對於建物量體、色彩及燈光之建議。
- 對於氣候變遷與天候之考量，設立防風綠帶，並建議建物低樓層以低度使用行為為主，避免海平面上升及淹水造成損失。

#### (1) 短期建設發展建議

清水區高西段 536 地號（面積 312.40 M<sup>2</sup>）、536-1 地號（面積 509.94 M<sup>2</sup>）、537 地號（面積 1,016.45 M<sup>2</sup>）總面積約 1,838.79 M<sup>2</sup>，其所有權皆為國有地，由經濟部水利署第三河川局管理。依據臺中市政府經濟發展局表示，高西段 536、536-1、537 地號土地將作餐飲景觀建築，目前為規劃階段。配合高美地區之發展構想及臺中市政府經濟發展局計畫，本案提出短期建設構想，以「配合周邊綠帶，創造地景建築」為主要構想。

高美地區臨美堤街一側長期發展構想為建立防風林帶，以提升景觀美質及達到防風抗災與生態緩衝效果。短期的示範建設，除周邊綠帶的設立外，建議可以參考如南寮漁港波光市集等案例，以輕量化、半開放式的頂棚結構，創造更具彈性的空間使用模式，頂棚下空間可做為市集提供攤販進駐與遊客休憩，並提供廁所等公共設施，而與具特色的地景建築形式，則可成為吸引又可打卡的獨特地標。





Serpentine Gallery Pavilion 環境、樹與建築體融合，並提供彈性使用功能



經發局規劃之高美濕地餐飲景觀建築構想

(2) 長期建設發展建議

A. 空間配置與建築構想

臨美堤街一側之長期發展構想，應以建立完整的 15M 防風林帶與人行、自行車道，作為遊憩發展區與高美濕地生態保育區之間的緩衝空間，同時達到防風抗災的效果，提升遊客於林下行走活動之舒適度。並於高美木棧道一側設立接駁站，提供駁車停等、餐飲、廁所等相關服務機能，於防風林綠帶上每隔 50 公尺設立一座椅，並將電桿地下化，整合服務與公共設施帶機能。

後方空間則建議可朝向商業街的模式發展，以二至三層樓建築為主，避免過大的量體；二樓以上可設置連通空間及開放空間，遊客可由高處眺望高美濕地，觀賞夕陽落日；一樓空間以低度使用為主，以避免海平面上升及極端氣候造成的淹水造成財產及安全損失，並提供更彈性的空間利用方式，相關的空間配置及建築構想詳圖 7-20 所示。



圖 7-20 遊憩發展核心區平面圖



建築量體與意象案例參考  
(葡萄牙 passeio de neptuno)



建築二樓連通道及眺景平台



建築量體與意象模擬



廣場空間模擬



圖 7-21 遊憩發展核心區模擬圖

B. 景觀植栽配置及景觀意象

高美濕地周邊設立 15M 防風林帶，建議透過複層植栽方式進行植栽配置，並選用適宜於濱海地區生長之樹種，營造原生自然的濱海景觀意象。喬木包含木麻黃、黃槿、苦楝等樹種，灌木包含草海桐、白水木、鵝掌藤等，低矮的草本包含文殊蘭、濱豇豆、海雀稗等植栽。複層植栽不僅增加環境多樣性與豐富度，隨著時間的推移，亦能自行演替，形成更為自然的防風林相，建議植物請詳表 7-2。

表 7-2 高美濕地周邊地區防風林綠帶植栽配置建議植物列表

植栽類型	植栽名
喬木	木麻黃、黃槿、相思樹、苦楝、水黃皮、朴樹、海欖果、臭娘子、瓊崖海棠、福木、繖楊、構樹、無葉檉柳、稜果榕、大葉山欖、銀葉樹、小葉南洋杉及台灣海棗等

小喬木或灌木	草海桐、白水木、台灣海桐、海茄苳、毛苦參、苦林盤、鵝掌藤、月橘、厚葉石斑木、象牙樹等
草本或藤本	馬鞍藤、蔓荊、濱刀豆、濱豇豆、肥豬豆、濱水菜、過江藤、鹽地鼠尾粟、海雀稗、苦林盤、文殊蘭、苦檻藍、鯽魚膽、三葉埔姜等

### C. 車行動線及停車配置

依循交通攔截圈的構想（圖 7-23），假日遊客較多時，應進行車輛管制，將外車引導至高美濕地第一停車場、高美濕地第二停車場或環港北路上停車空間，禁止進入美堤街，再經由接駁方式抵達高美濕地。平日人潮較少，則可開放外車駛入美堤街抵達遊憩發展核心區。

表 7-3 高美濕地周邊既有停車場

停車場	規格配置
高美濕地第一停車場（公 68 高美濕地遊客服務中心暨體驗館停車場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大型車 3 格</li> <li>■ 小型車 87 格（含無障礙車位 3 格、親子車位 2 格）</li> <li>■ 機車 81 格（含無障礙車位 2 格）</li> </ul>
高美濕地第二停車場（公 69 公園暨轉運停車場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大型車 50 格</li> <li>■ 小型車 465 格（含無障礙車位 10 格、親子優先車位 10 格）</li> <li>■ 機車 129 格（含無障礙車位 3 格）</li> <li>■ Ibike 38 格</li> </ul>
環港北路停車場一（高美風車大道上）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 小客車 14 格（含無障礙車位 1 格）</li> <li>■ 機車 11 格</li> </ul>
環港北路停車場二（高美風車大道上）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 小客車 14 格（含無障礙車位 1 格）</li> <li>■ 機車 11 格</li> </ul>



圖 7-22 高美濕地周邊車行動線及停車配置圖

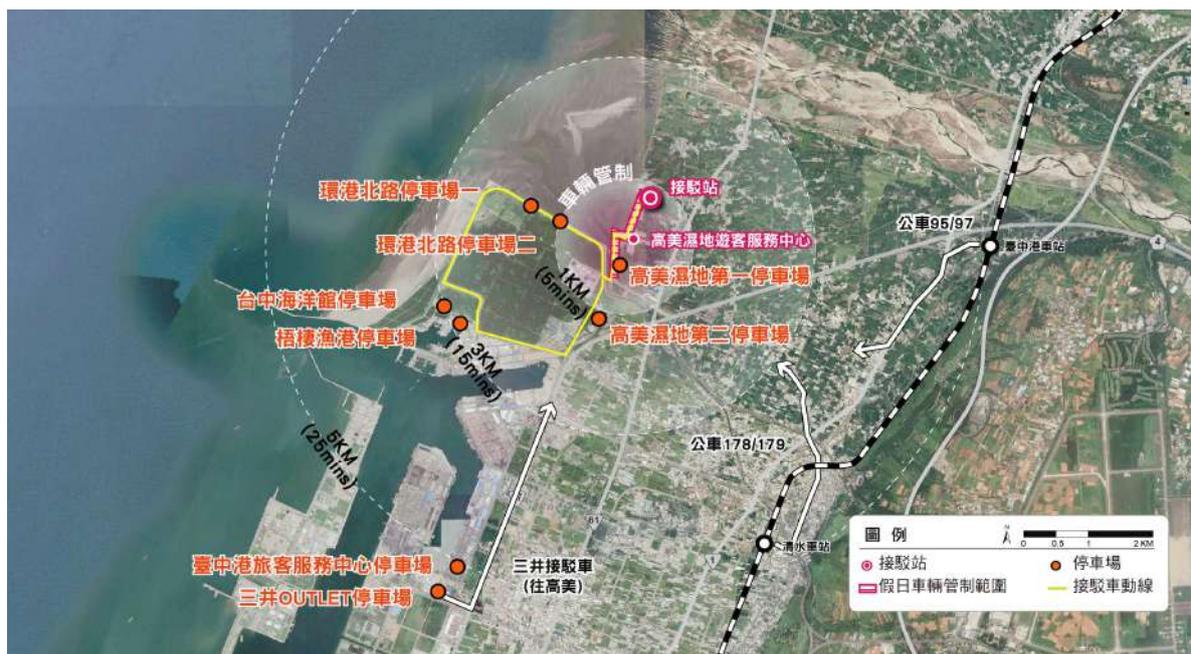
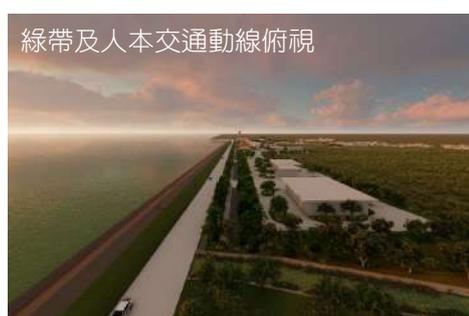


圖 7-23 高美濕地周邊交通攔截圈概念圖

#### D. 人本運輸及動線規劃

本區域人本交通動線包含於防風林帶處設立 2M 人行道及 3M 自行車道，便於遊客漫步於高美濕地遊客中心、遊憩發展核心區內商店街、高美木棧道、高美燈塔園區及周邊聚落之間。本區域亦設置 ibike 租賃站及接駁站，便於遊客選用多元的交通運具。高美濕地周邊人本運輸及動線規劃請詳圖 7-24。



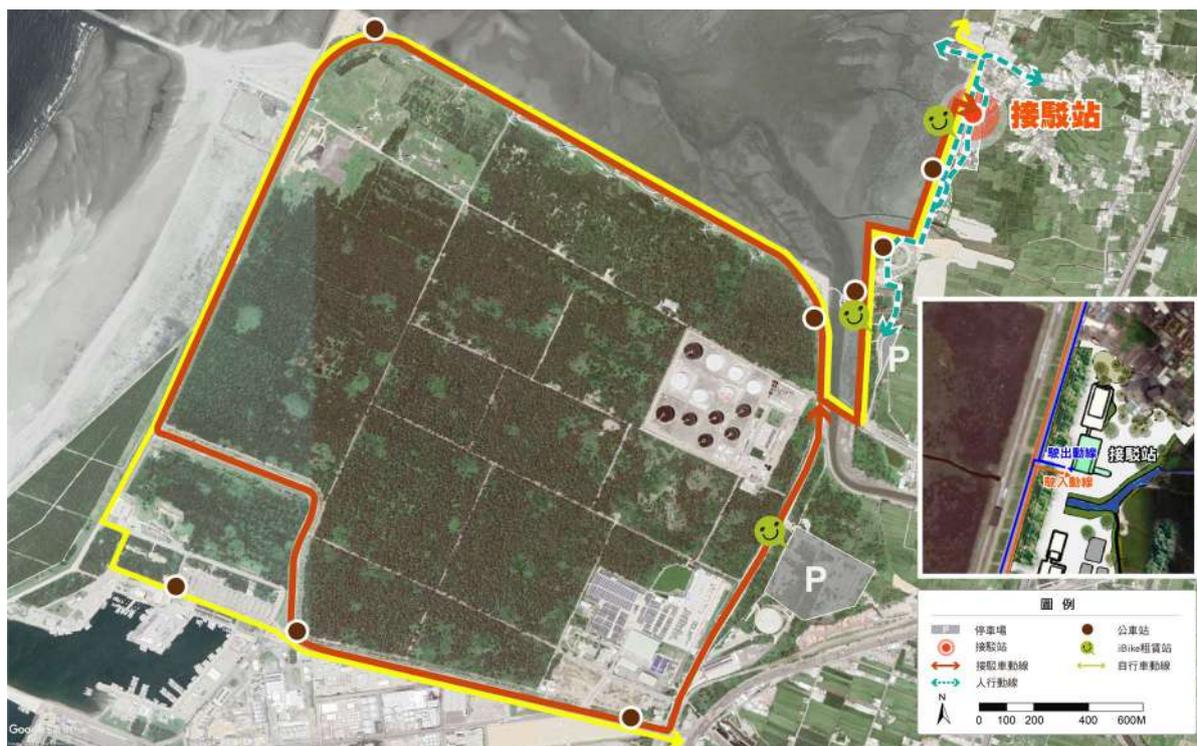


圖 7-24 高美濕地周邊人本運輸及動線規劃圖

臨美堤街靠近高美木棧道一帶的土地建議設立接駁站，提供交通轉乘空間，並納入廁所、簡易餐飲、旅遊資訊提供等服務機能。依據本計畫第五章整體空間藍圖中提出之旅遊無縫接軌服務內容，透過多元化的交通接駁方式，以減少私人運具的使用。其中對於高美濕地周邊的大眾運輸盤點，建議既有公車 178、179 路線以及臺中三井 OUTLET 接駁專車駛入接駁站停靠，另於未來爭取台灣好行路線及高美無人自駕接駁車，亦建議駛入接駁站內。

表 7-4 高美濕地周邊人本運輸及動線規劃建議表

編號	大眾運輸	行經 / 串接路線	路線變更建議
1	臺中公車 178 路線	清水車站-高美-高美濕地	既有美堤街公車站移入接駁站
2	臺中公車 179 路線	清水車站-高美-高美濕地	既有美堤街公車站移入接駁站
3	臺中公車 111 路線	清水車站-高美濕地-梧棲觀光漁港	建議延駛入接駁站
4	臺中公車 309 路線	高美濕地 - 臺中車站 - 高美濕地	建議延駛入接駁站
5	臺中公車 688 路線	清水車站-高美濕地-臺中港旅客服務中心	建議延駛入接駁站
6	臺中三井 OUTLET 接駁專車	沙鹿車站-三井-高美濕地遊客服務中心	建議延駛入接駁站
7	台灣好行臺中濱海線公車	臺中高鐵站-梧棲老街-高美濕地-大安濱海樂園-鎮瀾宮-大甲車站	目前無此路線，未來建議爭取開通
8	高美無人自駕車接駁	接駁站-遊客服務中心-梧棲漁港-高美第二停車場	目前無此路線，未來建議優先發展

## 2. 聚落文化發展核心

高美地區自清領後，歷經日治到民國的發展，雖經不斷地改建與拓展，然其紋理仍大抵被保留下來，包含宗教廟宇、農村建築等，皆為先人們在這塊土地生活的痕跡。以高美地區重要的信仰中心－西安朝天宮、文興宮、進興廟、慈法巖等四座廟宇建築，及高美地區尚存之古厝建築為核心，劃設為「聚落文化發展核心」。



