

南 華 大 學

環境與藝術研究所

全 球 與 在 地 的 對 話 ：

台 中 市 都 市 規 劃 的 空 間 想 像

Dialogue of globalization and localization:

The Spatial Imagination of Taichung Urban Planning



指導教授：李謁政

研 究 生：洪佳君

中華民國 九十二 年 七 月

# 南 華 大 學

## 碩 士 學 位 論 文

### 環 境 與 藝 術 研 究 所

全 球 與 在 地 的 對 話：  
台 中 市 都 市 規 劃 的 空 間 想 像

研 究 生：洪 佳 君

經 考 試 合 格 特 此 證 明

口 試 委 員：葉 瑞 文

陳 湘 蓉

李 詩 政

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

指 導 教 授：李 詩 政

所 長：李 詩 政

口 試 日 期：中 華 民 國 92 年 6 月 25 日

## 謝 誌

在唸研究所的這段日子裏，何其有幸能夠擁有同屆的 14 位好同學，感謝好同學的幫忙，不論是在學業上、戶外教學裡大家總是快快樂樂的學習，其中要特別謝謝班長的上課專車，他總是不假言詞的要我們準時，然後火速的把我們送到學校。由於這本論文在時空壓縮下的環境中產生，結果並不是很完善，還有些問題仍需在後續的研究去觀察，最終，本篇論文得以完成，給了大家一個 DRAMS COME TURE 的希望，所以，不要害怕往前走就是了．．．，總是會寫出來的。在研二這段期間，特別是最後這幾個月來，可以說是研究所生活最難熬的日子，論文撰寫過程中是相當苦悶的，內心不知經過多少次的痛苦掙扎，不管這過程中經歷了多少事，很高興自己終於完成了碩士論文。在撰寫論文的過程中，對我幫助最大當然是我的恩師李謁政老師，真的很感謝老師當初仁慈地收留我這個學生，他的建議和寬容得以讓我完成這本論文。

關於這個题目的由來首先要謝謝魏光莒老師的啟蒙和陳怡伶老師的引入，雖然前半段寫的幾乎都蕩然無存，但那是寫作動力的來源，也還好沒有把這本論文寫成一本教科書，因為理想和現實總得妥協，我的老師說：千萬不要自己悶著頭寫論文，這是很重要的事，因為總舵手在老師身上，他總是在最混亂當中拉你一把，再重新調整方向，同時他也容忍我的論文所呈現出來不成熟的地方願景面貌。感謝口試委員黃瑞茂教授及陳湘琴老師在評審論文時，對本文疏漏之處詳加指正，並提供寶貴建議及細緻又嚴謹的觀點，讓學生有修改論文的的方向，深表感激之意。

再來我要謝謝家人的支持與鼓勵，再次感謝！！

後學學植未深，疏漏之處尚祈先賢後進不吝指正，至為感荷。

洪佳君謹誌於

南華大學環境與藝術研究所

中華民國九十二年七月

# 全球與在地的對話：

## 台中市都市規劃的空間想像

### ----- 摘 要 -----

都市是人民累積生活經驗的一個場所，在這個場所中，使用者經由對環境的體驗進而認知整體都市的生活型態和社會經濟發展過程。本研究是從都市文化內涵，來分析都市中各項建設的結構與願景，以及在全球化影響下都市空間改變的力量，並且探討地方特色與空間發展的關係。

都市中的全球觀與在地化有很多面向可以用來發掘其潛能，台中市從消費城市逐漸發展為中部都會中心過程中，吸引了許多外來人口及建設方案，本文以都市空間的轉化與現在各項期望中的建設分析，探討以下幾個問題：

一、都市為一社會的產物，在現今生產演變的全球化過程中，如何接應其影響，而轉變現在的都市型態。

二、在全球化的社會裡，如何定位自己城市的角色，如何的建立在在地特色的城市風格。

三、在現今的社會脈絡中，都市所賦予的階段性歷史建設，可以解讀出當時的不同都市意義，再透過此一過程，則可以將特定時空下的都市空間形式關聯上社會構造。本研究著墨在台中市中心衰退的歷史、鐵路地下化來改善中心的運輸功能、台中科學園區的定案、加上清泉崗國際機場以及台中港特定區的運作、古根漢美術館的籌建，各項建設都在催促著台中市都市更新，希望可以更往國際城市的腳步邁進，那以後的台中市又會在世界上屬於何種角色定位值得期待。台中市預擬著未來都市命運的改變，期盼著以國際港市及高科技的建構，企圖迎向都市的全球化潮流。

城市空間紋理，常常造成單一、同質性的都市空間型態，可是在都市空間結構上的各項措施，卻又是和市民生活息息相關，但是居民對其都市的認知上，卻常呈現出各個單一點的現象，沒有注意到在環境開發中都市原有的紋理，對於此一現象，認為應該以市民為都市主角的觀念下，來整合及加強其空間結構元素。總而言之，如何具體掌握各項建設的形塑過程及其在開發中所關聯的各種配套措施，以貼近都市的發展及市民的需要，試圖整理出台中都市的目前各大建設願景，探索著生活空間的意義，發揮台中的都會區塊發展潛在能力，不致於迷失在這個全球化的漩渦中。

關鍵詞：台中市、全球化、都市規劃、空間想像方案。

# Dialogue of globalization and localization: The Spatial Imagination of Taichung Urban Planning

## Abstract

Urban city is a place to accumulate the living experience of the people. From this place, the users will acknowledge the process of urban living mode and the development of social economy through the experience from environment. This research is to proceed from the content of urban culture and to analyze various constructional structures and prospects as well as under influence of globalization and the change factors of the urban space, and further to research on the relationship between local characteristics and space development.

In global view on the urban city and localization, there are many aspects to be applied for exploiting the potential. During the process of consuming city of Taichung city gradually developed into a central urban center, it has been attracted with many outside population and construction projects. This study is to discuss about the following questions on basis of urban space transforming and constructional analysis on various expected projects:

1. Urban city is a production product of the society. In the process of globalization, how it will be affected to become current urban mode.
2. In the globalization society, how it can be located and fixed its role and how it can set-up its own urban style with local characteristics.
3. In the stream of modern society, the historical construction for urban city at different phase can be symbolized for contemporary different meaning. Through this process, the specific urban space form has related to the social construction. This research is to study on the history of Taichung downtown declining, railway underground project to improve the transportation function for downtown, Taichung Industrial Park project, as well as Ching Chuan Kang International Airport, Taichung Harbor operation, and construction of Guggenheim Museum, etc. various constructions that urge the urban renewal of Taichung City. It is a hope that Taichung City could march into to be an international city. Then, what's kind of the role for Taichung City to act in the worldwide stage, it is worthy of expecting in the near future. Taichung City is scheduled to change the future urban destiny, and it is expected to become an international city with construction of high technology. Moreover, it has matched to the fashion trend of urban globalization.

In the range of urban space, there is often resulted in a single and homogeneous urban space mode, but various policies on the construction of urban space have a close relation to the living of the citizens. However, the acknowledgement of residents to urban city often occur the phenomenon of individual single point and not notice about the original principle of the environment for urban development. For such a condition, it is to consider with concept to take citizen as major urban role, the space elements for construction can be integrated and emphasized. In short, how to grasp specifically the various constructions on urban mode and develop various packages on policies so

as to meet for urban development and the demand of citizens, this research tries to figure out current prospects on Taichung city, seeks for the meaning of living space, as well as develops the potential ability of urban Taichung district without being lost in the whirlpool of globalization.

Key words: Taichung City, Globalization, Urban Planning, Spatial Imagination Project.

## 章節目錄

§圖目錄

§表目錄

### 第一章 緒論

第一節	研究緣起與動機 .....	1-1
第二節	研究理論說明.....	1-2
第三節	研究範圍與對象 .....	1-7
第四節	研究內容與流程 .....	1-8

### 第二章 相關資料與文獻探討

第一節	全球化的開展.....	2-1
第二節	經濟全球化的發展 .....	2-5
第三節	全球化的理論論述 .....	2-16
第四節	國際化城市的分類 .....	2-43
第五節	小結.....	2-47

### 第三章 台中市都市發展歷程與市中心區衰敗

第一節	全球化下的台中市 .....	3-1
第二節	台中市的中心區 .....	3-18
第三節	台中市中心區的沒落.....	3-26
第四節	火車站鐵路地下化.....	3-36
第五節	小結.....	3-44

第四章	中部科學園區	
第一節	都會區的產業經濟 .....	4-1
第二節	台灣資訊科技產業的發展背景 .....	4-7
第三節	台中市產業的演進過程 .....	4-13
第四節	中部科學園區的想像過程 .....	4-17
第五節	小結 .....	4-33
第五章	台中的交通門戶機場和港口	
第一節	中部第三國際機場 - 清泉崗國際機場的構想方案 .....	5-1
第二節	遷移後的水湳機場未來規劃方向 .....	5-5
第三節	兩岸開放窗口-台中港的交通運輸 .....	5-14
第四節	小結 .....	5-17
第六章	國際化文化城的美夢	
第一節	古根漢美術館的國際化想像 .....	6-1
第二節	台中市胡市長的古根漢大夢 .....	6-5
第三節	文化城和文化創意的反思 .....	6-10
第四節	小結 .....	6-19
第七章	結論與建議 .....	7-1

§參考書目

§附錄



## §圖目錄

### 第一章

圖 1-1 本研究流程圖

### 第二章

圖 2-1 全球經貿協定關係圖

圖 2-2 世界都市體系

### 第三章

圖 3-1 台中都會區都市體系示意圖(台中縣市部分)