聚落文化發展核心以老厝及信仰文化的保留保存為目標，老厝建築的座向展示先民與環境之間的互動。透過周圍環境整理、文化考察研究、解說導覽機制及老建築修復再利用等手段，開發其旅遊潛力，並達到保存之目的。

- 老厝建築保留，並參考金門國家公園傳統建築活化或「花蓮縱谷特慢車計畫」之手法，由公部門與屋主簽定契約並修復再利用，以作為服務區、解說站、賣店、活動場域、藝術家進駐空間等多功能用途。
- 西安朝天宮、文興宮、進興廟、慈法巖等四座廟宇建築保留，避免因開發而消失。
- 廟宇及古厝空間環境整理與營造，美化空間達到居民聚集、遊客休憩等多方用途。
- 歷史文化的探究發掘，並結合解說人才培養，作為發展成聚落文化遊程之基礎。



新瓦屋客家文化保存區 審計新村 藍晒文化園區  
聚落群與老建築的再利用案例

### (三) 水綠緩衝區

水圳與農業密不可分，如同農地的血管，扮演灌排功能的重要角色，蜿蜒的圳道劃出漂亮的紋理。以縱橫交織於農地上的水圳劃設為水綠緩衝區，作為發展

區域與保留、保育地區的緩衝。在水圳旁增加綠地空間，強化生態環境，亦保留既有的地景紋理，塑造優美的風貌環境。



高美地區散落於田中的聚落紋理

- 針對水圳的保留，建議可沿圳溝兩旁增加綠化，作為緩衝與形塑水綠交織的景觀，更可沿大型的溝圳規劃遊遊路徑，作為社區旅行的遊程之一，也創造優美的環境供居民日常使用。

#### （四）一般區

除保育區、發展核心區、水綠緩衝區外的區域，皆為一般區。本區域的規劃上，以保留當地產業及紋理為主，既有發展區維持現況不進行大幅度的調整，並透過



水圳與防風植栽交織的地景紋理

相關規範防止高強度的發展。另

外應帶入社區營造的手法，透過既有執行的社區營造相關補助案，輔導當地居民進行環境的改善整理，除提升生活品質，更加強觀光效益。

- 社區環境改善：透過社區營造、藝術家進駐等方式，培養民眾對於居住環境的認識與認同，鼓勵綠化、保存農村紋理與文化，引起自發性的環境改善與維護，創造獨特有個性的高美聚落。
- 農業區保留：大片的農業區為展現高美聚落紋理重要的基質，其定義了整體環境的氛圍，亦是當地水分涵養、生態維護、景觀形塑不可或缺的元素，因此農業區的維持與保留應受到認同與重視。以里海倡議的思維，合理的利用土地，將農地視為濕地生態的延伸，透過友善農法大造永續生態的環境。並於休耕期間以栽植花海或邀請藝術家進行大地藝術創作等方式，展現不同時節更替的地景之美。



休耕期的波斯菊花海

#### （五）遊客教育解說據點

配合周邊豐富的濕地生態環境、村落歷史、海洋文化，指定高美遊客中心及高美燈塔園區為遊客教育解說站，提供完善的解說導覽系統，培養專業導覽人員，並持續進行環境、文化的相關研究與保護。

##### 1. 高美濕地遊客服務中心

高美濕地遊客中心占地約 8.4 公頃，目前由臺中市政府建設局管理。遊客服務中心位於高美濕地及台中海洋館的中繼位置，扮演連結高美濕地及台中海洋館的機能，因此相關的旅遊服務、資訊提供、導覽訊息、知識傳達等機能皆應配合周邊景點而因應提升。另外，除既有的導覽及生態體驗館之規劃，可以傳達深刻的濕地生態知識外，更建議服務中心提升空間機能，設施更新、指標導覽系統更新及開放二樓觀景平台，以觀賞高美夕陽及風車，紓解木棧道壓力、提升使用率。



高美濕地遊客服務中心環境品質及抵達可及性提升

而作為周邊景點的核心中繼站，亦應強化其交通轉乘之便利性，包含停等空間、交通資訊的提供等，皆須配合交通接駁規劃而更新及提升。

## 2. 高美燈塔園區

高美燈塔興建於 1967 年，1982 年停止運作後燈塔功能不在，交通部航港局於 2014 年翻修後開始開放參觀。高美燈塔為臺灣現存唯一外觀呈紅、白相間且平行條紋的燈塔，其迄立在高美地區觀盡高美的古往今來，因此存有許多故事可以挖掘述說。

園區目前對外開放，配合臺中海岸自行車道的規劃，可提供自行車驛站機能，或改建部分區域作為「燈塔旅宿」；另透過相關導覽，結合周邊濕地、聚落、1436 號防風林營造及高美燈塔的故事成為新的導覽主題，並評估登上高美燈塔之可行性，透過預約導覽制度以合理控管登塔人數，並帶領遊客從另一個高度檢視高美地區特殊的風景紋理。



高美燈塔園區開放導覽及登塔之可能性

- 燈塔活化再利用，閒置之燈塔備勤室、貯藏室規劃為「燈塔旅宿」（交通部航港局刻正推動）
- 提供自行車驛站機能。
- 開放高美燈塔，採預約導覽制度，有條件的限制開放。

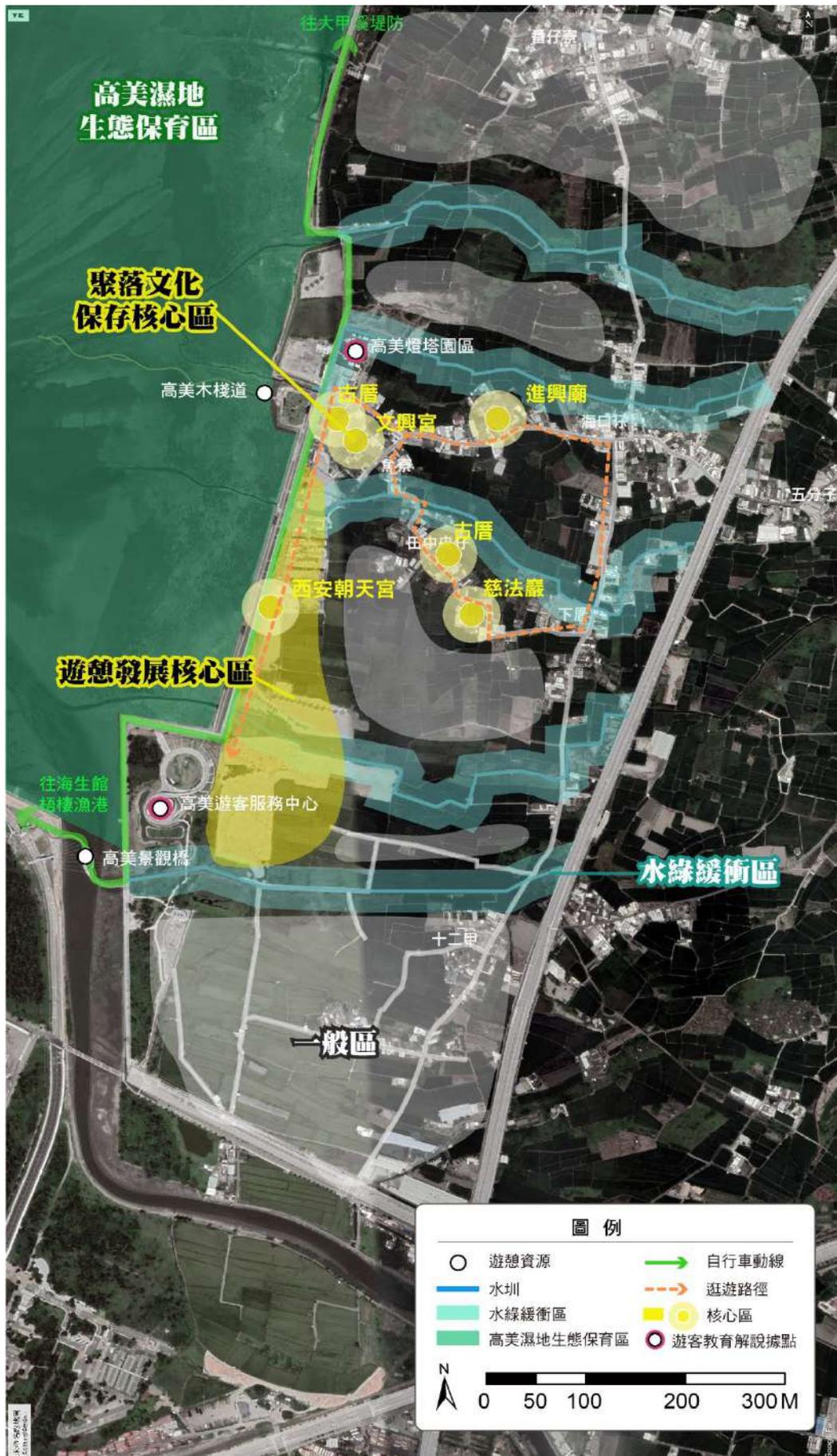


圖 7-25 高美聚落環境營造計畫發展構想圖

### 三、推動執行

#### (一) 土地取得及土地使用分區調整

##### 1. 公共設施用地需求

高美地區所需之公共設施(表 7-5)，包含：防風綠帶、廁所、遊憩空間、公車停等空間、人行道及自行車道、iBike 租賃站，預估所需公共設施土地總面積約 12,140 m<sup>2</sup>。

表 7-5 高美濕地周邊公共設施用地需求表

公共設施類型	需求面積(m <sup>2</sup> )	備註
防風綠帶及人行道、自行車道、公共設施帶	9,000	距離約 600m，建置 10m 防風綠帶，3m 寬自行車道，及 2m 寬人行道，整併公共設施(座椅、電桿地下化)。
接駁站	3,000	建置接駁站(1300 m <sup>2</sup> )，內部須提供候車空間、餐飲、廁所等機能。 建設公車站及公車迴轉車道，可提供 4 處公車臨停車格、公車道及迴轉空間，依據「市區道路附屬工程設基規範」最少應留設半徑 14.32m、面積約 321.94 m <sup>2</sup> 迴轉空間。
iBike 租賃站	140	建置租賃站面積約 7m*20m，可容納約 60 台 iBike 停放
<b>總面積</b>	<b>12,140</b>	

##### 2. 土地取得方式

###### (1) 透過都市設計準則規範，留設綠帶

將綠帶需求及建設原則納入都市設計準則，規範未來土地開發時，需於美堤街一側設立 15M 綠帶。此方案政府無花錢取得土地，其非涉及土地徵收，民間反彈意見較小；缺點為由民間自行建設綠帶，耗費時程長，且較不易控管品質，另因無足夠公有地，無法建設完整的接駁站。

###### (2) 區段徵收

以臨美堤街一側目前無進行農作之範圍為區段徵收範圍(圖 7-26)，政府主要取得美堤街一側的公共設施用地及老厝範圍土地，優先投入資源建設必要性公共設施；後方土地則經變更土地使用後，由參與徵收的所有權人按權利價值領回土地，並依照變更後之土地使用分區管制條例之規定進行建設。

依照建設發展的土地需求，扣除公有地後，仍需區段徵收 50,145.54 M<sup>2</sup> 的私有土地。

###### (3) 土地徵收

以公共設施帶及接駁站點土地為區段徵收範圍(圖 7-27)，可設立綠帶、人行道、自行車道、座椅、接駁站及電桿地下化作業。政府依土地市價

買回，優先取得土地，以公部門先行方式建設必要性之公共設施，提升環境美質及服務品質，並可帶動後續民間自行發展。後方土地則由土地所有權人，依既有農業用地之土地使用分區管制條例之規定進行建設，或透過土地變更方式進行合宜之開發。

依照建設所需取得的土地面積並扣除公有地後，仍需徵收 7,716.82 M<sup>2</sup> 的私有土地。

### 3. 土地使用分區調整

針對土地使用分區調整方面，取得之土地以臨美堤街防風林綠帶空間調整為園道用地，而鄰近木棧道一側劃設為遊憩服務用地，以建設接駁站為主，相關規範依照臺中港特定區計畫土地使用分區管制要點辦理；其餘未耕種之農業區，則容許未來發展包含商業、住宅、休閒農業、公園綠地等彈性發展。另農業區變更為非農業使用，則需依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」擬具農業用地變更使用說明書並徵得農業主管機關之同意。

表 7-6 高美濕地周邊土地使用分區調整建議表

位置/範圍	變更內容		變更理由
	原計畫	新計畫	
高西段 943、955、943-1、1175、1178、1179、1176、1177、1180 地號	農業區 (4,100.56 m <sup>2</sup> )	園道用地 (供人行及自行車使用) (4,100.56 m <sup>2</sup> )	配合規劃構想，美堤街一側劃設為園道用地（供人行及自行車使用）綠地，種植防風林樹種作為緩衝與綠化，並劃設人行道及自行車道。
高西段 941、1178、935、913、544、545 地號	農業區 (6,151.89 m <sup>2</sup> )	遊憩服務用地 (6,151.89 m <sup>2</sup> )	臨木棧道無耕種之農業用地變更為遊憩服務用地，提供接駁停等、餐飲、廁所等機能。
高西段 956 地號	農業區 (1,666.37 m <sup>2</sup> )	宗教專用區 (1,666.37m <sup>2</sup> )	為保存高美重要濕地周邊廟宇文化，將西安朝天宮所在土地劃設為宗教專用區。

### 4. 土地權屬及管理機關調整建議

針對土地權屬及管理機關調整部分，由各目的事業機關依權責取得之用地包含臨美堤街一側的園道用地（含防風林綠帶、自行車道、人行道等），及近木棧道一側的遊憩服務用地。以設立防風綠帶、接駁站為目標，並納入高美濕地遊客服務中心及高美燈塔園區整體思考規劃，以創造更完善的環境及服務品質。若後續成立臺中市海岸專責機構，則連同高美濕地遊客服務中心、防風林綠帶及接駁站一併交由臺中市海岸專責機構管理。土地權屬及管理機關示意圖請詳圖 7-29。



圖 7-26 高美聚落環境營造計畫區段徵收方式示意圖



圖 7-27 高美濕地及周邊地區環境營造細部規劃土地徵收方式示意圖

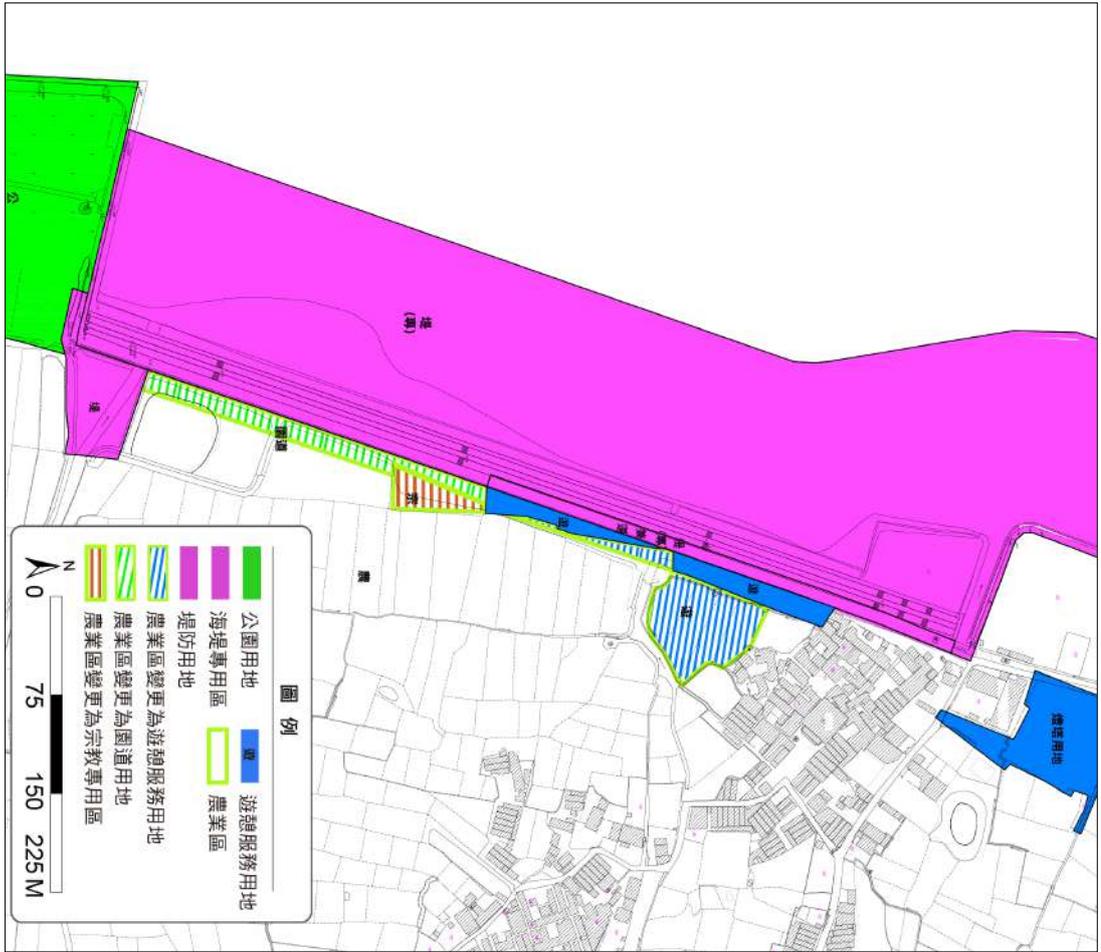


圖 7-28 高美地區土地使用分區調整分布圖

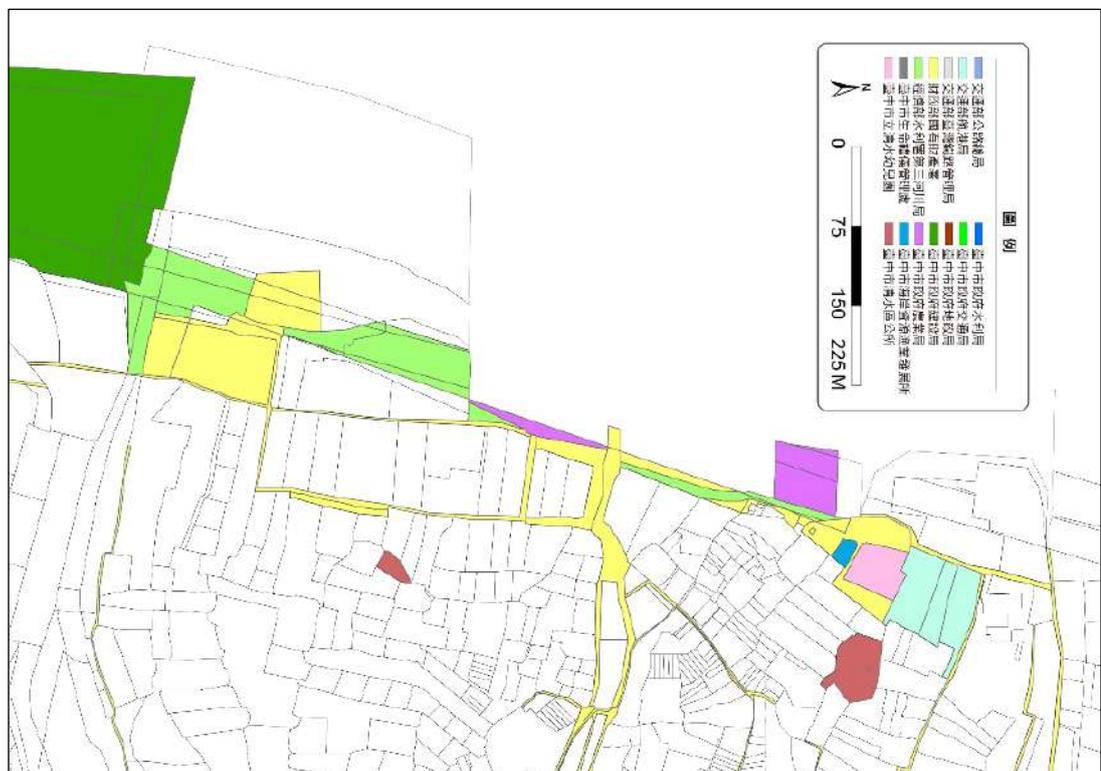


圖 7-29 土地權屬及管理機關示意圖

## (二) 相關準則擬定

為保留高美地區地景紋理、保持聚落氛圍，並保護生態環境，擬定以下準則，作為未來發展之規範。準則包含對於建物、綠化、道路、節點等之規範，並因應區域分為全區性準則及針對遊憩發展核心擬定之準則。

### 1. 全區性準則

- 優先保存高美地區廟宇、農田、水圳、聚落與老厝，並藉此維繫區域自然系統之連續性。
- 鼓勵農村綠化、垂直綠化。
- 盡量保留水圳兩側現有之老樹及植物群落，或於既有水圳旁種植植栽綠化，以塑造水圳自然景緻，並創造生態綠廊。鄰住家側可建議透過社區協力的方式，盆植草花與景觀植物，增加村落自然度。
- 為保持既有之聚落氛圍，新建建築高度以不超過既有寺廟建築高度為原則（約 3 層樓）。
- 為確保自台 61 線省道快速公路（西部濱海快速公路），之景觀視覺通透特性，新建建築密度不宜過密、量體不宜過大，並以自台 61 線省道快速公路能望到海岸線為原則。
- 於自行車動線與重要路口可透過意象方式形塑節點空間，並且針對指標系統、行人停等空間進行改善，輔以公共藝術與色彩計畫，提升路口之自明性。



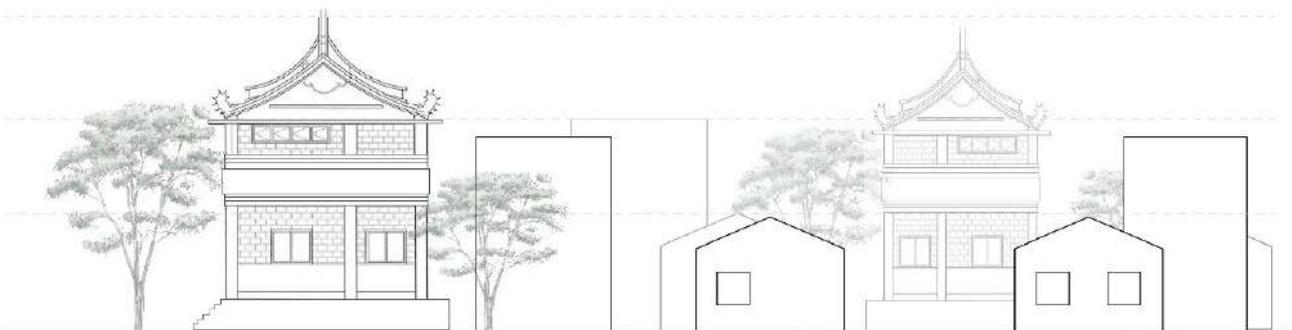
農村綠美化示意圖



既有水圳周邊綠化



田間隙地營造示意



建築高度以不超過既有寺廟建築高度為原則

## 2. 遊憩發展核心區準則

- 濱海人行步道寬度，應大於 2 公尺，並以無障礙通行為原則。
- 設施帶可適當配置公共服務設施，提供廁所、停等、休憩空間。
- 防風植栽帶之設計應以連續帶狀，及複層植栽為原則，寬度應達 10M，其中可設置人行道及自行車道，並以種植濱海防風樹種為主。
- 臨美堤街一側新建建築物，色彩以高明度、低彩度為原則，避免使用與環境不協調的色彩。
- 考量氣候變遷及海平面上升議題，美堤街一側建築內部空間使用應以低強度活動為主，或保持一樓半戶外的透空設計，支持更彈性的空間使用，並因應防洪之需求進行規劃。
- 為避免濕地動植物遭受光害之影響，遊憩發展核心區內燈光明劃應依循下列原則：

- 區內燈光規劃應採非均質方式布設，非屬夜間高度人為活動區域應視情況減少照明，或採用定時器或紅外線感應器，於人員經過時才暫時性啟動照明，避免長時間不必要之光線干擾。
- 不應採用霓虹燈、跑馬燈、閃光燈、雷射燈、探照燈等有光害之戶外照明，且所有戶外照明皆需以遮光罩防止光源眩光。
- 使用昆蟲、哺乳類、鳥類等生物較不敏感的 560nm 以上波長之燈光，降低夜間照明設備對野生動物之影響。



自台 61 往高美方向望去之海岸景觀



出入口節點空間營造，創造自明性



一樓透空設計(成龍溼地說書館)

### (三) 老厝保留

高美濕地周邊尚有留存傳統的農村建築，其磚造牆面及黑瓦屋頂，與附近的稻田景致形成重要的在地特色，不僅反映了過往歷史痕跡，更可從房屋座向、布局等看出先民與環境共存的智慧。隨著居民的遷離，多數老屋已無人居住甚至頹頹，甚為可惜，然老屋聚落皆屬於私有財產，建議可參考金門國家公園針對傳統建築修繕再利用的作法，及「花蓮縱谷特慢車計畫」之手法，由公部門力

量介入，帶起修繕再利用的可能性。

### 1.金門國家公園傳統建築再利用案例

金門的觀光系統以戰地風光、傳統聚落為其島嶼觀光最引人注目的焦點。金門國家公園管理處推動傳統聚落風貌營造，自 1998 年起開始推動傳統建築地上權設定（圖 7-30），將具有保存價值且居民無力修復者，以設定 30 年地上權交予國家公園管理處，由管理處修復並活化利用，並議定 30 年後將房屋交還原屋主。再利用型態有民宿、賣店或公務機關辦公室等。依據〈金門國家公園傳統建築活化利用原則〉中的條文，再利用的方向可以是公共服務、遊客服務、解說展示、民宿或賣店、教育公眾或公益使用等五種。另一種模式是「使用信貸」，指的是無償交付金管處使用，而在約定期限後返還屋主。



金門國家公園管理處取得老屋地上權並修繕後，以 OT 方式將老屋委外經營，不僅使老屋得以有平時的管理與保養，當民宿主人以當地特色閩南建築作為行銷手段時，亦間接地推廣了建築與文化內涵，並使周邊環境、社區營造等有機會發生，而促使整體環境往好的方向發展。

#### 金門傳統建築案例

依據「金門國家公園傳統建築活化利用原則」執行

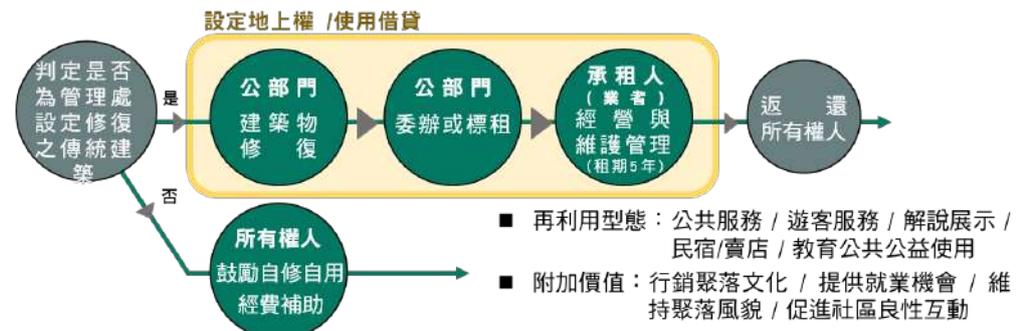


圖 7-30 金門傳統建築保留再利用操作流程圖

### 2.高美老厝合法化及再利用建議

經查高美地區老厝建築並未合法取得使建照，因年代久遠其原因已不可考。為利於未來公部門經費能順利落實進行補助，建議應先由公部門建管單位（臺中市政府都市發展局）研商訂定相關開發利用準則或規範，在合乎安全、環境友善等基礎條件之下，可合法申請修繕補助及發予使建照。

另參考金門國家公園傳統建築活化或「花蓮縱谷特慢車計畫」之操作模式，建議由公部門（臺中市政府都市發展局）與屋主簽定契約，修復老厝後委外

或自行經營再利用，以作為服務區、解說站、賣店、村里活動場域、藝術家進駐空間等多功能用途，提供高美濕地遊客廁所、飲食飲水機能之外，更使活動多樣化，並拉長遊客停留時間。