圖 3-2 台中市要覽

圖 3-3 台灣堡圖 台中部分

圖 3-4 台中都市計畫發展沿革圖

圖 3-5 台中市成功路

圖 3-6 台中市平等街

圖 3-7 台中市中正路

圖 3-8 台中市中山路

圖 3-9 台中市民族路

圖 3-10 台中市中心區棋盤圖

圖 3-11 台中市中心區位置圖

圖 3-12 台中市中心區有衰退的現象而且台中市舊市區發展相對緩慢

圖 3-13 台中市中心機能發展構想示意圖

圖 3-14 台中市都市計畫圖

圖 3-15 台中市中心

圖 3-16 台中市中心區繼光街行人徒步區

圖 3-17 台中市中心區電子街徒步計畫

圖 3-18 台中火車站 1920 年

圖 3-29 台中火車站 1940 年

圖 3-20 台中火車站 1952 年

圖 3-21 台中車站整體外觀透視圖

圖 3-22 鐵路地下化預定工程流程圖

圖 3-23 車站特定區土地利用使用分區計畫

圖 3-24 火車站附近客運場站構想

圖 3-25 預定鐵路地下化路段

圖 3-26 交通系統構想示意圖

圖 3-27 火車站特定區週邊相關計畫圖

## 第四章

圖 4-1 台中市交通運輸發展圖

圖 4-2 台中市科學園區確定位置圖

圖 4-3 台中市科技產業發展區位示意圖

圖 4-4 台中市未開發工業區分布圖

圖 4-5 台中市已開發工業區分布圖

圖 4-6 台中市土地使用與交通運輸的整合 - 聯外交通系統

圖 4-7 台中市對應產業發展需求的空間發展策略圖

## 第五章

圖 5-1 台中市土地使用計畫發展構想圖

圖 5-2 水湳機場周邊都市計畫道路圖

圖 5-3 清泉崗國際機場及改善其聯外交通系統圖

圖 5-4 清泉崗機場新關聯絡道建議路線圖

圖 5-5 發展促動兩岸產經合作關係的工商服務門戶

## 第六章

圖 6-1 西班牙畢包爾古根漢美術館建造過程(1)

圖 6-2 西班牙畢包爾古根漢美術館建造過程(2)

圖 6-3 西班牙畢包爾古根漢美術館建造過程(3)

圖 6-4 台中預定古根漢美術館位置圖 (1)

圖 6-5 台中預定古根漢美術館位置圖 (2)

圖 6-6 備選基地位置空照圖

圖 6-7 台中古根漢美術館預訂圖

## §表目錄

### 第一章

表 1-1 傳統、現代與後現代社會生產發展模式的分類與特徵

表 1-2 福特主義發展模式與彈性專業化發展模式之比較

### 第二章

表 2-1 中心地城市與網絡城市模式異同點

表 2-2 工業社會和信息社會聚落敏感性特徵比較

表 2-3 世界最大 460 家工業企業的所屬國一覽表

表 2-4 發達國家和發展中國家未來平均年城市人口增長率(%)

表 2-5 全球城市化水平及城市人口數

表 2-6 全球城市聚集區(人口 800 萬及以上)地域分布變化

表 2-7 Cohen 畫分之世界都市階級表(global city hierarchy)

表 2-8 Friedmann (1986)之世界城市層級

表 2-9 全球主要都市城際資訊階層與 Friedmann 世界都市比較分析表

表 2-10 Hall、Friedmann 和 Short et al 等人定義全球城市功能性質的比較

表 2-11 Friedmann(1993)世界都市(World city)等級網路

表 2-12 Taylor 的世界城市排名

表 2-13 全球半導體主要生產國間的網絡關係與 Smith and White (1992) 的跨國性經濟空間網絡階層關係之比較

表 2-14 全球 500 家最大的非銀行業跨國公司的總部所在地(1984)

表 2-15 社會與空間之關聯的方式

表 2-16 世界區域經濟集團一覽

表 2-17 世界主要國家進出口貿易質及依存度

表 2-18 全球區域經濟縮略詞和縮略語

表 2-19 亞洲城市國際化發展經驗一覽表

表 2-20 國際性都市類型之整理表

表 2-21 Knox (1991) 之國際性都市排名

表 2-22 四類世界都市主要生產特性及未來發展

表 2-23 平本一雄 (1995) 之五種全球都市類型

表 2-24 國際城市型態

### 第三章

- 表 3-1 美國財富雜誌全球最佳商業城排名
- 表 3-2 遠見雜誌縣市排名
- 表 3-3 台中競爭力指標
- 表 3-4 上位與相關計畫的台中都會區產業發展構想

### 第四章

- 表 4-1 中部區域六縣市人口及產業結構表
- 表 4-2 台中都會區之產業發展經濟特性指標比較
- 表 4-3 台灣地區十大新興工業 2006 年之發展目標
- 表 4-4 全球化生產體系中各國所扮演的角色
- 表 4-5 台灣亞太營運中心計劃與各種產業空間形塑關聯表
- 表 4-6 我國資訊服務業發展歷程圖
- 表 4-7 智慧型園區一覽表
- 表 4-8 台中市工商企業歷年生產總值概況表
- 表 4-9 中部區域機械廠佔全省的比例
- 表 4-10 台中歷年工業區劃設演變情形
- 表 4-11 台中都會區十大行業佔全台之排名與比例
- 表 4-12 台中市縣工業發展的優勢科技產業別
- 表 4-13 1986-1998 台灣製造業之結構變化
- 表 4-14 台中市歷年工業區一覽表
- 表 4-15 台中基地產業引進目標
- 表 4-16 台中市工業區土地開發使用條件
- 表 4-17 台中都會區已編定之工業區開闢情形

### 第五章

- 表 5-1 中部地區潛在國際航空運量需求
- 表 5-2 兩岸直航之飛行時間

### 第六章

## 第一章 緒 論

### 第一節 研究緣起與動機

現在全世界都在說的「全球化」可能是個新名詞，但其發展過程則由來以久，從建構殖民主義的帝國時代開始，為了取得原料必須重新找到新領土，再從領土上剝削殖民工以及傾銷過剩產品，就是當時國際交流密切的起源。在殖民時代，全球的貿易快速擴張，歐洲強權從新殖民地截取原料，包括加拿大的毛皮、木材、漁獲、非洲的黃金和奴隸、拉丁美洲的咖啡、砂糖，加勒比海的水果、蘭姆酒。載往殖民地的地國（母國）大船中塞滿了奴隸、移民、製成品，而回程則滿載著戰利品，1860~1870 年是國際商業的「黃金時代」全世界貿易蓬勃發展，資金財富大量的流回母國，其中投資回母國的種種重要建設包括港口、鐵路、道路、水庫、城市等。世界在一個世紀之前已經高度成長，當時稱為「國際化」發展，在 1913 年出口佔全球產值的比率，已超過 1999 年的水準，不過在現今 21 世紀的社會中經濟型態的改變，顛覆了當時英國經濟學家李嘉圖所指的各國自立自強和平衡進出口的成长貿易模式，現今的世界產生了極遽的變化，徹底地改變人類生活習性和對自然界的衝擊。在自由放任式的神奇市場中，毫無限制的追求利益，包括自利和公共利益，使得在今日，大家已經不知道要追求什麼，而且把金錢視為最終的目標和信仰，社會已經失去了理想的支柱，在討論台灣現代化腳步的形成，大致都集中在戰後經濟發展的三級跳狀況或在日據時代和清末巡撫的短暫政策上，但是台灣在歐洲人大航海時代的地理環境中，早就已經成為現代世界的國際要站，這是台灣的歷史過程，也是當時國際化發展下的台灣。

世界的全球時代源起於，十五世紀文藝復興和航海技術進步的地理大發現，經過十六世紀殖民時代和宗教改革，十七世紀的科學發展，十八世紀的理性主義啟蒙運動，十九世紀的工業革命和資本快速的擴張，加上民族主義而形成二十世紀的高度現代化、資訊化、網絡全球化，跨國企業的生產品式逐漸轉變成福特、後福特、後殖民、同質化的年代，我們只有一個地球，無遠弗屆的科技系統將我們緊密的聯繫在一起，誰都不能自身於外，在這個全球化世界體系中。

## 第二節 研究理論說明

### 一、社會發展的生產模式影響了全球環境的改變

#### (一) 從生產理論來看產業環境

以生產理論而言，從福特主義<sup>1</sup>到後福特主義<sup>2</sup>的發展，演變成全球一致標準化的生產線管理、作業程序、大眾消費產品，發展為小規模生產設施、技術專業彈性化、產品個人化、分眾的消費模式，皆衝擊到原有的國際分工下的投資、生產、消費模式，更連帶引發了市場秩序及社會秩序的變動。後福特資本主義變遷雖然強烈制約福利國家體制轉型，但是市場、國家與家庭的制度角色更是形塑福利體制轉型特色的重要因素。據統計 84%的人口只有 16%的全球收入，而全球最富裕的 10%人口的收入，是最貧窮的 10%人口收入的 114 倍。在現今的 21 世紀，福利國家本身的重要課題，是必須分別調整其與市場、家庭的關係，同時兼顧經濟永續與社會公平。其次我們也得知，福利國家的社會管制方式的制度變遷，是組成後福特資本主義的重要部分之一，這意味著市場與國家必須發展出新的制度關係，也將是決定未來資本主義的要素之一，透過福利國家的社會制度安排，包括對勞動市場、家庭、教育、健康與環境保護等各種制度的重整，將有助於未來社會發展較穩定的經濟社會秩序。