圖 7-31 高美濕地周邊建物套繪圖

#### (四) 其他配套

##### 1. 社區培力的養成

為提升地方經濟產業發展，活化社區，透過地方社區動員，喚回社區意識，以「由下而上」、「民眾參與」、「凝聚社區意識」、「發掘地方文化特色」、「改善地方經濟」等等觀念，改變社區居民的價值觀念與態度，造成一種自覺自治的意願與能力。建議可以高美濕地遊客服務中心作為教育領導角色，配合臺中市政府文化局、臺中市政府都市發展局的社區營造、社區規劃培力等等計畫，透過量身打造的課程設計，培養高西里、高南里及相關各里在地民眾、發展協會組織對自身生活環境之認同感，並且以循序漸進的課程方式訓練社區在地人力，自發性改善社區環境、營造在地風貌、辦理地方活動、培育解說人才，並活絡產業發展與發展在地關懷。



梧棲海口腔文化協會作為地方擾動與培力養成之案例(取自海口腔文化協會 FB)

## 2. 將藝術帶入社區

以藝術帶入社區作為社區認同與地方創生的手段，如瀨戶內海藝術季、越後妻有大地藝術祭、縱谷大地藝術季、香山濕地藝術季等國內外著名的藝術季，皆是透過邀請藝術家，以一區域為展覽場地，依循當地的文化特色與環境，創造獨特的藝術品，除了達到環境美化、突顯社區議題、社區特色之效果，更可以在過程中擾動在地民眾，凝聚共識及認同。因此建議以高美濕地及周邊區域作為藝術展出的場域，由藝術家與居民協力合作，舉辦高美濕地藝術季。

另外，透過藝術地景的展現，將人潮自高美濕地木棧道帶入社區聚落，體驗社區的生活文化，並透過旅人的到訪，引發離鄉居民更關注故鄉，甚至願意返鄉；讓留在故鄉的居民能感受到為故鄉奉獻心力的可能樣態；甚至透過這些活動，吸引有意願移鄉的新住民，達到地域振興之目的。



縱谷大地藝術季以池上農田為創作展示場域



香山濕地藝術季，以藝術改善聚落



瀨戶內海藝術季將藝術帶入居民生活環境



越後妻有大地藝術祭藝術家與居民共同討論創作

## 3. 休耕稻田的大地風景

高美濕地周邊大面積農田現況仍維持農作，依據行政院農業委員會臺中區農業改良場之統計，高美周邊稻田屬於二期稻作，第一期於2月底3月初插秧、5月下旬抽穗、6月下旬收穫；第二期於7月底插秧、10月初抽穗、11

月中旬收穫，11月後至隔年2月則為休耕期。

因此每年2月底至11月中旬來此可欣賞稻田農業地景，而在休耕期，則建議栽種綠肥作物如大波斯菊、油菜等，增加地力同時塑造大面積的花海地景，或透過前述的藝術季創作手法，將藝術展覽舞台帶入休耕農田，增加遊憩的多樣性與豐富度。

#### 4. 無人自駕車的導入

隨著現代科技的成熟，政府及公司企業積極且投入大量經費在無人駕駛技術的研發，汽車相關產業紛紛預測2030年將會步入無人駕駛時代；且無人自駕車輛更兼具環保及高效率的優點，據研究顯示，除了大幅降溫室氣體的排放外，更可減少光汙染，提升用路安全，亦符合高美濕地及周邊地區生態環境保護的目標。



無人自駕車作為高美濕地與周邊景點接駁之交通工作

高美濕地周邊道路線型平坦、路線簡單，適合做為無人自駕車駕駛場域，用以旅客接駁轉乘。自駕車動線建議自高美木棧道發車，經高美濕地遊客服務中心、第一停車場、第二停車場、海洋科技城、梧棲漁港、台中海洋館、海角明珠，再回到高美濕地遊客中心及木棧道（圖7-32）。而更長期則期望路線能向南延伸，自高美濕地、梧棲漁港、台中海洋館，經臨港鐵路一段行至三井OUTLET及梧棲老街，以完成海線地區交通串連（圖7-33）。



圖 7-32 無人自駕車接駁動線圖



圖 7-33 無人自駕車長期延駛路段

## 第八節 臺中港環港交通計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

臺中港周邊重要景點包含：南側之三井 OUTLET（一年約 800 萬遊客來訪）、北側的梧棲漁港（4 年 10 億漁港改善計畫補助）、台中海洋館（預計 2023 年開幕）。梧棲漁港內現況包含魚貨直銷中心、拍賣場、公園、娛樂漁船候船室等，並於 109 年完成「臺中市梧棲漁港整體環境景觀暨周邊改善規劃案」，作為未來發展依據。臨港鐵路現況部分路線已無運行，現保留既有軌道並作為綠帶線性公園，可串接梧棲漁港至三井 OUTLET，以及梧棲老街，具有再利用潛力。



圖 7-34 臺中港環港交通計畫範圍圖

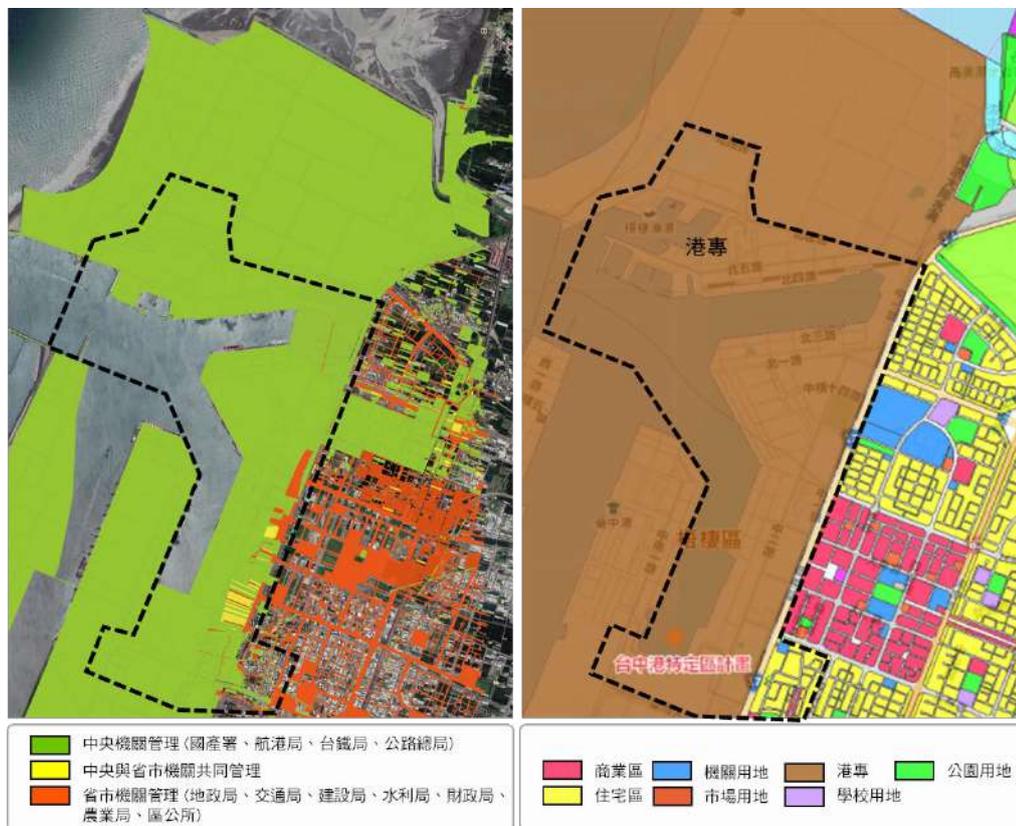


圖 7-35 臺中港環港交通計畫土地使用分區及權屬圖



台中海洋館



梧棲漁港



臨港鐵路

## (二) 關鍵課題

### 1. 遊憩據點分散，缺乏連結

基地範圍周邊具有集客力高的三井 OUTLET、豐富文化內涵的梧棲老街、漁獲生鮮市集的梧棲漁港等豐富的資源，然資源點位分散，串連不易。

- 盤整既有潛力觀光據點，由點狀分布的觀光景點擴及線狀的動線系統，並發展成為面狀的臺中港觀光休閒娛樂城。
- 透過交通動線連結，串連各觀光據點，形成完整的環狀觀光動線，強化各據點的觀光效益。
- 以多元化及創意性的交通設施導入，增加移動時之趣味性，同時提升引力吸引遊客前往體驗。如水上接駁、自駕車、臨港鐵路運具等。

### 2. 臨港鐵路缺乏景緻與規劃，較無法吸引人使用

臨港鐵路（北堤路至中橫一路段）自停駛後已植樹建立臨港綠廊帶，並設有自行車道，具有良好的發展潛力；然而周邊景緻與空間較無法彰顯其特色，且大車往來通行頻繁，較無法吸引居民、遊客前去使用。

- 利用臨港鐵路廢棄交通設施及閒置公有地，以綠色基盤概念出發，創造廣闊綠地休閒空間，以安全、簡約、舒適為原則，營造休閒娛樂輕鬆氛圍之戶外空間，同時達到環境品質提升之效果。
- 結合無人自駕車、輕軌、自行車道等多樣化交通接駁方式，除提升安全性與吸引力，亦創造多元運具發展之可能性。
- 結合周邊特色地景元素（如沿線貨櫃等），創造獨特的臺中港風景。



臨港鐵路



港區特色貨櫃地景

### 3. 2023 年台中海洋館開幕所帶來的契機

台中海洋館預計 2023 年開始營運，屆時將成為重要的觀光宣傳重點，亦是臺中海線活化的重要契機。

- 透過周邊景點與台中海洋館串連，將台中海洋館的人潮效益向外延伸，

留客海線，形成一天或多天的遊程，同時提升周邊環境與景點的服務品質，創造良善的臺中海線旅遊印象。

## 二、發展構想

考量預計 2023 年台中海洋館正式營運後，梧棲港區將可能吸引大量人潮，搭配三井 OUTLET 的高集客力，將成為海線重要觀光區域，因此在服務機能、環境改善上都應整備提升。通過陸海空（臨港鐵路、水上接駁、三井 OUTLET 摩天輪）交通接駁的便利性與多樣性，串連重要景點與海線社區資源，拉長遊客於臺中海岸地區停留時間，並促進周邊商圈社區發展。



圖 7-36 臺中港環港交通計畫發展構想圖

### (一) 臨港鐵路線廊營造

臨港鐵路線廊擇定重要節點空間優先營造地景公園，長期利用上則可結合輕軌、無人自駕車等多元運具，增加交通串連便利性。

#### 1. 鐵道地景公園營造

臨港鐵路自北堤路以南，長度近 4 公里，其中擇定以 3 處重要節點空間進行鐵道地景公園營造，創造活動據點（中橫一路至中橫四路段、中橫十路至中橫十三路段、中橫十五路至北堤路段），營造重點包含鋪面整理、廣場空間營造、植栽



貨櫃地景及鐵道地景公園模擬

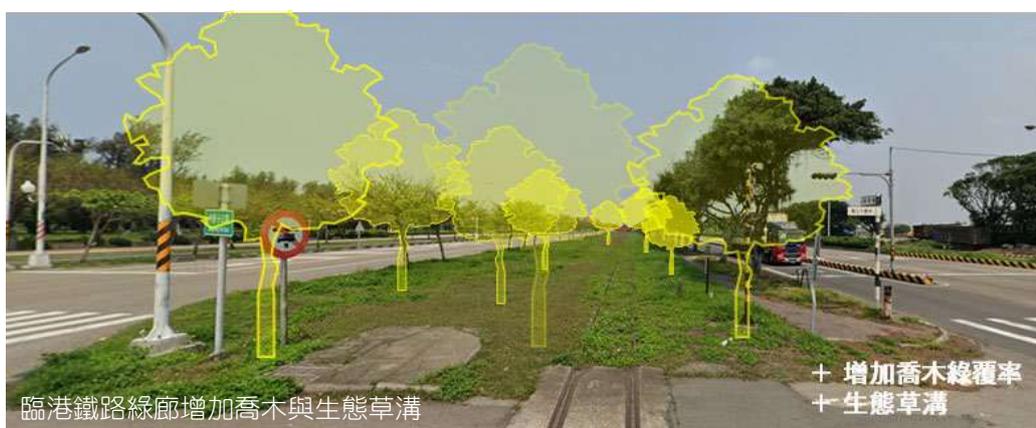
改善及增設街道家具與照明設備等。而長期則以全段鐵道特色地景公園營造為目標，持續進行臨港鐵路綠廊的優化與改善。

靠近中橫十五路一段的地景公園，可利用臺中港特色的貨櫃作為背景，營造打卡點，以彰顯地區自明性與獨特性。



## 2. 臨港鐵路綠廊綠覆率提升

臨港鐵路綠廊現況僅鋪草地及左右各一排喬木，喬木受海風吹襲部分路段生長不佳，因此建議非優先營造段則以喬木補植為主，並增加綠廊喬木數量，形塑濃密的綠廊意象，亦與廣場空間區隔，創造疏密有秩的序列及變化性。



## 3. 路口警示性鋪面塗裝

臨港路有許多進出工業區的大車經過，造成綠廊與週邊空間穿行時危險增加，因此建議於十字路口處以特色標誌鋪面塗布，達到提醒車輛注意並減速之效，提升使用者安全性，並可增加臨港綠廊獨特性與趣味性。



## (二) 三井 OUTLET 至梧棲漁港水上接駁

協調使用臺中港內碼頭，推動設立「梧棲樂活水上巴士」，配合臺中港務分公司於 20A、20B 碼頭設立遊艇港之構想，與梧棲漁港娛樂漁業漁船碼頭各設立上下船站點，成為三井 OUTLET 至梧棲漁港的臺中港港內接駁動線，提供國內少有的海上接駁船型態交通選擇。考量臺中港為液化天然氣船（LNG 船）進出港口，為避免接駁動線與 LNG 船起衝突，應協調於 LNG 船進出當日，部分或全面暫停接駁服務。



圖 7-36 關設梧棲樂活水上巴士

另外結合三井 OUTLET 的摩天輪，創造從「空中」眺望海景與陸地的觀賞體驗。

## (三) 梧棲漁港水岸空間

依據國際商港未來發展及建設計畫（111-115 年），臺中港於 20 號碼頭將設置遊艇碼頭，建議可利用結合接駁船停靠，並協調港務公司、三井 OUTLET 及臺中市政府出資建設，以發展西部海岸接駁與藍色公路。

結合梧棲漁港老舊建物重建工程，重新形塑梧棲漁港碼頭區水岸空間，提供娛樂漁船及水上接駁船舒適的候船空間。並重新整理周邊閒置空地作為綠地開放空間，創造舒適且視覺寬廣的步行動線，體驗海港水岸特有的景觀風貌。



圖 7-37 梧棲漁港水岸空間平面圖



圖 7-38 梧棲漁港水岸空間模擬圖

## 第九節 大甲鐵馬路徑營造計畫

### 一、基地概況與課題

#### (一) 基地現況

大甲區是昔時平埔族道卡斯族主要活動範圍，從清朝、日治等歷史發展的進程中，因為大安港對外通商的便利性，大安大甲地區一直是海線發展的重鎮，尤其大甲又以著名的鎮瀾宮在宗教文化界佔有一席之地，每年重要的大甲媽祖遶境活動更被譽為世界三大重要宗教盛事之一。

除了宗教文化資源，大安大甲地區更有松柏漁港、匠師的故鄉休閒農業區、巨大工業、芋頭種植等產業資源，大安濱海樂園、衝浪戲水、海岸自行車道等海洋文化與活動資源，日南車站、海墘老街等歷史文化資源。

本案於第伍章提出自行車路線規劃設計建議，臺中市海岸自行車路網除環 1 線及環 1-4 線環島自行車道主路線外，更規劃與環島自行車道相接串連的 5 條主題路線，以結合社區資源與景點，將遊客帶入海線社區，放慢步調以小鎮漫遊的角度，感受深入的社區旅遊體驗。其中大甲小鎮路線即串連起本基地內的鎮瀾宮、大甲老街、大安港媽祖文化園區、大安濱海樂園、松柏漁港等不同類型的遊憩資源，以自行車旅遊方式體驗海線秘境。

#### (二) 關鍵課題

##### 1. 自行車友善環境建構

自行車路線建構不僅在於自行車道選擇與串接，路線沿線的服務設施包含休憩點、補給點、路線資訊、廁所、簡易維修站、停車設施等，都是提供自行車騎士更舒適、更明確、更友善的騎乘環境。依循交通部運輸研究所撰擬的「自行車道系統規劃設計參考手冊」(2017 修訂版)之規範與建議，選定大甲自行車路線上合適地點、景點設置相關服務設施，並配合既有之海線火車、公車等轉運功能，打造大甲地區悠閒騎乘自行車的友善環境。

##### 2. 景點串連與故事路徑營造

相較於環島自行車道快速的通行功能，休閒型自行車道(大甲小鎮主題自行車路線)不以「快速」、「最短路徑」為目標，而是以深入社區、悠閒慢活的方式作為建構之理念。據此挖掘地方歷史與紋理，以故事路徑、文化據點的營造，以及指標系統即自導式解說系統建構，使自行車路徑使用者感受豐富、有趣並充滿特色的鐵馬旅程。

## 二、發展構想

相較於環島自行車道快速與長距離的串連型態，臺中海岸豐富的社區、風景及文化更值得放慢腳步細細體會，因此盤整大甲小鎮周邊資源，透過自行車道建構串連成環狀旅遊路線，深度體會大甲豐厚的文化。並指定及增設自行車租賃點、休憩及補給點、自行車驛站等服務性設施，以建構自行車友善環境。



圖 7-39 大甲鐵馬路徑發展構想圖

### (一) 景點串連及路線選定

休閒型自行車路線以深入社區、悠閒慢活為自行車路線的建構理念，結合地方特色景點及區域沿線風貌而設置，提供使用者多元的騎乘體驗。

參考大甲自行車協會所提供的「道卡斯蓬山四社一日遊」的旅遊路徑規劃，以及既有的臺中海岸自車道、海岸資源點位分布，規劃自大甲市區為起點，往北抵達日南車站、匠師的故鄉休閒農業區及松柏漁港，再往南至大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、海墘社區等景點，並串接 132 縣道回到大甲車站，形成距離約 28.7 公里的大甲小鎮自行車主題路線。

表 7-7 大甲鐵馬路徑及景點綜整表

路線	路段	資源點
A	順天路→中山路一段→中山路二段	大甲車站、大甲老街、日南老街、日南車站
B	中山路二段(台 1 線)→長壽東西三路(四好橋溝)→順帆路(此段為四好橋溝及南房裡溪自行車道)	農田水圳地景、松柏漁港

路線	路段	資源點
C	順帆路→堤防路(西岐海堤)(此段為濱海自行車道大甲段)→台 61(環島一號線)→安溪路→北沙海堤(此段為濱海自行車道大安段)	匠師的故鄉休閒農業區、臺中濱海自行車道、大安濱海樂園
D	大安港路(132 縣道)→文武路(部分路段為甲后線自行車道)	大安港媽祖文化園區、海墘老街、大甲文昌祠、大甲鎮瀾宮

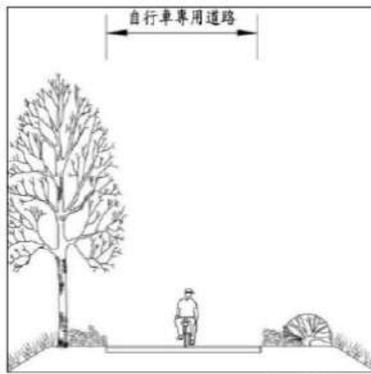
## (二) 自行車道建構

### 1. 自行車道形式及設置原則

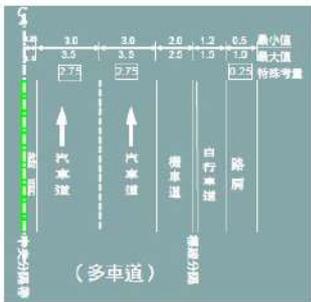
依據自行車道系統規劃設計參考手冊及自行車路網建置原則(詳報告書第五章內容)，自行車使用道路類型包含自行車專用道路、自行車共用車道等共 11 種類型。大甲小鎮路線途經道路台 1 線、台 61、堤防路、安溪路、北沙堤防等處已有環道自行車路線及臺中濱海自行車道建置；而大安港路(132 縣道)則為自行車與機慢車共用慢車道(Type10)，應標示共用車道標線；其餘路段多為自行車與汽機車共用混合車道(Type11)因路幅狹小，僅需以指標系統或地面標線指示自行車路線即可，無須單獨劃設車道。

表 7-8 大甲鐵馬路徑自行車道建構一覽表

路線	路段	自行車道類型	是否已有建置自行車道
A	順天路	Type11 (雙向道路權 9m 以下)	X
	中山路一段	Type11 (多車道路權 12m 以下)	X
	中山路二段	Type11 (雙向道路權 9m 以下)	X
B	中山路二段(台 1 線)	Type8 (多車道)	V
	長壽東西三路(四好橋溝)	Type11 (雙向道路權 9m 以下)	V
	順帆路	Type11 (雙向道路權 9m 以下)	V
C	堤防路(西岐海堤)	Type1 (自行車專用道路)	V
	大安溪橋(台 61)	Type10 (雙向道路權 15m 以下)	V
	安溪路	Type11 (雙向道路權 7.5m 以下)	V
	北沙海堤	Type1 (自行車專用道路)	V
D	大安港路(132 縣道)	Type10 (雙向道路權 15m 以下)	V
	文武路	Type11 (雙向道路權 9m 以下)	V



↑ 自行車專用道路 (Type1)  
← 大甲自行車協會所提供旅遊路徑規劃



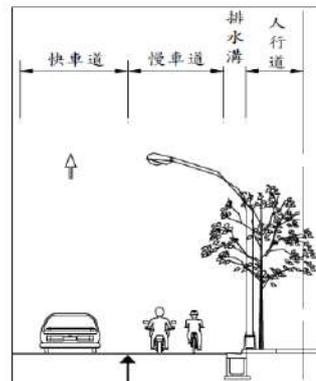
Type8



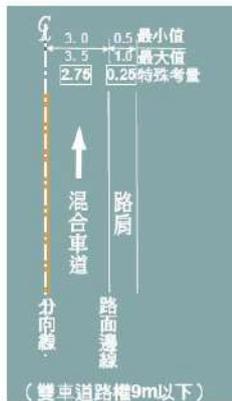
Type9



Type10



Type11



Type11



Type11



花蓮市區 (台9線)  
自行車與機、慢車共用慢車道 (Type10) 斷面及示意

自行車道型態配置圖

### 2.132 縣道故事路線營造

大安港站為月眉糖廠營業線最西站，大安港亦為日治時期重要口岸，萬商雲集，加之龍舟競賽、1922 年大安海水浴場設置，遊人如織，此時大甲至大安港的五分車鐵道，成為縱貫鐵道浴場支線，配合人力輕便鐵道設置，成為主要的載客與載貨動線，昔時之五分車鐵道即今日的 132 縣道。

如今 132 縣道位置不變卻已無五分車鐵路的痕跡，此豐富有趣的故事路線



建議透過沿線簡易的標線呈現特別感，或表示五分車曾於其上奔馳的歷史；並於沿線公有地、街角空間、學校周邊空間之環境整理、綠美化，並結合五分車軌道等元素設計空間意象，打造 132 大安港五分車主題路線。



后里附近五分車軌道舊照



昭和 10 年大甲順天路輕便車軌道



台車



五分車

### (三) 自行車服務設施及服務點建構

依據自行車路網建置原則（詳報告書第五章內容），休閒型自行車路線建議與重要交通系統接駁，以便於利用綠色運具轉乘成方式抵達目的地，另外相關的服務系統包含自行車租賃點、休憩點、補給點選定，以及維修樁及指標系統的設置等。

#### 1. 路線起訖點及交通轉乘

為利於交通轉乘，大甲小鎮路線之起訖點擇定以大甲車站、日南車站、大安港媽祖文化園區及松柏漁港。因此搭乘火車、公車自大甲或日南火車站下車，或開車到大安港媽祖文化園區、松柏漁港等處再轉騎自行車，甚至是與環島自行車路線銜接皆很快速便利。

表 7-9 大甲鐵馬路徑起訖點交通轉乘方式及停車空間配置表

起訖點	交通轉乘方式			停車空間	鄰近環島自行車路線
	火車	公車	自行開車		
大甲車站	√	√	√	√	環 1 線
日南車站	√	√	√	√	環 1 線
大安港媽祖文化園區		√	√	√	環 1-4 線
松柏漁港		√	√	√	環 1-4 線

## 2. 自行車服務據點營造

完善的自行車路線應包含飲食飲水補給、廁所或盥洗服務、自行車維修或休憩工作站等，以下分項說明規劃。

- (1) 自行車租賃站：既有 **i-Bike** 租賃站包含日南車站、大甲車站、港墘國小等處，建議新增大安港媽祖文化園區、日南老街兩處租賃站點。
- (2) 休憩及飲食飲水補給：依據「自行車道系統規劃設計參考手冊」(2017 修訂版)，休閒型自行車道約 3-5 公里設置一休憩點，本計畫於休憩點選擇時，將補給機能納入，因此選定之主要休憩及飲食飲水補給地點包含大甲老街、大甲車站、日南車站、松柏漁港、五甲莊、大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、海墘老街等處，及海墘派出所、消防局幼獅分隊。其中大甲車站為主要的運輸場站，依據「自行車友善環境路網整體規劃與評估」(交通部運輸研究所，2017) 之建議，補給站層級須達二星以上(提供休憩空間、淋浴設施、餐飲提供、旅遊資訊提供)
- (3) 廁所或盥洗服務：主要提供廁所單位包含大甲車站、日南車站、松柏漁港、大安濱海樂園、大安港媽祖文化園區、海墘老街(和安宮)、海墘派出所、消防局幼獅分隊。其中大安港媽祖文化園區建議可以發展為五星級的自行車補給站，提供完整服務機能，包含飲食、維修、廁所及盥洗、急救、自行車租賃、旅遊服務及住宿機能。
- (4) 自行車維修或休憩工作站：既有基礎修繕功能主要為海墘派出所、消防局幼獅分隊。後續建議新增包含大甲車站、日南車站、松柏漁港、大安港媽祖文化園區等處之自行車維修樁或工作站。
- (5) 指標、導覽及解說系統設置規劃：建議於路線轉彎、分岔處設立指標牌做為路線引導；於重要起訖點設立導覽牌，標示完整路線及周邊資源分布位置；於重要景點設置解說牌系統，以發展自導式旅遊。



相關指示標誌參考

表 7-10 大甲鐵馬路徑服務據點配置表

交通節點(起訖點)	租賃點	休憩及飲食飲水補給點
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 大安港媽祖文化園區</li> <li>■ 松柏漁港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 日南老街(新設)</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 大安港媽祖文化園區(新設)</li> <li>■ 海墘國小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 日南車站</li> <li>■ 大甲車站</li> <li>■ 鎮瀾宮</li> <li>■ 海墘老街</li> <li>■ 海墘派出所</li> <li>■ 大安濱海樂園</li> <li>■ 大安港媽祖文化園區</li> <li>■ 松柏漁港</li> <li>■ 消防局幼獅分隊</li> </ul>

# 第捌章 執行計畫及觀光行銷

## 第一節 相關配套計畫

依循前章構想，推動臺中海岸 9 大旗艦計畫同時配合相關配套計畫，以生態永續、景點提升及深度旅遊為訴求，完備臺中海岸地區整體發展。

### 一、海洋文化推廣核心相關配套計畫

此區規劃以海洋文化、海洋活動推廣為主，藉由硬體（園區設施改善、濱海遊憩設施改善與興建）、軟體（水上防救護、相關規範建立）之建置與配套完備，創造充滿活力的海岸遊憩場域。相關配套計畫包含大安風箏衝浪水上活動推廣、匠師的故鄉休閒農業區環境改善、松柏漁港北側防風林擴大延伸、環境監測及各項污染防治計畫、自行車道及道路廊帶綠化、老街空間再造與社區發展培力等

#### （一）大安風箏衝浪水上活動推廣

臺中海岸地區受季節風向影響冬季風大，雖是環境劣勢，卻也發展出因應此特性而興起的風箏衝浪活動。每年舉辦的「大安海觀光推廣活動」聚集許多國內外風箏衝浪好手爭相競賽，實為大安濱海樂園一大亮點，應多加以推廣並持續辦理。