#### (二) 全球生產經濟模式的轉換過程

全球經濟再結構在全球的尺度上，資本主義的生產模式的轉換是一個動態而持續進行的過程，在歷史上已經發生過多次，如 1930 年代經濟大蕭條，使得資本主義的生產模式從原來較為開放的模式轉換到福特主義，70 年代福特主義出現聚集危機後又轉換到彈性聚集，在 1980 年代之後的全球經濟再結構，有資本從勞動過程中獲取更多的剩餘，透過工作過程及勞動市場的再結構來達成、國家干預市場經濟的模式發生改變，從強調政治合法性及社會分配轉變到政治支配及資本積累。國家已漸漸開放經濟發展的自由性，並且形成新的干預形式，解除一些政策性的管制規定，把經濟發展交給市場決定，而且所有經濟過程都加速產業全球化，透過系統的擴張，提高利潤率並打開市場。資本主義經濟其實便是經濟全球化發展的一種，但不同的是現在所有經濟過程相互影響依賴的程度不斷地增加，而且是以時空壓縮的情形整合一個整體系統在全球空間尺度上，無時無刻地運作 (Castells, 1989)。這種全球經濟再結構的過程及呈現出的特徵，甚至影響到文化層面 (Harvey, 1989)。而全球都市階層的重組，以

<sup>1</sup> 福特主義(fordism)是指西方戰後以大量生產和大量消費為主的市場經濟。包括工作流程的專業分工、單位生產力大增，而形成大量生產、勞工收入大量增加的趨勢，製造成標準化的零件與組裝成完全相同的產品。這樣的趨勢，透過福利國家的實施強化了國內需求的程度，大量生產加上大量消費的結果造成了戰後直到 1960 年代末期福特主義發展模式的成型。

<sup>2</sup> 後福特主義(postfordism)不再大量生產而是針對部份高消費者，並且大量使用高科技和自動化設備，從事彈性專業化生產小量多樣的產品，加上資本的全球性快速流動到處找尋有利地方投資或投機生產，相對的福利國家型態逐漸消退，被以強調發展和競爭力為主的國家機器所取代，時期是指西方資本主義在面臨日本和東亞國家競爭的過程，逐漸調整發展的途徑而出現的發展模式，它的特色是大公司逐漸從層級分明的科層制到扁平組織型態稱為後福特主義。

及都市經濟及空間再結構所發生的影響，是城市國際化發展所必須考量的。

表 1-1 傳統、現代與後現代社會生產發展模式的分類與特徵

特 徵	農業發展前 (傳統社會 1)	農業發展 (傳統社會 2)	工業發展後 (福特主義)	永續發展 彈性生產
時間	一萬年前	一萬年至今	工業革命後	資訊革命後
空間	個人與部落	區域或國家	國家或大陸	大陸或全球性
觀點	冷漠不關心問題	是什麼	為什麼	將會發生什麼
對自然環境的態度	模仿自然	與自然為伍	控制自然	與自然融合
經濟水準	食物鏈	初級生產	工業、服務業	四級生產
經濟來源	打獵維生	生存經濟	必須經濟	生產穩定之經濟
認知系統	無結構	自然結構系統	功能性結構系統	人與社會複雜系統
期望	基本生活所需	低水準物質	高水準物質	經濟需要
生產方式	以手、腳為主	簡單加工	較複雜之加工	講求平衡與再利用
主要產業	採集業	農/漁/牧業	工業	服務業
主要生產力	自然力	人力/獸力	機器	資訊和知識
生產模式架構	與自然結合	有限的生產方式	大經濟規模企業/標準化產品	中小型企業，彈性且專門化生產
競爭關鍵	物競天擇的進化論	人與自然的合處模式	相似產品的價格競爭	創造性；產品多樣化；高附加價值
技術	人力	半自動化	自動化	電腦整合製造
投資	人力資源	人、獸力、土地	生產設備	知識、想像力
勞動力	人	人力/獸力	大量同質性勞工；低自主性	小規模的團隊生產；高自主性
工作組織	個體	群體	層級化分工	水平的整合
組織環境	人與環境競爭	家族之間競爭	個別公司之間進行市場競爭	互動密度高，組織之間合作形成協力網絡經濟體系
國家機器	沒有成型	傳統父權/民族國家	福利國家	競爭力國家機器
時間觀念	自然時間	自然時間	工業時鐘時間	壓縮時間
美學經驗	自然經驗	自然主權	大而美/精緻的整體	小而美/片斷愉悅
消費方式	維持生存	低消費	高消費	世代間永續消費
能源提供	肌肉	動物、水與風	石化能源	永續利用之能源
環境影響	無顯著影響	少量污染影響	長期環境影響	廢物之管理利用

資料來源：1.Niu et al.,1993，Environmental Management Vol.17,No2,p.170-186

2.蔡明璋（1997、2001）3.瞿海源 王振寰（2002）4.本研究整理

## 第一章 緒 論

表 1-2 福特主義發展模式與彈性專業化發展模式之比較

比較的面向	福特主義大規模標準化發展模式	後福特主義彈性專業化發展模式
當時的歷史年代	起源於 1920 年代左右的經濟生產模式，而於二次大戰後廣泛地出現在先進資本主義國家的調節模式之中。	起源於 1970 年代初期，因過度生產，顯示了福特主義的僵化而轉變生產方式，為目前世界各國所爭相採行的調節模式。
當時的文化背景和因素	為了防杜三〇年代初期的經濟大恐慌與二次大戰後的經濟蕭條所帶來之全球生產與消費的失衡（生產不足無法滿足消費），先進資本主義國家於是採用福特主義，是當時經濟策略也是社會形構的組織原則和文化關係。	因應福特主義末期發展出來的危機狀況（全球經濟競爭環境的混亂與不穩定）的另一種的調節模式。
生產上的特徵模式	運用大量標準化生產的裝配線與運用泰勒主義（Taylorism）生產原則，藉由非技術性勞工工作的分派，將操作員整合成完整的生產機器，以創造可觀的內部規模經濟。	比福特主義時期還更有彈性的生產方法，包括多功能可模組化的生產機器、製成的片段化，以及彈性運用的勞動力，即時生產、即時庫存、彈性的小批量定額生產，外包生產及資訊整合，重視勞工的多功能化，運用品管機制愈低階勞動由短期新的邊緣勞工或跨國移工代替，屬於勞動過程的再結構化，採外包的垂直整合策略，並用資訊科技整合在一起，例：日本、矽谷、小義大利（如 Benetton），就是常被引用的後福特主義國家或城市範例。
消費上的特徵模式	藉由付給勞動者與他們提高了的生產力相符的所得，造成部份工人高新資所得（資產的階級化，embourgeoisement），以支持大規模的工業產品的消費而並且重視銷售過程和行銷文化。	以創造合理的彈性消費（flexible consumption），強化產品開發、生產與行銷密切整合關係。
產業資本積累的擴充機制	產銷模式展現在一組既支配了工資訂定、集體談判與社會福利功能的制度上，形成勞動者與資本家之間所達到獨特且前所未有的社會妥協，發揮完全充分就業及維持購買力的供需法則。	產業生產技術進步、勞力分派多元、廠商間的關係密切，以及消費形式多變等，展現在一組追求較大彈性的制度上。調節學派（regulation school）是勞動制度的專業彈性化，也是新積累制度（regime of accumulation）屬於社會相關文化與政治調節的模式，有關消費和積累之間關係的穩定，生產條件和社會政治及生活風格之間強力的串連一起的關係模式。
國家政治力的介入運作	國有或國營企業實施對於某些產業的控制，並且對某些私人大企業立法加以管制，約束其不利於一般社會大眾的行為，政府大力的介入國家社經治理上，而且介入經濟工程，並提供社會福利解決企業衝突，也是個重要僱主的重要建設人。	國際分工的狀態下取消對於企業經濟上的管制，並且對於某些產業逐漸取消國營化，新自由主義國家於是出現。
經濟上的管理機制	透過科學革命的機制管理，並且增加國家經濟的總體生產能力效率，作為與消費者的勞工總體購買力達到平衡狀況。	全球經濟的跨越國界與互相依賴，以及經濟競爭的強化結果。
地理上的實踐操作	產業生產地主要集中在已開發國家的工業區，如北美與西歐一連串的大工業區域。而消費則集中於當地的勞力市場。	生產空間逐漸擴散至舊的製造地區與資本主義工業化的地理邊緣，而消費亦遍及全球市場，生產消費處於一個空間網絡關係之中。
制度的整合轉型	福特主義制度發展至 1970 年代，但是由於勞動者勢力的上漲和資本主義營利的本質產生了嚴重的衝突，造成資本家及勞動者間妥協的破裂、薪資提升與生產力進展間關聯的斷裂，以及經濟的總體生產能力與作為消費者的勞工的總體購買力之間失去了平衡，終使該調節模式趨於轉型。	後福特主義制度在七〇年代資本主義的經濟模式進入了彈性製造系統，設計品質定製化，行銷手法生活風格全球化，社會政治全面化，國家的漸虛化及福利私有化，文化型態的片斷重組，階級的重塑，知識經濟在生產計劃上佔重要角色，就是從製造業轉移到資訊為主的服務業，而特徵就是在調節機制的市場裡，資本的集中和中心化，所有權與管理權的分離，複雜的管理階層產生跨國公司的成長，管理權集中於少數城市，而向海外擴張和控制世界市場。