大安風箏衝浪競賽推廣

#### （二）匠師的故鄉休閒農業區環境改善

大甲匠師的故鄉內部包含葵海休閒農場、摸蛤兼洗褲農場、向日葵農場美景農場、權遊遊艇、海陸空農場等不同主題的遊憩選擇。然休閒農業區缺乏明確指標及入口意象，因此行駛在台 61 上較不容易發現；而內部環境景觀上亦缺少整體的規劃，對於遊客而言較缺乏吸引力。改善項目建議包含：

- 明確入口意象改善
- 內部環境與動線整理
- 全區指標系統建構

#### （三）松柏漁港北側防風林擴大延伸

臺中海岸沿線防風林仍有許多斷點須縫補，使之串連成完整的防風綠帶，在防災、景觀、生態上更具效益。經盤整公有地狀況，除 9 大旗艦計畫的大甲雙寮海堤海岸造林提案外，建議於松柏漁港北側增植/補植海岸防風林，以起防風固砂之效，更可增



松柏漁港北側植栽現況

加海岸生態及綠化量。

松柏漁港北側逐年擴大防風林面積，松柏漁港向北之公有土地造林，鄰近地區墓地在未來遷葬後作為保安林用地，逐步向北延伸防風林範圍。

#### (四) 環境監測及各項污染防制計畫

針對大安濱海樂園海域持續進行水域環境監測與污染防治工作，以確保水質之穩定，並避免汙染之發生。

#### (五) 海岸自行車道及主要道路廊帶綠化

針對海岸地區自行車道路線周邊，及主要道路進行綠化，以提供更好的視覺景觀及提升騎乘舒適度。

#### (六) 老街空間再造與社區發展培力

##### 1. 海墘老街空間環境營造

海墘里鄰近大安港媽祖文化園區，日本統治前即因港口地利之便而發展成為街市，雖如今大安港已因淤積不復存在，海墘里仍充滿過往的歷史痕跡。如海墘老街即保留許多舊建築與巷道，應重新整理及營造，塑造老街巷弄生活意象。



海墘老街歷史巷弄與解說導覽

##### 2. 海墘社區解說與社區發展培力訓練

臺中市政府都市發展局辦理之社區規劃師駐地補助計畫，及文化局辦理之社區營造輔導平台計畫，皆為提升在地環境、培養地方認同、培訓地方參與公共事務能力之計畫。配合老街營造，應輔導社區居民認識歷史，產生地方認同，並透過解說與導覽活動，充分展現當地的海洋文化，亦可納入海岸觀光遊憩一環，增加海岸遊憩的多元性。

## 二、生態與環境教育核心相關配套計畫

以生態及環境教育為核心的高美地區，應注重保育保護與遊憩發展之間的平衡，除盡量降低人潮及車潮影響高美濕地生態外，更應該透過保育復育及不間斷的調查監測，追求濕地永續發展。而周邊包含高美濕地遊客服務中心、台中海洋館，及計畫中之臺電電業博物館等皆具有海洋與能源教育的功能，透過適當的接駁串接形成完整遊程，更可適當紓解高美濕地人潮壓力。

綜整高美地區配套計畫：綠色運具推廣計畫、環境監測及各項污染防制計畫、自行車道與綠色廊道系統串連計畫、社區及歷史空間再造。

### (一) 綠色運具推廣計畫

為紓解假日大量的車潮影響生態環境及遊憩品質，建議仍應依循目前交通管制措施，將車輛引導至外圍停車場，再透過區內接駁或自行車、步行等方式移動，長期則建議納入無人車技術，發展高美濕地的無人接駁巴士，將高美木棧道、高美濕地遊客服務中心、停車場、公車站、梧棲漁港、台中海洋館等處作一串連。

#### ■ 高美濕地無人接駁巴士推廣

### (二) 環境監測及各項污染防制計畫

持續針對高美濕地環境進行監測與相關的污染防治，避免濕地生態遭受破壞。

### (三) 自行車道與綠色廊道系統串連計畫

#### ■ 支線自行車道—高美梧棲臺中港路線

建置支線自行車道高美梧棲臺中港路線，路線經高美濕地木棧道-高美濕地遊客服務中心-台中海洋館-梧棲漁港-臨港鐵路-三井 OUTLET-火力發電廠-大肚溪口濕地-麗水漁港(驛站)，全長約 20.05KM。

### (四) 社區及歷史空間再造

#### 1. 高美濕地周邊社區解說與社區發展培力計畫

高美濕地周邊聚落如番仔寮、趙厝、魚寮、海口仔、下厝等，自清朝及發展至今，亦留下許多精彩的歷史遺跡與故事。然隨時代的變遷人口外移嚴重，而高美溼地的興盛卻與社區聚落的發展脫節，建議透過社區發展與培力的養成，改善社區聚落環境並培養解說人才，將遊客帶入社區，展現高美地區厚實的文化底蘊。



可結合都市發展局、文化局計畫，或納入地方社團（如牛罵頭文化協進會）之能量，發展培力計畫。

## 2. 高美燈塔解說培力計畫

高美燈塔建於 1967 年，目前燈器已移除，交通部航港局翻修後，開放園區供民眾參觀，然仍不可進入燈塔內空間。燈塔塔頂高 34.4 公尺，可遠眺鐵砧山、鰲峰山及大肚臺地、高美地區聚落紋理、高美濕地及臺灣海峽美景，視野極佳，建議未來透過專業講解人員培訓，講述高美燈塔歷史，並採預約導覽制度，透過申請使一般民眾亦可以登上塔頂一覽海線風光，創造高美濕地另一個特色亮點。



## 三、濱海娛樂與社區文化核心相關配套計畫

預估每年至少 8 百萬遊客到訪之臺中港三井 OUTLET，為大肚溪以南地區創造極大商機。以創造周邊整體空間改善，提供遊客多樣化遊程串連的角度出發，提出臺中港港市合一介面檢討、社區及歷史空間再造計畫、觀光工廠輔導與營造計畫、臺中港都市計畫通盤檢討等配套計畫構想，提升旅客到訪時長時間停留之引力及增加遊樂選擇。

### （一）臺中港港市合一介面檢討

以基隆港及高雄港之經驗借鏡，藉由市府與港務公司長期的協商溝通與合作機制建立，討論臺中港土地使用調整之可能性，建議將遊憩使用區域集中劃設，並與臺中市海線主要景點、重要交通節點連結，並釋出港區部分土地作為藝文、觀光遊憩使用，藉以打開港區與城市之間的界線，使民眾能更深刻體會獨特的港區意象，並創造如舊金山漁人碼頭般，可親水觀海又可納入大型活動及享用特色美食的港區環境。



舊金山漁人碼頭港區意象

### （二）社區及歷史空間再造計畫

## 1. 梧棲老街風華再現

明鄭時期梧棲港為重要登陸港口，來臺漢人集中發展形成繁華的梧棲港街，後經臺中港建設，梧棲漁港往北遷移，梧棲地區與海的關係也因港口外移及臺中港的阻隔逐漸脫離。然而目前梧棲老街上尚保留街屋特色建築，以及高密度的宮廟，都反映出往昔住民的生活痕跡。老街幾經歲月更迭，部分建築整修重建，老街特色已越來越不明確，人口及商機的外移也使老街發展更不容易。建議應透過街區改善與整理，塑造老街自明性及巷弄生活意象，並透過入口意象改善，使梧棲老街重新被看見，連結臺中港並創造吸引力使遊客願意進入老街。改善重點包含：



梧棲「鰲西創生小基地」



麗水漁港(麗水驛站)

- 街屋保存及閒置建築再利用，創造特有老街意象
- 閒置空地活化，改善地區環境
- 梧棲入口意象營造

## 2. 梧棲社區解說與社區發展培力訓練

配合街區營造，應輔導社區居民認識歷史，產生地方認同，並透過解說與導覽活動，充分展現當地的歷史文化。目前當地團體海口腔文化協會於梧棲老街內設立鰲西創生小基地，致力於發展梧棲區地方創生，可配合市府資源(都市發展局、文化局計畫相關計畫)挹注，想輔相成並持續推動地區發展培力。

## 3. 麗水漁港周邊設施改善

位於大肚溪出海口處的麗水漁港，以希臘式建築(安檢所)與自行車道聞名。舊時稱為水裡港，與南端的塗葛堀(現以淹沒不存在)為重要的漁港，漁港的歷史發展造就了聚落的生成，而聚落信仰中心-水裡港福順宮亦保留豐富的人文資源。透過麗水漁港周邊設施改善，設立相關解說牌與指標牌，講述麗水漁港的歷史演變，並將聚落-廟宇-驛站串連成遊憩動線。

## (三) 觀光工廠輔導與營造計畫

雖然工業區及火力發電廠通常是一個城市較大且明顯的污染源所在，因此常被列為負面景觀。然隨著環保意識抬頭，工業區及發電廠亦順應趨勢降低污染程度，因此換個角度思考，開放工業區及發電廠供民眾參觀，了解內部作用機制與減汙機制，一來起到監督作用，亦達到教育目的，公開的流程也可以降低民

眾的疑慮。

目前台灣電力公司開放臺中火力發電廠申請參訪，然臺中港內風電產業、周邊關連工業區以及沿線的工業地景皆各具特色，非常具有發展觀光與參訪之潛力。建議透過輔導工廠發展成為觀光工廠，增加海岸遊程多元化特色。



風力發電機組

#### (四) 臺中港特定區計畫通盤檢討

臺中市都市發展局刻正進行臺中港特定區計畫（第四次通盤檢討），除都市機能及土地使用之檢視與調整外，更應尋找閒置公有土地，釋出作為造林、遊憩使用或短暫的環境營造。

## 第二節 分期分區執行計畫彙整

彙整臺中海岸地區三大核心各項推動計畫，以在有限的經費來源下逐步落實且發揮最大推動效益，是故本階段透過線、點、面的概念，依據執行計畫短中長期與涉及業務對應之主次要機關羅列如下，藉以強化計畫完整度與連結性，作為後續相關局處單位參酌推動之用。

表 8-1 分期分區執行計畫彙整表

地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			涉及業務對應機關	
				短期	中期	長期	主要	次要
海洋文化推廣核心	遊憩及景點串連	<u>媽祖文化園區空間營造計畫</u>	大安區				風管所	建設局、三河局、觀旅局
		大安沙雕音樂季及大安海觀光推廣活動	大安區				風管所	
		<u>大安濱海樂園設施改善(A)及北汕溪生態整治計畫(B)</u>	大安區				(A)風管所 (B)水利主管機關(註)	觀旅局、海資所、建設局、三河局
		<u>松柏衝浪基地計畫</u>	大甲區				觀旅局	海資所、運動局
		<u>大甲鐵馬路徑營造計畫</u>	大甲區、大安區				觀旅局	
		<u>鷺鷥林秘境營造計畫</u>	大安區				農業局	
	綠色基盤與海岸防護	松柏漁港北側防風林擴大延伸	大甲區				農業局	
		<u>雙寮生態綠洲計畫</u>	大甲區				農業局	
		海岸自行車道及主要道路廊帶綠化	大甲區、大安區				觀旅局	
		環境監測及各項污染防治計畫	大甲區、大安區				環保局	
	土地利用及產業發展	<u>五甲水上遊憩計畫</u>	大甲區				海資所	觀旅局、運動局

※註：由該水利主管機關依權責參酌優先推動辦理。

地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			涉及業務對應機關	
				短期	中期	長期	主要	次要
	海洋文化及歷史空間再造	匠師的故鄉休閒農業區環境改善	大甲區				農業局	
		海墘老街空間環境營造	大安區				都發局	文化局
		海墘社區解說與社區發展培力訓練	大安區				都發局	文化局
生態與環境教育 核心	遊憩及景點串連	<b>高美聚落環境營造計畫</b>	清水區				都發局	農業局、經發局、建設局、文化局、交通局及觀旅局
		綠色運具推廣計畫-高美濕地無人接駁巴士推廣	清水區				交通局	
		自行車道與綠色廊道系統串連計畫-高美梧棲臺中港路線	清水區、梧棲區、龍井區				觀旅局	
	綠色基盤與海岸防護	環境監測及各項污染防治計畫	清水區				環保局	農業局
	海洋文化及歷史空間再造	高美濕地周邊社區解說與社區發展培力計畫	清水區				都發局	文化局
		高美燈塔解說培力計畫	清水區				航港局	海資所
		高美濕地環境教育設施場所申請	清水區				環保局	
濱海娛樂與社區 文化核心	遊憩及景點串連	<b>臺中港環港交通計畫</b>	清水區、梧棲區				海資所	港務公司、台鐵局、航港局、三井、臺中港引水人
		臺中港港市合一介面檢討	清水區、梧棲區、龍井區				都發局	港務公司
	土地利用及產業發展	觀光工廠輔導與營造計畫	梧棲區、龍井區				經發局	經濟部、臺電公司、觀旅局
		臺中港特定區計畫（第四次通盤檢討）	清水區、梧棲區、龍井區、沙鹿區、大肚區				都發局	
	海洋文化及歷史空間再造	梧棲老街風華再現	梧棲區				都發局	文化局
		梧棲社區解說與社區發展培力訓練	梧棲區				都發局	文化局

地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			涉及業務對應機關	
				短期	中期	長期	主要	次要
		麗水漁港周邊設施改善	龍井區				都發局	海資所
海岸地區全區	海洋文化與教育推廣	國中小海洋文化教育推廣	海岸地區全區				教育局	
	主題觀光行銷	臺中海線觀光行銷及特色活動	海岸地區全區				觀旅局	
	永續經營培力	社區發展與培力計畫	海岸地區全區				都發局	文化局
		商圈輔導與再發展	海岸地區全區				經發局	
	觀光運輸網絡串連	旅遊無縫接軌服務	海岸地區全區				交通局	
	綠色基盤與海岸防護	環境監測與污染防治(包含大甲溪、北汕溪、大安溪、大肚溪等)	海岸地區全區				環保局	水利局
重點沙灘及海岸環境清理		海岸地區全區				環保局	海資所	

### 第三節 財務規劃及執行經費概估

依據相關推動計畫與計畫執行內容，概估執行經費如下列表供相關執行單位參考，並據以爭取中央各部會補助。

表 8-2 計畫執行經費概估

地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			經費(萬元)	備註
				短期	中期	長期		
海洋文化 推廣核心	遊憩及景點串連	<u>媽祖文化園區空間營造計畫</u>	大安區				6,000	1.大安港媽祖文化園區外部空間環境營造：防風林景觀區、改善北汕溪硬式堤防、打造生態停車場及景觀廁所 2.大安港媽祖文化園區委外經營與利用
		大安沙雕音樂季及大安海觀光推廣活動	大安區				200	參考每年大安沙雕音樂季、大安海觀光推廣活動編列，逐年編列 200 萬
		<u>大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫</u>	大安區				2,500	大安濱海樂園相關服務設施品質提升與改善；北汕溪生態化改善，以自然拋石護岸取代硬式堤防，栽植水生植栽，達到景觀優化、水質淨化、親水休憩功能。
		<u>松柏衝浪基地計畫</u>	大甲區				4,050	包含設置服務設施（沖洗、公廁、步道等）、增設救生員與安全標語等
		<u>大甲鐵馬路徑營造計畫</u>	大甲區、大安區				460	設置相關標誌標線、單車租賃站、起訖點或休憩點環境改善
		<u>鷺鷥林秘境營造計畫</u>	大安區				500	設置林間步道、入口意象營造、沙灘環境整理
	綠色基盤與海岸防護	松柏漁港北側防風林擴大延伸	大甲區				3,000	增植及補植防風林樹種
		<u>雙寮生態綠洲計畫</u>	大甲區				4,050	1.增植及補植防風林樹種 2.林下步道 3.濕地生態維持及營造
		海岸自行車道及主要道路廊帶綠化	大甲區、大安區				300	沿主要自行車道綠化（海堤綠化、種植遮蔭樹種）
		環境監測及各項污染防制計畫	大甲區、大安區				100	逐年編列預算，針對大安濱海樂園海域持續進行水域環境監測與污染防治工作
	土地利用及產業發展	<u>五甲水上遊憩計畫</u>	大甲區				5,000	五甲漁港港區部分作為水上遊憩推廣基地 1.海水泳池建置

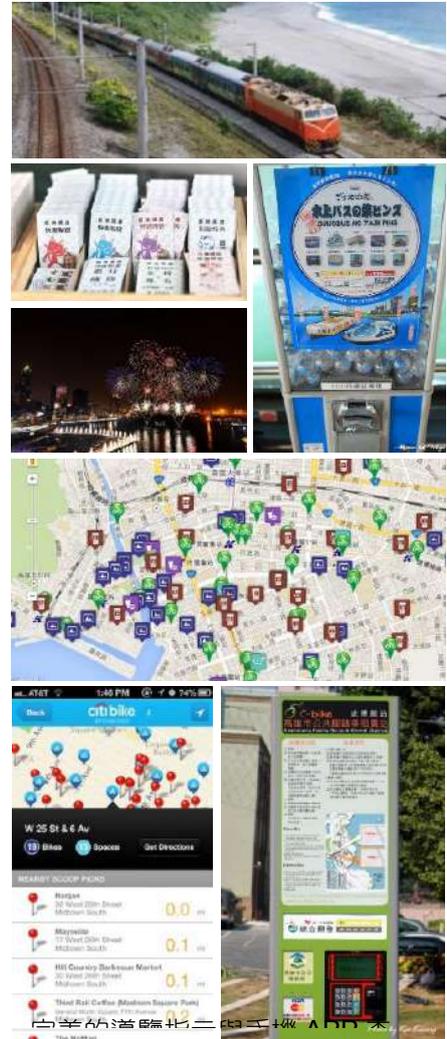
地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			經費(萬元)	備註
				短期	中期	長期		
	海洋文化及歷史空間再造						2.增設淋浴設施、更衣室、廁所等	
		匠師的故鄉休閒農業區環境改善	大甲區				800	1.入口意象改善 2.動線及環境整理 3.全區指標系統建構
		海墘老街空間環境營造	大安區				300	1.整理老街環境 2.老街空間亮點營造
		海墘社區解說與社區發展培力訓練	大安區				350	1.輔導居民透過文史資料建構，產生地方認同 2.培訓解說人才與規劃導覽活動。
生態與環境教育核心	遊憩及景點串連	<b>高美聚落環境營造計畫</b>	清水區				3,500	1.土地使用調整 2.設置公共綠帶、自行車道、人行道、公園、候車空間、公廁等
		綠色運具推廣計畫-高美濕地無人接駁巴士推廣	清水區				39,600	1.無人載具路線試驗 2.無人車基礎設施建置 3.綠色運具推廣 4.參考新北市自駕車場域(1.2公里)建置和試辦運行一年期案花費5,000萬。
		自行車道與綠色廊道系統串連計畫-高美梧棲臺中港路線(20.05KM)	清水區、梧棲區、龍井區				350	設置相關標誌標線、單車租賃站、起訖點或休憩點環境改善
	綠色基盤與海岸防護	環境監測及各項污染防治計畫	清水區				300	逐年編列300萬
	海洋文化及歷史空間再造	高美濕地周邊社區解說與社區發展培力計畫	清水區				350	1.輔導居民透過文史資料建構，產生地方認同 2.培訓解說人才與規劃導覽活動。
		高美燈塔解說培力計畫	清水區				150	培訓解說人才與規劃導覽活動。
		高美濕地環境教育設施場所申請	清水區				200	申請高美濕地遊客服務中心成為環境教育設施場所
濱海娛樂與社區文化核心	遊憩及景點串連	<b>臺中港環港交通計畫</b>	清水區、梧棲區				18,000	1.建設梧棲漁港候船空間 2.臨港鐵路綠廊改善(鐵路公園、節點廣場、增植樹木、打卡點) 3.三井OUTLET至梧棲漁港內港接駁
		臺中港港市合一介面檢討	清水區、梧棲區、龍井區				-	1.臺中港區土地使用調整，釋出港區部分土地作為藝文、觀光遊憩使用。 2.研討市府與港務公司共同開發港區土地。
	土地利用及產業發展	觀光工廠輔導與營造計畫	梧棲區、龍井				500	逐年編列經費進行設立觀光工廠輔導

地區	計畫類型	分項計畫	行政區	推動期程			經費(萬元)	備註
				短期	中期	長期		
			區					
		臺中港特定區計畫（第四次通盤檢討）	清水區、梧棲區、龍井區、沙鹿區、大肚區				-	臺中港特定區計畫通盤檢討，刻正進行
	海洋文化及歷史空間再造	梧棲老街風華再現	梧棲區				700	1.整理老街環境 2.老街入口意象及亮點空間營造 3.老街步行環境改善
		梧棲社區解說與社區發展培力訓練	梧棲區				350	1.輔導居民透過文史資料建構，產生地方認同 2.培訓解說人才與規劃導覽活動。
		麗水漁港周邊設施改善	龍井區				1,000	1.周邊社區與環境改善 2.麗水漁港周邊文史考察 3.相關解說及導覽，重現歷史場域
海岸地區全區	海洋文化與教育推廣	國中小海洋文化教育推廣	海岸地區全區				300	1.海洋相關教育納入國中小教材，逐年編列預算進行推廣。 2.內容可包含海洋生態與保育、海洋廢棄物減塑、海洋產業與文化、海洋遊憩、海洋科技與發展等
	主題觀光行銷	臺中海線觀光行銷及特色活動	海岸地區全區				450	每2年編列450萬元進行行銷推廣
	永續經營培力	社區發展與培力計畫	海岸地區全區				350	逐年度輔導海線特色社區，每年編列經費350萬
		商圈輔導與再發展	海岸地區全區				350	配合經發局既有商圈輔導計畫，逐年度輔導海線商圈發展，每年編列經費350萬
	觀光運輸網絡串連	旅遊無縫接軌服務	海岸地區全區				1,200	完善海岸地區交通轉乘網絡，達到大眾運輸無縫接軌服務
	綠色基盤與海岸防護	環境監測與污染防治(包含大甲溪、北汕溪、大安溪、大肚溪等)	海岸地區全區				200	逐年編列經費進行重點地區海岸環境監控
		重點沙灘及海岸環境清理	海岸地區全區				500	逐年編列預算進行海岸環境整理

## 第四節 觀光配套與宣傳建議

### 一、友善遊憩資訊系統建置

友善遊憩資訊系統主要為軟體面向的建構，即透過雲端技術導入與自導式觀光環境建構來達成。地區資訊中心的建置，可透過手機即時掃描 QR code，提供即時交通方式建議、路況資訊、地方吃喝玩樂資訊及相關服務，資訊中心通常設置在旅遊中心、聚落中心、主要入口區、主要道路或交通轉運處。



高雄 public bike 網站系統結合景點、食宿、休閒遊憩等點位提供完整導覽及查詢服務

### 二、自導式觀光環境建構

營造友善之「自導式」觀光環境，硬體面向上可於景觀道路旁、主要出入口、道路節點及道路交叉處、特殊景觀或動植物等地區、服務中心、步道入口處等處設立導覽解說設施與指示系統，便利辨認方位及傳達必要之資訊，並可結合 QRcode、雲端技術，作為定位、資訊更新及友善遊憩資訊的提供，而指示解說牌之設計應以原始自然或是具有各區位之文化意涵為主，避免突兀及不協調；另自行車租賃系統則可提升地區綠色運具使用及交通系統無縫串接，降低遊客對於汽機車之依賴，適合設置在交通轉運點、地區資訊中心及觀光景點等。

### 三、觀光行銷計畫導入

#### (一) 季節性及主題活動式行銷

透過節慶及活動來當作行銷亮點，例如歷史悠久的大甲媽祖繞境活動已成為每年臺中海岸之盛事，帶來大量人流與商機，另外近年定期舉辦的大安沙雕音樂季亦成為海岸活動另一重點。透過特色活動的舉行，整合臺中海岸廊帶各季節資源重新包裝與形塑，以議題活動宣傳造勢、季節性活動推廣及故事活動行銷等方式與手段，創造地區觀光行銷之成效。將觀光遊程結合地區發展組織或區公所主導，發展特色活動；或透過產業結盟方式推廣地區特色農漁產品，提高產業附加價值；結合現有插畫家、作家、廣告創意工作者、導演、表演工作者與藝術工作者等文創專業，創造海洋文化的生活空間與綠色廊道間的驚喜與小

故事。

表 8-3 彙整海岸地區包含觀光推廣活動、運動遊憩活動、重要宗教慶典、其他觀光遊憩資源及本案所提九大旗艦計畫地點。由表中可以看出多數觀光遊憩資源可能位於室內或遊憩類型較不受到季節的限制(例如觀光工廠、歷史文化景點、台中海洋館、三井 OUTLET 等)，而親海、玩水的遊憩類型則適合夏、秋之際進行，冬天海岸風大不利室外活動，但卻是鳥類生態觀察重要的季節。綜合以上分析敘述及既有觀光推廣活動，提出臺中海岸地區四季主打的推廣活動主題建議：

### 1.春季-文化藝術 // 宗教慶典+文化藝術景點

2-4 月間的春季，是許多宗教活動發生的時間，例如文昌帝君誕辰、玄天上帝誕辰以及最具代表性的大甲媽祖繞境，而臺中市政府亦於此時籌辦媽祖國際觀光文化節舉行一系列的宗教文化相關活動。

因此建議春季搭配以上相關活動，以宗教文化與藝術為主題包裝，推廣海線地區宗教之美，以及歷史文化特色景點資源，例如海墘老街、梧棲老街、牛罵頭遺址等等，形塑具文化藝術的臺中海岸。

### 2.夏季-活力海灘 // 水域活動+自行車道

5-7 月間的夏季，是最適合玩水的季節，重要的活動包含大安沙雕音樂季、自行車行道銷推廣活動等。

因此建議夏季搭配大安沙雕音樂季，以活力海灘為包裝推廣水上遊憩，連結如松柏漁港衝浪、大安濱海樂園踏浪、五甲水上遊憩推廣基地戲水等，以及自行車道推廣，形塑充滿活力的海岸地區。

### 3.秋季-收穫之秋 // 漁食活動+夕陽美景

8-10 月間的秋季是收穫的季節，重要的活動包含梧棲漁港鮮魚季、大安海觀光推廣活動等。

因此建議秋季搭配鮮魚季活動，推廣漁食、漁業文化，再配合海岸地區觀賞夕陽的景點(如高美濕地、鰲峰山觀景台等)，連結如梧棲漁港、高美濕地、鰲峰山、塭寮漁港及周邊特色景點，形塑活力海灘的海岸地區。

### 4.冬季-商圈購物 // 室內場域+鳥類生態觀察

11 月至隔年 1 月的冬季期間，海岸地區因為風大寒冷等關係，導致遊客到海線旅遊的意願降低，因此建議冬季主要以室內場館為主的活動類型。然而冬季風大看似劣勢的當地天候條件，卻也可以轉換為另一種旅遊特色，透過旅遊地點、旅遊活動的選擇以及遊程安排，創造不同的在地體驗。

#### (1) 冬季活動及景點的選擇

■ 季節性特殊活動：因應季節性特點，特別適合於冬季執行的活動，包含

需要足夠風力的風箏衝浪，以及配合候鳥遷徙的賞鳥活動。

- 室內景點及活動：於室內進行，不易受到外部氣候的影響。如三井 OUTLET 購物、台中海洋館、大安港媽祖文化園區等。
- 近大肚山一側的景點：選擇離海岸較遠的景點，避免受到冬季海面上吹來的風影響遊憩活動，景點包含：大甲鎮瀾宮及老街、清水街區等，重要眺望點包含：鰲峰山觀景台、鐵砧山觀景台、望高寮觀景台等。

## (2) 遊程串連建議

以下就上述冬季適合的活動進行安排，以半日遊程為主提出建議，遊客可依需求及時間，自由組合調整，擬定獨特的臺中海線冬季旅遊計畫。

- 大安濱海樂園（風箏衝浪）+大甲老街逛遊+鐵砧山觀景台。
- 高美遊客服務中心+高美濕地（農田/濕地賞鳥活動）+台中海洋館。
- 鰲峰山觀景台+牛罵頭遺址+清水街區逛遊。
- 三井 OUTLET+梧棲漁港（魚貨直銷中心）+台中海洋館。