資料來源：1.王志弘（1993、1995）Barker chris（2000）

2.范乾峰（1998）3.瞿海源 4.王振寰（2002）5.本研究整理



從經濟層次來談，全球化已經是一個後福特時代的經濟，從二十世紀初期的「汽車大王」亨利·福特，發展出以大規模工廠，大量生產、行銷、消費的方式，讓車價大幅降低普通人都負擔得起，形成量產的經濟型態，這是出名的第一代量產車 - T 型車(Model T)。而後福特式的生產方式則是彈性化生產，早已經捨棄了大量生產、單一最大量的市場概念，現今世界的趨勢是產品生命週期短、快速變化，針對不同層次的利基市場行銷，是一種彈性的、移動的經濟型態。就生產理論而言，從福特主義到後福特主義的發展，從全球一致標準化的生產線管理、作業程序、大眾消費產品，發展為小規模生產設施、技術專業彈性化、產品個人化、分眾的消費模式，皆衝擊到原有的國際分工下的投資、生產、消費模式，更連帶引發了市場秩序及社會秩序的變動。

(Castells, 1994) 稱在這些發展趨勢下的暫時性資本主義階段為資訊社會<sup>3</sup>，在此一資訊社會中，其生產力(productivity)以及權力的根源，直接依賴於知識的生產以及資訊的控制與處理的特殊社會結構，在新的全球經濟中產生了一個由生產與消費、勞動與資本、管理與資訊的網絡系統。在經濟全球化過程中，因新的資訊技術發展，允許資本家的資本在全球的尺度下流動，而表現於區位的形式即是流動的空間，藉由人流、物流、資金流形成了跨國性產業的投資。台灣為了因應全球流動空間的來臨，將建立起優勢的投資環境以促使全球流動空間的在地化。

## 二、進步的生產科技所造成的全球化歷程

「全球化(Globalization)」<sup>4</sup>一詞首次被使用大約是在 1960 年代初期，即使到了 1980 年代，全球化一詞似乎仍然不是生活上或學術上的常用詞。然而自 1990 年代起全球化一詞就像是個標語口號，常出現在各種不同的報章雜誌，並時常被掛在企業家、政治家、政客、學者專家、甚至失業百姓的嘴邊。此外，全球化一詞的使用也迅速蔓延至全球各地，在西班牙或拉丁美洲，它叫 globalizacion；法文稱為 mondialisation；在德國，全球化叫 globalisierung；義大利文稱 globalizzazione；韓文講 saekje hwa；在日本，全球化則是 gurobaru ( Zygmunt Bauman 著，2001 )。所以，正如紀登斯(Giddens)所言：「全球化已從不知來自何方傳向幾乎進了世界各個角落。」但是，全球化到底是指什麼，可就見仁見智了，因為至少在學術上目前並未有一個大家認同的定義或說法，「全球化」一詞對不同人在不一樣的環境下可能有不同的意義，例如它可能是意謂著時間與空間的明顯大幅收縮，也可能是指社會關係與互動轉型的一套過程，它或許是指一個複雜而且多層面的觀念或社會現象，也時常被定義為減低國家間障礙與鼓勵

<sup>3</sup> 資訊社會 ( information society ) 是指電腦資訊科技運用到現代社會各層面包括生活生產等層面，深深的影響了人類的生活和組織方式而言。

<sup>4</sup> 全球化 ( Globalization ) 是指跨國界的工業生產、文化擴散和資訊科技可以透過網際網路、人造衛星、傳播媒體的關係，使得全球性聯繫的社會網絡關係和同質性文化現象出現。是一個經由資本、網路、媒體、衛星溝通所形成的全球一致化潮流趨勢，它的出現和現代資本主義的全球分工及市場競爭經濟全球化的脈絡，以及資訊科技的快速進步有直接關係。

更緊密政治、社會、經濟、與文化交流的過程。每一個時代皆有它的經濟特色，分別稱之為農業經濟時代，工業經濟時代，資訊經濟時代。現今的虛擬文化被視作是一種「人/科技/空間」所形成的一種新關係鏈與關係叢結，經由虛擬社區加以具體化呈現，這種文化是由穿梭在不同空間、眾多具有相乘作用的社會技術關係體系，所形構而成為的社區失落現象，而這個體系提供了地方性(local)與非地方性(即超越地域限制的)的一種親密的、關係性的、與相互回饋性的聯結機制。

(Wallerstein, 1992) 舉出世界體系理論下的核心國家、半邊陲國家、邊陲國家之間的國際分工矛盾，也隱約的透露全球經濟的生產邏輯逾越了民族國家的想像。在 (Smith, 1992; Castells, 1997) 等著作中，就在這個全球化的脈絡裡，強調民族國家意識與地方文化認同的相對性，再度成為我們關注的焦點。在時空壓縮的狀況下，整個景觀必然摧毀，以便騰出空間容納新創造的景觀，我們如何在社會裡，開始理解這些大量的變化，同時在經濟中 Mark Granovetter 提出「鑲嵌」(embeddedness)理論<sup>5</sup>，認為一切經濟行為都鑲嵌在人際關係網絡之中，交易行為是在社會互動中作出的。該社會體制理念是地域性觀念的全球化，地域性是強調個人的價值觀，全球化則是資訊科技的功能性融合兩種層面共生觀念，是「地域性」+「全球性」= 地域性的全球化，意即「GLOBAL」+「LOCAL」=「GLOCAL」。地域性就是說在現今參與式的市民社會中，每個人都有機會表達出自己的意見。而現在的社會其實是歷史上最快速且影響範圍最廣大的都市化過程，預期在很短的時間裡，世界上大部分的人口也都將集中在大城市中，並將都市化<sup>6</sup>過程轉變為都會化<sup>7</sup>城市，而過程中有都市決定論<sup>8</sup>的現象，都市

<sup>5</sup> Granovetter 的「鑲嵌」理論提出了組織間信任的問題，並指出這種信任關係具有防制欺詐，從而節省交易成本的功能。「鑲嵌」理論的論述：

- (1) 當一個廠商面對技術快速變遷，商機變化頻繁的競爭環境時，加入某一地區的產業網絡之內，與其他廠商結成垂直或水平網絡，常常是極好的策略以克服訊息不流通的障礙。在當地良好的情報網內，比較容易保持技術的領先，也比較容易取得商業機會。世界上許多地區專精於某一產業，該一地區的大小廠商皆能保持技術競爭優勢，非他國他地所能相比，這種集體效率往往即是肇因於地區產業情報網絡的訊息靈動。所以慎選設公司的區位，是成功的一半，對技術密集產業，訊息靈動以保障新技術的即早得知，尤其重要。
- (2) 當一個廠商面對一個交易成本很高，亦即訊息收集成本高，或廠商易有欺詐行為發生的環境時，結成組織間網絡是良好策略，因為網絡內的信任關係可以有效減低交易成本。
- (3) 當經濟資源相對於市場需求顯得不足時，亦即整個市場變得很忙碌時，結成聯盟建立信任關係，是節省交易成本，並避免交易系統「崩潰」的良好策略，以合作代替競爭更是避免集體無效率的最佳方式。
- (4) 在集體效率的觀點底下，面對有上述這些特質的競爭環境時，加入一個成熟的地區產業網絡就是極佳的策略規劃。新竹科學園區的發展正是這種環境中，集體效率發揮功效的範例。
- (5) 當此臺南正在建立新的科學工業園區時，北部電子廠商是否「南向」發展，產業網絡是否健全，是否能發揮集體效率，應是重要的考量因素之一。尤其對中小型創業者而言，創業資金的籌措，尋找上、下游連鎖，或尋找配合的零組件，以利本身的專精彈性生產，則北部地區的產業環境明顯有利。因此，除非廠商對知識擴散或外包生產需求不大，否則集體效率是有形成本之外，另一個必須考量的無形成本。

<sup>6</sup> 都市化 (urbanization) 是指造成人們聚居於都市而且表現出都市生活型態的過程，對於都市的定義因著時代、地區、市民所用的標準都不相同，而所謂的都市化程度，即一個社會或國家中居住在都市地區的人口比率，會漸漸形成過度都市化 (overurbanization) 現象，就是對其經濟發展而言，居住在都市裏的人口太多了，一個國家或社會若是都市化程度超過了工業化所預期的規模，即都市化程度與二、三級行業人口比率的比值，若前者大於後者就是意味著過度都市化。

<sup>7</sup> 都會化 (metropolization) 可以視為與該都市整合為一體，當大都市的功能增強，其四周地區雖然在政治上不隸屬於該都市的範圍內，但四周地區卻與該都市在社會上與經濟上的關係逐漸增強而產生依賴模式，這樣的地區稱之為都會地區，而這種都市擴張的過程則為都會化。

<sup>8</sup> 都市決定論 (determinist theory) 由於都市裡的人口多、密度高、異質性高，導致都市居民心理調適的困難，都市的人口的集中度便直接改變了居民的社會生活與人格，造成同質化的生活型態。

因為多數人的集中有其很大的影響層面。

### 第三節 研究範圍與對象

本研究主要討論的是產業生產或創新的環境空間所形成的現象，為了迎戰全球化的種種因應建設，其中將定位在經濟、科技、政治、文化、教育等資源，來看在現今全球資本主義階段如何形成以及往後發展的條件，並以自己從小到大所居住的城市台中為例，我喜歡自己的故鄉，而她是個溫暖親切的家鄉。台中地區在 1998 年受到金融風暴的影響，有相當多的工具機械廠商受到波及如台中精機幾乎破產，影響層面甚為巨大，如何將金融問題衍生出的房地產狂跌及中國經濟體效應等問題並且納入學習型區域的討論，將是研究的重要考量面向。

台中市在都市成長過程中逐漸發展成為台中都會區的領導都市，肩負著帶領台中都會區立基於世界舞台的時代任務，不能自外於國際化地球村的時勢潮流，分析著都市的長遠發展目標，台中市欠缺明確的都市發展藍圖，都市發展脈絡已出現隱憂與危機，即使擁有多項傲人的發展契機，但仍然可能因難於如何跳脫台灣都市發展政策不確定性的過渡性格，逐步蠶蝕原生的都市競爭力，台中市正站在能否躍升為台灣第三大都會區塊的都市核心抑或淪落為次級城市的十字路口上。本研究以台中科學園區、清泉崗國際機場和水湳機場的再利用，台中市中心區的衰退與都市更新和鐵路地下化以及古根漢美術館的台中分館計畫，種種為了因應全球化時代下的建設，來看台中未來的時代願景。

## 第四節 研究內容與流程

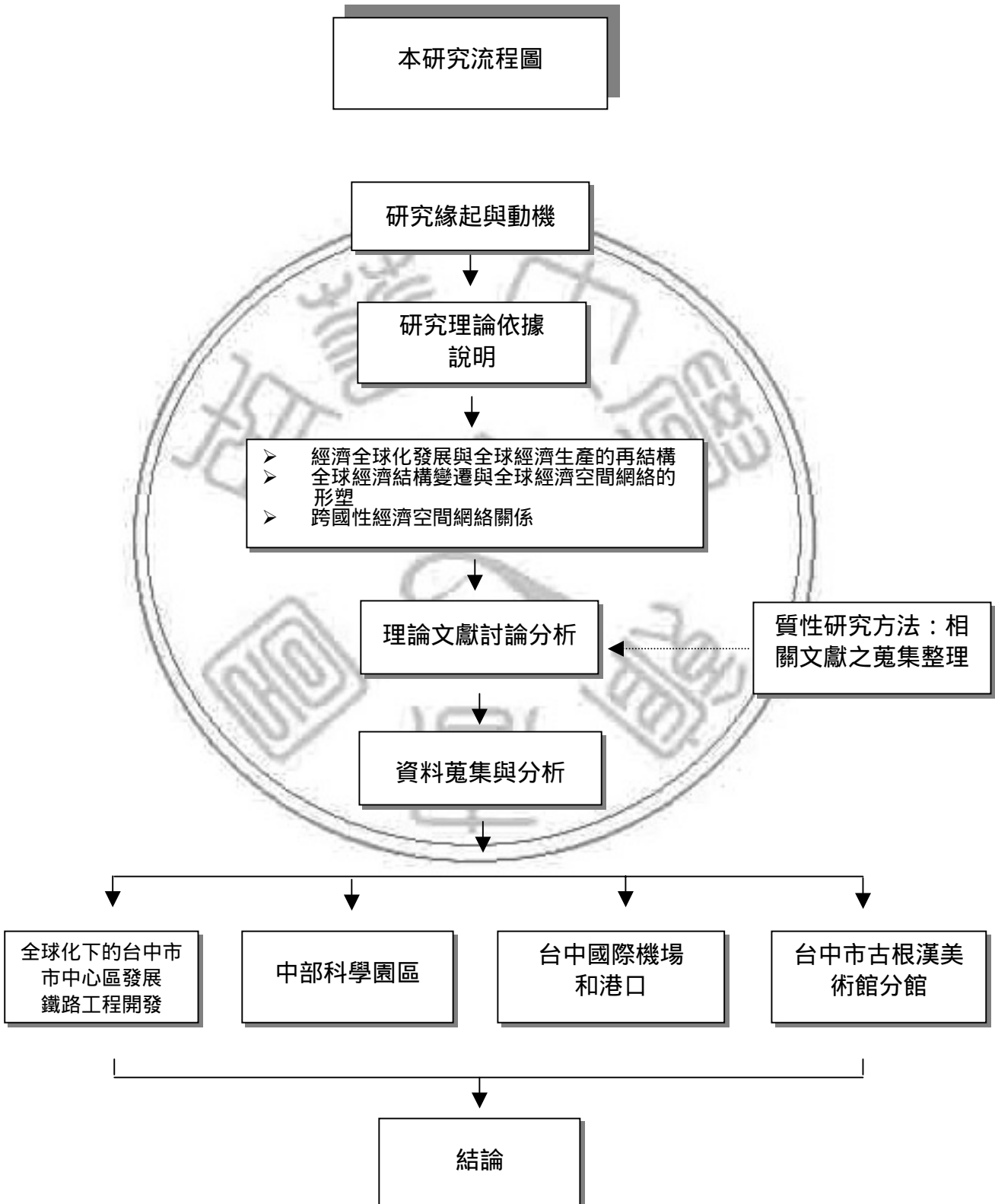
### 一、研究內容：

本研究之內容共分七章，各章主要內容如下：

- (一) 第一章導論說明研究緣起動機、目的、理論依據、影響分析、範圍、對象、內容與流程。
- (二) 第二章相關資料與文獻探討，針對全球化的開展包括有跨國企業的經濟全球化、區域經濟、全球治理、全球在地性等發展趨勢，可以促成為國際性城市的條件，有相關理論的全球化專家看法。
- (三) 第三章主要都市研究空間基地選取是台中市，並對其地理環境、歷史人文發展型態、都市與空間型態結構、城市國際化所遇到的衝擊、台中全球化的發展趨勢及目標、未來整體基礎建設的國際競爭力等來做一說明。從台中市中心興盛與衰敗歷史所帶來的都市發展，包括有都市開發、都市紋理軸線到最近的鐵路地下化轉為高架化、市中心的火車站特定區等計畫來看市中心的希望再生。
- (四) 第四章本章對於都會區的產業發展構想，從台中縣市工商業歷史、人口與產業、台灣科技產業的發展背景、以及如何用中部最有名的機械工業、來發展未來將設置於台中縣市的中部科學園區定位課題。
- (五) 第五章本章針對中部的第三國際機場也就是清泉崗軍用機場改為軍民合用機場，並將遷移後的水湳機場另做他圖，其基地的構想有經貿特區、文化產業特區、美術館等規劃，將來中科的產業將利用國際機場及台中港的交通運輸，並且打開兩岸工商的經貿發展當作願景目標。
- (六) 第六章由於本章是非常個人化的願景，是目前台中市胡市長當時參選市長時的重要政見之一，也就是古根漢美術館的籌建。他希望美術館的來臨將可以帶動各項台中市的建設及帶來無限商機，這是個美麗的梦想，能否實現要看現實和理想的結合過程。
- (七) 第七章結論與建議將研究結果作一總結敘述，並提出相關策略及後續研究建議方向。

二、研究流程：

本研究之研究流程如研究流程圖 1-1 所示



## 第二章 相關文獻探討

### 第一節 全球化 ( globalization ) 的開展

全球化不是一個新的現象，它早在現代性與資本主義的興起之前早就已經存在( 張家銘、徐偉傑，1999 )。從 1960 年代法國與美國的出版作品揭示此一觀念後，有關全球化概念的措詞用語便開始流傳，但「全球化」的概念約從 1980 年代中期開始流行，並成為 1990 年代分析社會變遷的流行用語。

從全球化的發展歷史來看，應該追溯至更早期的人口流動，尤其是十七、八世紀的人口販子在非洲、中國南方等各地，將人口販賣至大西洋兩岸，讓他們作為廉價勞工。這整個人口的流動帶著大量的群眾到另一個地點，以他們的工作和精神傳統，產生出非常多元的文化表達、生活習慣和生產力，也因此帶動了早期的全球化，「全球化」( Globalization ) 這個字眼與國際關係 ( International Relations ) 有密切關係，甚至可推至更早的帝國主義 ( Imperialism )，但是這個辭彙真正被廣泛使用是在 80 年代中期時，到了 80 年代中期以後，我們可以說，全球化的論述逐漸地形成較具批判性的聲音，因為全球化帶來了一些問題，特別是貧富懸殊，新的經濟階級在第三世界形成新的恐怖政治，而在 80 年代後，這個辭彙逐漸取代了「國際」( International ) 這種字眼，而轉向文化、經濟的討論 ( 王寧、薛曉源編，1998 )。「全球化」這個辭彙其實還能追溯至一九七四年 Immanuel Wallerstein，及後來 Manuel Castells、Anthony King 等人所謂的世界體系的觀念，也就是全球經濟產生一種世界為體的觀念 ( Waters, Malcolm, 1997 )。全球化理論的代表人物，從 Immanuel Wallerstein，Roland Robertson 至 Arjun Appadurai，均認為在全球化的活動下，本土的小社群受到相當大的衝擊，為了因應這種情況，他們紛紛提出本土及在地的文化辯證 ( 游常山，2000；瞿宛文，2000 )，對全球化的此一過程做一個評估，一開始時，大家對於全球化是相當樂觀的，認為它能帶動全世界更容易地接受資訊、科技、服務等便利，尤其在市場上，它能使許多國家，特別是落後的國家，很快地在財經、文化、交易等活動上，迅速地達到相當水平。

學者抱持的全球化觀點，我們可以知悉全球化概念指涉一種過程，在相當程度地去除時空的圍限，即世界壓縮或稱時空壓縮下 ( 張世鵬等編譯，1998 )，將無形的全球意識或有形的政經等事務排序予以重整，指向世界趨於一體的互賴脈絡。而該脈絡所起的基本作用不僅侷限在單一領域，還同時滲透到政治、經濟、文化等範疇，使全球「世界」性事務的起因、過程與影響更加複雜和多元，更加不受傳統「社會」概念界域的約束，而從「全球」角度重新思考。

全球化是一種全球各種社會關係與社會交換行為的「空間組織方式」的轉變過程，並用廣度、密度、速度與深度加以衡量此種轉變，並將會在跨洲際與跨區域間引起與產生各種活動、互動與權力支配的流動與網絡（薛琦，2000），其意義有：

1. 全球化是國際化 (globalization as internationalization) 組織間越界關係增加，其次認同感與社團附感超越國家權限。
2. 全球化是國界開放 (globalization as border openness) 透過國家有形疆界與貿易保護主義的移除以造成大規模猶如國界開放，進而促進快速的金融交易、貿易、文化關係等之互動。對公共行政而言，全球化意味著「全球化思考、本土化行動」。
3. 全球化是一種過程(globalization as a process)：從政治經濟的觀點，全球化是一種資本聚集的持續進行過程，現代技術的使用加速了這個過程。
4. 全球化是一種意識型態(globalization as ideology)：在西方資本主義民主的意識型態是美國與西歐自由民主全球化的基礎。透過媒體、衛星傳播系統將各種資訊散播全世界，提供出一個理想政治系統讓其他國參與競爭，因此諸如自由、個人主義、多元民主等詞便是全球化的意識型態趨勢。
5. 全球化是一種現象(globalization as a phenomenon)：晚期資本主義認為全球化是 1970 年蕭條時期全球資本主義朝向全球市場以加速累積資本的無止境努力。疆界與距離便成為阻礙，此觀點下地球便是單一「地區」。全球化的觀點在了解國家政治經濟的全球變遷上是極為有用的，將世界視為全球。
6. 全球化是超越現象及過程(globalization as both a transcending phenomenon and process)：此觀點綜合前素述二類型而認為全球化將造成全球資本的集中。

全球化的因素涵蓋了政治、經濟、科技、勞動、文化工業、媒體、生態環境和社會認同等面向，這些因素之間互為系統性的影響，全球化的發生起源於社會、歷史、政治、經濟、文化和科技的系統整合發展，因此全球化不僅發生於現在，而早就濫傷於三、四百年前。在經濟史上，農業革命、工業革命、資訊革命，由於知識進步扮演著主要角色，用腦力取代肌肉力量而為主要生產因素。因此在知識經濟社會中，不但生產方式明顯改變，交易形態也受到極大衝擊。不但電子交易早在一、二十年前已開始盛行，網路交易在最近幾年更是大行其道。從全球化說起，全球化從七、八十年代以經濟為主，到九十年代開始變成幾乎所有有關係都關心的中心議題，影響全面之餘很難輕易界定。按詹明信 (Fredric Jameson, 1989) 的說

法，我們可以從四個位置理解全球化：

1. 全球化根本不存在，民族國家、國際狀況依然舉足輕重。
2. 全球化並非新事，從前舊時代的貿易關係已相當全球化。
3. 全球化與世界市場有關，現在全球網絡與從前只是程度上，而非種類有所不同。
4. 全球化是資本主義的新/第三/多國階段的內在特徵，全球化的浪潮在 1990 年代中以後逐漸加溫，其中主要的推動者首推美國。乃因美國發展新知識經濟成功，使得科技技術不斷擴散，尤其是電子通訊、網路通訊、無線衛星通訊等之快速技術成長。

當然在此之前，全球化的貿易及全球資本市場整合，早已默默的在進行全球化運動，只是知識經濟或 e 化的快速發展，才讓國際化廣泛受到注目。全球化趨勢的影響可說已到無遠弗屆的境界，舉凡國際政治體系的改變、世界經濟結構的調整以至人民生活方式的變化都與全球化脫離不了關係。全球化使得世界經濟競爭更加白熱化，因為愈來愈多企業以全球為市場，消費者有日益多樣的選擇。全球化一詞已經變成近年來的專業術語，全球化現象導因於貨品和服務業全球市場的逐漸開放，各國各地區間投資和貿易活動的不斷增加，加上知識和技術的迅速傳播及一波波科技創新的帶動，跨國企業對外直接投資(FDI)的增加，配合一個 24 小時運作的世界金融市場等因素，促進了經濟生產要素在全球範圍最佳化配置的逐步實現，透過國際分工提高經濟效益，從而使各國間經濟相互依賴程度有日益加深的趨勢。全球化是近二十年來國際經濟上的一個最顯著而重要的現象，在科技進步一日千里與各國紛紛採取自由化措施的潮流下，阻礙金融、貨物、人員、資訊流通的藩籬逐漸消失，貿易與金融商品於國際間流動的數量因而快速增加，然而伴隨著這此一簡單自由流通效果而來的，卻是十分複雜的經濟、政治、文化、與社會現象的空間性理論。全球化概念逐漸浮上檯面，為文化問題提供了嶄新的格局，取代從前的文化論戰。原有的世界各國民族文化，種族主義<sup>1</sup>、與新興宗教、後現代主義、女性主義、後殖民主義、東方主義、同性戀社群等一同參與西方舊有主流文明，組成一部混聲合唱，其中各聲部有結合融洽的，但不免也有嘈雜不和諧的地方，一些曖昧失序之處，但仍有待時間的發展來達到均衡。固然全球化不盡然就僅為經濟層面的全球化，但無疑地卻是以經濟力量為主要特徵，而且全球化背後的理念就是自由市場資本主義 (free-marketcapitalism) (蔡明璋, 2001)，即是將自由市場資本主義散佈到全世界每一個國家，並且自有一套繞著經濟開放、鬆綁及民營化打轉的經濟法則。經濟全球化造成一國經濟上生產關係的改變，當然也必然會反作用於政治領域。在此經濟全球化下的世界秩序中，一國政治領域受到經濟全球化影響而首當其衝的，便是對於國家主權觀念所產生的衝擊。

---

<sup>1</sup> 種族主義 (racism) 屬於科學的人種學研究並且將人類當成一種物種，進行體質、文化、血緣等的分類認定，同一種族的人被認為有體質或者文化上的同質性種族主義，意識形態與制度下的社會人群分類結果。某種社會不平等制度與意識形態，假定社會可以依照人種天生的不同特質，而進行各種上下階層、隔離政策的設計。種族主義通常是優勢者對於劣勢者所進行的人群分類方式。



全球化經常被視為當前經濟發展的必然趨勢，特別是 WTO 的形成，將使得傳統國家對於產業資本與技術的約束力大幅縮小，也因此全球化經常被描述成一個自由流動的空間(space of flow)，在這個流動空間中，由於通訊與運輸技術的改良，不同地點中的生產要素有著彼此替代的關係，因此經濟體系變成一個純粹要素流動的替代組合，地方(the locality)的意義除了作為這種全球流動的經濟體系中的市場的一部份外，已經喪失了主動參與與形塑經濟體系的作用（游常山，2000；周桂田，2000）。這種全球化的經濟體系顯然是與傳統的強調地方生產要素供給的缺乏彈性(inelasticity)很大不同，這其中又經常是以勞動與技術這兩種要素被認為最難有替代性。然而有越來越多的證據也顯示這種勞動技能與技術要素並非真正缺乏替代的彈性，並非只是成本上的替代關係，而是必須放在地方的社會脈絡中去審視這些要素如何被建構出來，當前我們都活在全球化的年代，但是全球化有幾股多元的力量在同時運作，這些力量約可分成經濟、文化、社會三個層次（Held D.,Anthony M.,David G. and Jonathan P.，1999；王列、楊雪冬編譯，1998）。

全球化趨勢演變至今，人不斷流動，仔細計算著現在世界上，從出生到死亡都住在同一地方的人是少數，多數人則是不斷的流動。看來民族國家不能再拘束到處遊走的人，包括難民、移民、外籍勞工、遊客、跨國企業主管等等。還有國家的保衛疆界、維持社會秩序的能力也被挑戰，不再牢不可破（孫治本，1999c、2000a、2000b、2001c）。在全球化取代國家後不一定就會控制地方，全球和地方的關係不是一種宰制關係，沒有了地方，全球只能停留在抽象層次，而它必須靠地方來實踐、落實。全球化就是去區域化，地球上的地理疆界不再像昔日那樣左右世界的發展軌跡。

全球化強調超越國家、跨全世界性的組織活動，它穿透、踰越了國家間的界限，並且形成動態的連線，全球化行動絕不再僅僅是普遍化、依單一類型發展的命題，它牽涉到的則是多采多姿、異質多元的世界各地社會內涵，全球化有不同的意涵，如果從市場的角度來說，開放與競爭可以視為全球化的重要精神，其背後的邏輯便是開放的市場有助於達成經濟效率，如此更能有助於經濟發展。伴隨著全球社會的概念來臨，也興起了「全球治理」<sup>2</sup>（Global Governance）的概念（Bryan,L.，Farrell,D.著，1997）。而全球治理主要的概念來源，則是在全球秩序中，包括跨國公司或非政府組織(NGOs)也是公共事務的參與者或行動者，而非僅侷限於國家或政府才是行動主體的觀念。

---

<sup>2</sup> 全球治理（Global Governance）主要的概念是強調全球秩序應該從全球的角度去建立與維持才能得到更好的結果，著重面向已不再侷限於以國家作為行動主體，而是以整體的全球視野來看待國際多元體系的建立。

## 第二節 經濟全球化的發展

### 一、經濟全球化

1990 年代快速推展的全球化及其對勞動體制，所造成的挑戰與各國的改革進行分析，全球化所帶來企業經營策略的調整，因而導致資本、勞動與國家間關係的改變。在經濟全球化的過程中，不僅衝擊世界各國國民生活、政府政策與產業投資策略，也影響全球都市發展與競爭，而企業資金與專業人才流動無國界的現象，更是全球化趨勢的重要特性。因為網路與科技發達資訊流通快速，使全球貿易擴張，跨國企業的進駐帶動都會區發展，這些條件都加速特定區域的都市化。而一個都市或區域如能掌握知識、資訊、經貿與專業人才的優勢，使可取得全球競爭的優勢，也將能夠與其他國際性城市建立互動網絡，在國際經貿交流上扮演重要角色。由跨國企業主導的經濟全球化可說是全球化的先鋒。將製品與服務分開，依分工的方式在世界不同地方生產，選擇最有利的投資、生產、納稅與居住條件，而此種利用資訊科技與運輸工作讓跨國企業能夠利用最低稅率與最有利的基礎結構，進行全球性的討價還價行為，選定最適合的勞力資源、稅賦、法規制度、基礎建設為投資地點，讓企業獲得最大的利益與競爭優勢，甚至更藉由直接獎勵投資的承諾與退出市場的威脅，有效制衡各國政府的政策抉擇。透過新科技緊密的聯繫，地球村的居民對他所處的地域、民族、國家的認同，已逐漸被專業導向、新階級意識、共同議題、與虛擬社群所取代。隨著二十一世紀的來臨，經濟全球化已是未來產業的趨勢，我國經濟、產業與企業也逐步邁向國際化，在國際化策略中，企業應注重對於跨國企業的經營，而我國產業結構調整與產業升級也將會有一番新風貌，全球貿易及投資自由化的腳步日益加快，預期在進入二十一世紀後，世界整體經濟將邁入高度自由化的時代。我國經濟發展必須仰賴國際貿易的往來，因此 WTO 的入會對我國經貿自由化之影響自是不可言喻。

全球化在經濟上所帶來的影響主要有：

1. 它對經濟生活的許多面向產生一致化(convergence)的壓力。此一壓力特別反映在貨物、金融商品價格與利率的一致上。
2. 它增加全球經濟的連動性，因此對經濟危機或繁榮產生擴大與加速的效果。
3. 全球化使得全球市場的規模擴大。
4. 全球化對不同國家或團體帶來不同的成本與利得。從 1990 年代開始，全球化速度加快，學界對全球化的討論也日益增加。

全球化經濟在當代之所以受到高度重視，是因為循著市場自由主義邏輯之資本主義的擴

張和對社會的衝擊面遠遠超過過去，舉凡金融、電訊、資訊網絡、生產形式、消費形式、生態、社群和文化認同、社會安全體系所受到的變動和影響，複雜性與不確定性相當高，皆非單一主義國家所能自行運作和解決，也就是全球化經濟及其衝擊面向逾越了民族國家的疆界，全世界各地區被捲入此種網絡的連結，而變成其中之一的節點，因此必須依賴全球機制的建構，學習處理介於國家和全球之間問題的模糊地帶。當資本家高唱新經濟、科技產業競爭，連帶透過日益風潮的合併與競爭策略，「誰」都可能變成被淘汰的弱勢者，而這也是科技驅動全球化所產生之新社會不平等課題。即當以資訊、科技、知識經濟為新的生產形式來臨之際，有相當比例的全球傳統工人，將成為首當其衝的犧牲者。這兩種對於當前的經濟體系的觀點，經常並不能妥切的描述一個由地方工業地域（industrial district）所搭構而成的全球經濟網絡（Scott, 1998），而這些著名的經濟地理學者透過理論分析與經驗研究，清楚的指出一個完整的世界經濟的描述，不應該只注意到跨國的資本、技術與勞工的流動，也不應該只看到侷限地方特殊性的經濟體系，而是應該關照到一個整合全球、國家與區域不同空間尺度治理機制（governance mechanism）的生產體系。

一個國家的發展階段大致可分為四個階段，第一個階段是生產要素帶動的階段，第二個是投資帶動的階段，第三個是科技創新帶動的階段，最後是財富帶動的階段。跨國企業可說是促成經濟全球化的主要催生者，不論經濟全球化正是其為了追求更高的利潤所倡導，還是潮流推移的自然趨勢，跨國企業在經濟全球化過程中對於國家疆域的穿透力，讓傳統國家主權地位受到了挑戰卻是不爭的事實。經濟全球化也使得國際事務日益複雜化，造成國家之間的交往日漸頻繁，許多繁雜的事務往往必須透過兩國、甚至多國之間彼此合作才得以解決像「經濟主權」、「資訊主權」、「科技主權」的興起不但改變了傳統主權的政治意涵，也連帶影響了對傳統國家作為一個絕對行動者的認知，在以資本主義市場經濟為主導的資訊化、全球化浪潮下，國家和主權觀念都逐漸在這種新型態的全球關係架構下被賦予新的意義與內涵（Anthony Giddens 著，2001）。一個「全球社會」的概念悄然來臨，伴隨而來的便是由這種全球主義觀點發展出來的全球治理概念的興起，跨國企業在經濟全球化過程中對於國家疆域的穿透力，讓傳統國家主權地位受到了挑戰，全球化能將經濟活動納入本身制度結構之中。乃是在經濟上進行整合，卻在實際統治上進行分裂，因此對領域特性的民族國家構成挑戰。經濟全球化是一把雙刃劍，必然會使各國遇到兩個可能性同時並存的種種難題。全球化對國家經濟發展與現代化也有舉足輕重的影響力，工業先進國家可透過全球化經濟活動，取得低成本的物資與產品以控制其通貨膨脹率，且維持其經濟成長，而美國目前能享有數年不斷之經濟成長而無通貨膨脹之虞，全球化在協助抑制物價方面，亦扮演相當重要的角色。

相較於工業國家，開發中國家往往有較低廉的工資與充沛的人力，他們可藉成本優勢爭取產品生產機會進而學習技術建立產業，例如台灣電子產業的發展茁壯及晚近印度軟體工業的形成就是個例子。就國家的整體而言，經濟全球化不但提供廣大的就業機會，就巨額外匯

收入也是促進國家現代化的推手。

全球化與資訊科技的發展，對人類社會的影響是非常多面而且不平均，且多面向的影響，不但影響各國的經貿、企業組織、人力資源和國家政策等，也對各國的就業與勞資關係產生重大且複雜的衝擊，尤其當新自由主義的全球化策略所鼓吹的是，各國政府與企業必須致力於採行開放市場或市場自由化的措施，其對人力資源產生的各項影響更是相當普遍而且多層面的(李碧涵，2001a、2001b)。包括失業率上升、低技術勞工待業、高低技術勞工間與優弱勢族群間和技術上的兩極化現象，以及新的組織結構與工作條件也使得員工必須具備更多的技術與彈性的適應力等，正反映這種影響的複雜程度(吳泉源，1996)。在1990年代盛行的全球化，造成各國生產取企業國際化與國家解除管制的措施，也促使市場具有全面性的主導力量，不論是在產品市場、資本市場或勞動市場都一樣，市場不只是掌握經濟發展的過程與模式，也決定國家政策的走向，市場所主導的企業國際化和勞動市場彈性化，也正形塑各國的產業優勢和新的就業關係(李碧涵，2000、2001a、2001b、2002)。而1990年代各國所採新自由主義式的全球化政策，導致企業以全球佈局的彈性積累模式，然而由於資本與勞動的不同特質，這種趨勢亦改變資本、勞動和國家間的關係。新自由主義式的全球化改革與企業的新勞動策略全球化的面向是多元的，包括經濟、通訊技術、工作組織、政治、文化、公民社會和環境生態等(Waters, M. 著，1995；孫治本譯，1999)。在全球化時代，時間(time)與空間(space)的遠距化和壓縮之特性，使得時空經常成為社會經濟權力的來源，而且深為企業所利用。

市場取代國家，全球化首先取代了國家的角色，在過去經濟發展、開拓市場和整合配銷等行為，都是由國家擔任主要的組織者，當然一些跨國公司也可以扮演類似國家的角色，但國家還是經濟層面最主要的整合角色。全球化經濟中主導的關鍵角色由國家變成市場，事實上很少國家可以再控制市場，現在也很少有市場和國家的疆界重疊了，在現今經濟、社會、文化互相影響的作用下，經濟結構、社會體系和文化角色都得重新定義，當前的世界有兩極化趨勢包括全球化和在地化，「地方」是較小層次的國家概念，所以國家變得較不重要了。廿世紀末隨著東西方冷戰結束，WTO的成立，象徵著一個跨越傳統國家藩籬的全球化時代已經來臨，網路世界的快速形成，也使得資訊與資本的流動早已不是國家所能掌控，全球化儼然如新重商帝國主義的再現，Friedmann認為一個國家想要在全球化的浪潮中繼續生存就必須能調和凌志汽車與橄欖樹的衝突(Friedman, T.L. 著，1999)。一個經濟發展的後進國家如何在全球化的過程中調和其特有的「橄欖樹」(Olive Tree)與「凌志汽車」(Lexus)的衝突。凌志汽車代表所有正在蓬勃發展的全球市場、金融機構和我們今天賴以追求更高生活水平的電腦科技，而橄欖樹則代表我們所有的根源，讓我們有安定的感覺給我們身分，讓我們得以在這個世界上安身立命，無論是隸屬於某個家庭、社群、種族、國家、宗教，或者最重要的就是要有一個可以稱為家的地方(Friedmann, 1999)。如果不能從種族霸權中走出來，那麼有可能連「科技民族主義」都無法再順利地延續，而真正地被全球化的浪潮吞沒。知識技術的進步推

動國際分工的發展是經濟全球化的生產力基礎，企業跨國際經營為經濟全球化提供了組織基礎，資訊化把經濟全球化推向一個新階段「全球網絡化」(黃亞鈞等著, 1998; 大前研一, 2000)

在全球化的過程中，跨國公司是以城市為戰略基地，由於「全球文化」不同於任何一個國家或民族的文化，所以民族觀念的淡薄及國家權力的減弱將不可避免。有一句諺語說：「金錢讓世界運轉。」金錢的轉手現在是以電子訊號傳輸，不再以金條等實體作為工具，因此週轉的速度只會更快，代表全球經濟時代的來臨。我們真的可以將清淨的空氣與水、生物多樣性、世界的雨林或是未遭破壞的鄉村，以金錢來訂出其價格，能計算出人有多快樂，而不只是計算他們有多少錢或是擁有多少物質。我們也探討工作的意義。人為什麼要工作，除了金錢以外，還獲得什麼報酬，我們應該怎樣利用賺得的錢，金錢當然是促使改變的強大力量，如果使用正確，可以便世界變得更好。國內生產總值與國民生產總值，大多數人都聽過這此名詞，國內生產總值是國內一年之間生產貨物與提供服務的總值，而國民生產總值則包括從國外來的淨收入，這些都是用來衡量經濟活動來比較國家的相對財富。Sassen 認為：「城市是全球資本協調、控制和服務的中心。」依據 Sassen 的看法服務業還是偏愛座落於城市之內，大且垂直的整合製造商企業會將城市當做行政活動的空間，也就是城市是吸引生產服務業的最佳場所。(王振寰, 1997) 提到吸引生產者服務業的因素包括有：產業基礎、創新學習能力、政策及制度環境。一間大型跨國公司可以掌控資訊、資金、貨物、技術人力在全球網絡流過量的較大比例，而其掌控與發展能力是建立在其組織對該些資源有效整合的能力之上，跨國組織能夠強化企業在資源網絡上流通的能力，若要將流通因素以地理空間來考慮時，由於流動因素是非實質的且屬於全球性質的，基本上地方政府甚至於國家並無法改變全球性的流動因素。倘若地區能吸引跨國企業或跨國組織成為某特定程度之據點時，該地區就具備某一程度的全球網絡的地位，而能否吸引跨國企業或組織基本上仍應視在地條件的優勢。全球化趨勢下的廠商是無國界的，廠商在全球各地尋我有利的生產基地，這也使得地方暴露在全球競爭環境中，也就是在地條件是吸引廠商駐足的關鍵因素。不同的在地條件會吸引不同的廠商，譬如地價與勞動力價格低廉有可能成為吸引跨國企業工廠或子公司的條件，大致來說，全球性質的流動因素非地方政府所能改變，而地方政府只能加強改善在地條件。

## 二、全球區域經濟的形成

全球貿易過程中三個區塊經濟中心儼然成形，一個是西歐，另一個是以美國為主體的北美地區，第三個則是以日本和亞洲新興工業化國家為首的亞洲地區。三大中心均居重要地位，但最近西歐對外出口實力衰退，相反地，北美和亞洲之間貿易關係增強，整個國際貿易中心開始由大西洋開始轉向太平洋。區域經濟整合態勢明顯，上述歐、美、亞三大區塊經貿發展與其區域整合趨勢間有密切關聯，有些是因為緊密的經貿關係而整合，如亞洲的東南亞國協 (A S E A N)，也有以整合促進區域經濟發展者，如北美自由貿易協定 (N A F T A)，歐

盟 ( E U ) , 歐洲經濟共同體 ( European Economic Community , EEC ) 於 1987 年通過單一歐洲法案 ( Single European Act , SEA ) , 提出自 1993 年起成為單一市場 , 並更名為歐盟後 , 1994 年正式成立歐洲經濟區 ( European Economic Area , EEA ) 成為全球最大的單一市場 , 並進一步朝向貨幣同盟邁進 , 美洲則以 1994 年成立的北美自由貿易協定為主體 , 與南方共同市場 ( Mercado Comun de Sur , MERCOSUR ) 結合 , 預計於 2006 年組成美洲自由貿易區 ( F T A A ) , 2007 年將成立大陸 - 香港 - 澳門自由貿易區 , 以及日本有意推動 2010 年成立「東亞自由貿易區」後 , 亞洲區域經濟整合架構也大勢底定。世界經濟重心位移亞洲地區是一股不可抗拒的趨勢 , 區域經濟整合更有一股潮流 , 在未來世界區域經濟發展趨勢中 , 亞太地區將與北美自由貿易區及歐洲經濟聯盟成為三足鼎立的局面 , 更重要的是亞太地區將要肩負帶領全球經濟步入二十一世紀重大與神聖的使命。而為了追求完全經濟全球化開放市場的理念 , 國際間和地區間的貿易 , 與市場不斷的朝向制度化整合 , 歐盟 ( EU ) 經濟體的整合經驗帶動美洲、亞太地區國家經濟貿易合作 , 例如北美自由貿易區 ( NAFTA ) 、美洲自由貿易區 ( FTAA ) 以及亞太經合會 ( APEC ) 等區域經濟組織的相繼成立 , 此外 , 世界貿易組織 ( WTO ) 更讓所有國家不得不作進一步的開放市場 , 來迎接更寬廣的國際市場間競爭 ( 大前研一 , 2000 ) 。在歐盟建立後 , 歐洲逐漸朝向一個單一政治體的方向發展 , 原來的國界雖會愈來愈模糊 , 但以各大都會為中心的區域競爭勢必日益激烈 , 例如以巴黎、柏林、法蘭克福、阿姆斯特丹、倫敦、赫爾辛基之間的競爭 , 將會取代法、德、英、荷、芬這些國家的競爭態勢 , 而在中國大陸、北京、渤海灣、上海、福建、武漢、珠港等區塊也正進行激烈的區域競爭。

區域與產業分工在於每個區域會因其地理環境、民俗文化、經濟等因素而有其特質與優勢 , 因此各自地區可在經濟活動的價質鏈上 , 發展最適合其環境優勢的產業。環境優勢多非自然形成 , 而需要發掘鑄造、維護與再生 , 如瑞士的鐘錶業和日本的家電產品、台灣晶圓代工 , IC 封裝與測試即在產業分工趨勢下 , 發揮環境優勢而崛起 , 這種特性因為資訊與交通之發達而益形密切 , 我們也可以看到 , 區域經濟的緊密互動並沒有因為全球化的來臨而消退 , 或透過經濟集團、貿易協定其目的在鞏固彼此的力量 , 並用以面對全球化的挑戰。台灣是海島型經濟 , 必須順應全球經濟發展趨勢 , 找到最有利於自己的戰略位置 , 這是台灣生存發展的不二法門 , 也也是台灣五十年經建發展所帶來的寶貴經驗 ( 周志龍 , 1996、1997b、1998、周志龍、簡博秀 , 2002 ) 。台灣在 2002 年終於加入 WTO 了 , 但是加入世界經貿組織後 , 下一個重要課題 , 就是要積極與各主要經貿伙伴 , 進行自由貿易區協定的協商 , 在全球化發展趨勢下 , 國家界線將日益模糊 , 區域和城市逐漸取代國家成為競爭的基本單元。

當前影響台灣發展的兩個最重要的外在大力量 , 應該是全球經濟一體化與兩岸的政經關係 , 兩者交互影響的結果 , 將決定台灣未來前途與發展軌跡 , 如何吸引更多的國際性跨國公司來台投資與設廠 , 也應該鼓勵與保障國內廠商勇於向外與對內進行投資設廠 , 全球經濟一體化是指世界各國的資源在全球範圍內流動 , 以尋求最佳的資源配置 , 結成各種區域經濟集

團，進行不同層次的經濟合作，大前研一（Kenichi Ohmae，2000）在《民族國家的終結 - 區域經濟的興起》一書中指出，無國界的世界即將來臨，民族國家即將沒落，代之而起的是區域經濟，然而全球化的「疆界毀壞」並不代表世界平等的到來，人才、資金、技術的自由移動，也不意味著會平均地向世界各地移動。事實上，在全球化的時代裡人才、資金、技術只會往生產力高的地方流動，換言之，國與國之間的差距可能不易縮小，而一國之內的各區域的不平等反而可能擴大。

### 三、全球分工

全球分工定義很簡單，例如我今天趁著週休二日去逛街，所買到的衣服是台灣布料、大陸製造、香港公司行銷的產品，中午吃的簡餐中雞肉是美國農場，研磨的咖啡豆是來自巴西，精緻的咖啡杯是義大利製造等，雖然我只花一些新台幣，卻是消費無數陌生人的服務，包括有生產過程中作業人員的生產、管理人員服務，交通運輸的便利等，這就是當今消費市場的全球分工的生產型態。

經濟全球化下的國際分工係指商品、勞務、資本、技術等資源，得以在國際間自由的移動與分配。各國的經濟與世界的經濟的變動也愈益相互影響。而隨著資訊科技的發達，以及貿易自由化的持續進行，企業在面對全球化的競爭下爭取具競爭力之生產要素及貼近消費市場，生產體系逐步走向國際分工與全球化，全球分工體系於是形成。全球分工是按國際間的比較利益原則在進行，一方面取決於