表 8-3 臺中海岸地區觀光遊憩資源與推廣活動一覽表

觀光遊憩資源		春			夏			秋			冬		
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月
推廣觀光活動	媽祖國際觀光文化節	■	■	■	■								
	大安沙雕音樂季					■	■						
	大安海觀光推廣活動									■			
	臺中爵士音樂節									■			
	高美野生動物保護區生物多樣性生態體驗活動					■	■	■	■	■			
	梧棲漁港鮮魚季									■	■	■	
運動遊憩活動	萬眾騎 Bike	■											
	自行車行道銷推廣活動 (2019)					■	■						
	臺中自行車嘉年華 - Bike Taiwan								■				
	臺灣大腳丫鐵人兩項錦標賽							■	■				
	花現龍井全國馬拉松									■			
	時代騎輪節										■		
宗教祭典	風箏衝浪	■	■	■						■	■	■	■
	文昌帝君誕辰	■	■										
	紫雲巖觀音媽誕辰	■											
	真武宮玄天上帝誕辰		■										
九大旗艦計畫	大甲媽祖繞境進香活動			■									
	松柏衝浪基地計畫			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	雙寮生態綠洲計畫	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	五甲水上遊憩計畫				■	■	■	■	■	■			
	大安濱海樂園設施改善及北汕溪生態整治計畫				■	■	■	■	■	■			
媽祖文化園區空間營造計畫	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

觀光遊憩資源		春			夏			秋			冬		
		2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月
其他觀光遊憩資源	鷺鷥林秘境營造計畫				■	■	■	■	■	■	■	■	■
	高美聚落環境營造計畫	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	臺中港環港交通計畫	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	大甲鐵馬路徑營造計畫		■	■	■	■	■	■	■	■			
	三井 OUTLET	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	台中海洋館	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	大肚溪口重要濕地	■	■	■						■	■	■	■
	老街資源（梧棲老街、海墘老街等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	歷史文化景點（清水眷村文化園區、梁宅瑞蓮堂、日南車站等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	休閒農業區（匠師的故鄉、水流東）及休閒農場（葵海休閒農場、大安休閒農場等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	登山步道（鐵砧山登山步道、瑞井登山步道等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	自行車道（濱海自行車道）			■	■	■	■	■	■	■			
	自行車道（甲后線自行車道、五福圳自行車道等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	特色商圈（大甲觀光商圈、東海藝術街商圈等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	觀光工廠（微笑秘密口腔保健館、阿聰師芋頭文化館）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
導覽活動（臺中火力發電廠導覽、臺中港導覽）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
重要眺景點（三井摩天輪、鰲峰山觀景台、鐵砧山觀景台、萬高寮觀景平台等）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

## （二）旅遊智慧資料網的建構

行銷宣傳包含旅遊智慧網絡系統建構、平面宣傳及視聽媒體宣傳。整合臺中沿海觀光遊憩資源，藉著旅遊智慧資料網（GPS、雲端服務系統等）的建構，讓遊客更了解到最佳旅行方式，提供遊客跨區域的旅遊資訊整合，兼具整體性、市場分眾性、文化深度及旅遊行程系統規劃性的多功能旅遊智慧網絡系統；透過在平面宣傳部分，透過導覽折頁、遊程護照、導覽地圖等解說出版品提供遊程內容以及各主題資訊；透過旅遊資訊網站、廣電媒體、相關雜誌…等行銷計畫，結合各式節慶與造勢活動，為主題遊程創造創造事件行銷的宣傳效果。

## （三）票證合一

由票證合一與適度優惠增加各種可能到訪客群（如背包客、自行車旅行者或郵輪搭乘遊客等）進入體驗各種海洋觀光的機會。本計畫建議可藉由捷運、公車、自行車等運具票證整合，有效提升遊客對臺中海線極境的探索程度。

#### (四) 周邊產業支援

要成就多元化而且完整的活動，還是需要周邊相關產業的支援與配套，例如來旅遊時的食宿需求等，因此可以結合周邊特色聚落，提供特色民宿、在地餐飲，及水上活動設施支援產業，如裝備租借販售等，帶動地方經濟活絡，並創造地方認同與參與感，使文化的傳承不單單僅止於外在的表徵，而是深入地方脈絡的具體實踐。

### 四、打造啟動「海線極境」發展願景的五組 S.W.I.T.C.H.

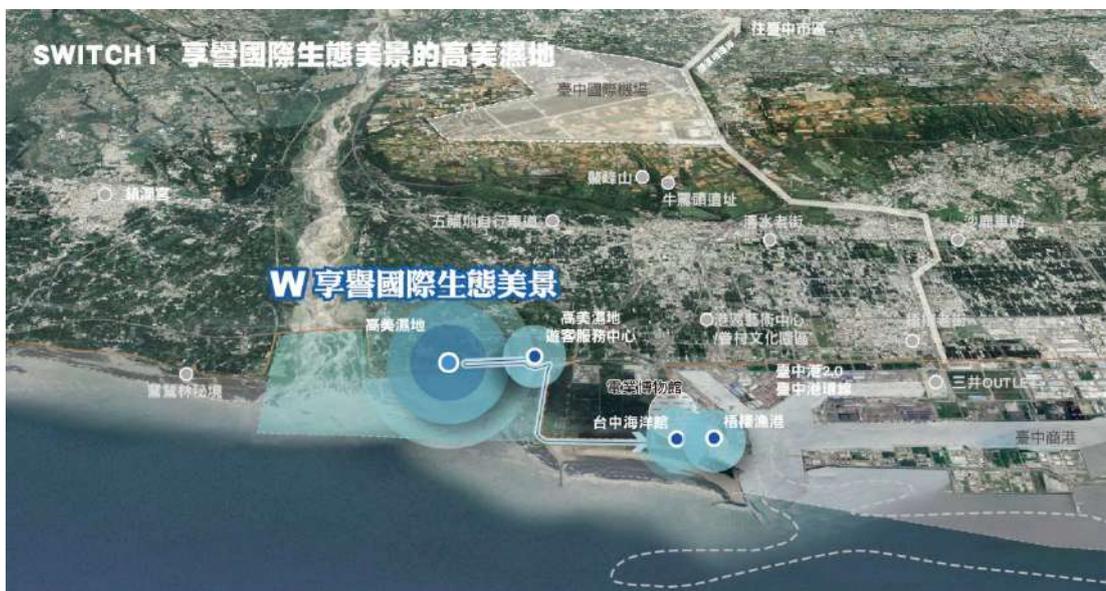
針對臺中市海岸地區演變與環境調查，臺中市海岸地區同時具有海岸、河口、淺山臺地地形，以及生態相豐富的高美重要濕地與大肚溪口重要濕地；自史前時代開始便有人類在此生活，留下的牛罵頭遺址、番仔園遺址、平埔族文化、明清及日治時期的古蹟建築，以及虔誠的宗教信仰，交織成豐富獨特的歷史冊頁；加之近年新的建設如三井 OUTLET、大安港媽祖文化園區、台中海洋館等，都對臺中海岸地區增加更多獨特且多元化的遊憩選擇。本計畫並依據各區發展特色及趨勢，提出 3 大核心、9 大旗艦計畫及相關配套計畫構想。

為呈現臺中海岸地區重要發展元素其獨特性或國際性的地位與價值，因此本計畫選以高美濕地、清水歷史文化、鎮瀾宮媽祖文化、追分車站+登山步道及三井 Outlet+臺中港 2.0 等最具代表性的資源，透過景點串連的形式，作為翻轉海線、打造「海線極境」願景的的五組啟動開關 (SWITCH) (詳圖 8-1)。

#### (一) SWITCH 1 享譽國際生態美景的高美濕地

高美濕地遊客服務中心+高美濕地+台中海洋館+梧棲漁港

以高美濕地遊客服務中心為發展起點，透過便利的大眾接駁系統連結高美濕地與台中海洋館，創造以生態保育、環境教育為基礎的綠色旅遊體驗。





#### (四) SWITCH 4 高鐵連結的海線第一站追分車站

追分車站市定古蹟+大肚山登山步道(健行眺望)+大肚車站+龍井堤防自行車道+麗水漁港(驛站)+大肚溪口重要濕地

以大肚山登山步道、龍井堤防自行車道吸引熱愛戶外運動的旅客到訪，並連結至希臘風情的麗水驛站及大肚溪口濕地，提供由山到海的獨特行程。



#### (五) SWITCH 5 臺灣獨一無二的海港三井 OUTLET

臺中港三井 OUTLET+臺中港 2.0 計畫+臨港線鐵路+藍色公路+梧棲漁港+台中海洋館+麗水漁港(驛站)+大肚溪口重要濕地+梧棲老街

自高集客力的三井 OUTLET 與規劃中的臺中港 2.0 計畫向外連結擴散，透過臨港鐵路再造、藍色公路興建，創造多元化的交通方式，連結梧棲漁港與台中海洋館；向南依循自行車道可至麗水驛站與大肚溪口觀賞日落；往東則可連結梧棲地區在地旅遊，體驗與欣賞老街風情。





圖 8-1 臺中「海線極境」發展願景示意圖

## 第玖章 結論與建議

本計畫自海岸地區資源的盤點、發展歷史脈絡的梳理，以及政策與重要建設的彙整，提出以「濕地。夕陽。海洋文化 窺探臺中海線極境」的發展願景，並劃定 3 大核心與 9 大旗艦計畫，並相互串連成啟動海線翻轉的 SWITCH 開關，期望透過計畫能提升海線景點品質、達到生態與永續發展並透過深度旅遊帶動在地認同與發展。針對本計畫後續推動方向與建議詳列如下：

### 一、成立海岸專責機構，統籌海岸發展

臺中市海岸地區資源眾多，包含重要濕地、濱海遊憩區、海岸防風林、歷史聚落與大小漁港等等，各自有不同的權管單位。也因此海岸地區管理單位繁多，常造成事權未統一，各單位分別投注相關管理策略，難以有效整合，而造成資源浪費，也影響海岸整體風貌。因此建議成立海岸專責機構，以統一事權，並策定海岸地區發展方向。

臺中市政府於 110 年 9 月 30 日召開高美濕地觀光推動小組第 7 次會議，會議決議指示以農業局（海岸資源漁業發展所）或觀光旅遊局（風景區管理所）升格為「處」，負責統籌臺中市海岸地區。本案並建議設立海岸觀光科、海岸行政科、設施工程科、海岸管理科等相關科室，協助海岸管理與發展等事宜。有關海岸專責機構之建議內容，請詳報告書「附錄九 海岸專責機構建議」。

### 二、持續進行海岸復育行動，確保自然海岸零減損

國際上針對海岸地區的管理的趨勢指向針對氣候變遷調適、自然災害、水土流失、海岸侵蝕、資源保護與恢復、自然資源利用、基礎設施發展、產業發展（如農業、漁業、觀光遊憩、工業等）、沿海地景維護等整合性管理，並同時關注發展遲緩或劣化地區之發展，才能促成整體海岸的永續發展。

臺中海岸線長約 41 公里，擁有高美重要濕地、大肚溪口重要濕地等豐富濕地資源，是野生動物保護區與遷徙環境，109 年 9 月更公告「中華白海豚野生動物重要棲息環境」，為國內生態教育絕佳的自然教室。依據整體海岸管理計畫之指導，海岸地區應促進海岸地區永續利用，並確保自然海岸零損失為第一要務。因此臺中海岸地區應避免不當的開發利用行為，並透過推動海岸保安林之檢定、林相調查及更新復育等計畫、生態敏感區的管制與限制，或是相關教育推廣行為，持續推動海岸復育行動

### 三、推動港市合一，促進臺中港開放

臺中港為十大建設時期重要項目之一，現為臺灣中部的重要國際商港，然其因政策、內部發展相關因素限制，長久以來限制民眾進入，又因市與港的管理單位互

不隸屬，導致臺中港與鄰近地區在空間面上，相鄰然而建設發展卻無法互相配合或處於各自獨立之窘境。

借鏡基隆港及高雄港之經驗，皆是藉由市府與港務公司長期的協商溝通與合作機制建立，打開港區與城市之間的界線。因此建議由臺中市政府積極協調與臺中港務分公司成立港市合作平台，由相關局處（包含都市發展局、觀光旅遊局、海岸資源漁業發展所等）與臺中港務分公司定期召開會議討論與臺中港之合作，以帶動港區多元化發展，並自景觀、觀光遊憩、產業、生態等面向，提升海岸地區整體環境。

在土地使用調整上，建議將遊憩使用區域集中劃設，釋出港區部分土地作為藝文、觀光遊憩使用，並與臺中市海線主要景點、重要交通節點連結，開放港區使民眾能更深刻體會獨特的海港意象，並創造如舊金山漁人碼頭般，可親水觀海又可納入大型活動及享用特色美食的的港區環境。

#### 四、里海精神植入與海岸社區再生



圖 9-1 里海倡議願景示意

圖片來源：<https://e-info.org.tw/node/78570>

里海，日語稱為「Satoumi」，里為居民住所之意，相較於里山一詞，里海為將永續經營管理海岸及海洋地區的概念，融入海岸地區的治理，若將「里海」想成治理的理，即「理海」就能把治理的成分融入。

而所謂「里海倡議」的概念，是延續《生物多樣性公約》2010年第十屆大會所通過的「里山倡議」而來，皆是為維繫「社會-生態」地景與海景，同時重視經

濟面、文化面與自然面的永續發展理念；其實與臺灣過去所推廣的「生產—生活—生態」的三生一體的社區永續發展的理念不謀而合。

健康的「里海」有許多效益，例如物質循環得以永續、土地與海岸得以整合管理、多樣豐富的生態系及自然的環境得到保存，這些都需要眾人合作才能達成與維持。而透過政府的宣傳教育及輔導支持，在地的社區或農漁村更能以社區自營方式創造屬於獨特的地方特色，並發展出符合環保、永續經營的產業。

海岸社區聚落與海岸環境之間的關係密不可分，針對海岸地區重要聚落，都應倡導里海精神，透過社區培力的養成、資源的發掘與地方認同感的建立，促成海岸社區再發展，並以正確健康的態度偕同維護海岸環境，才能真正達到里海倡議的願景，並與海岸永續共存。

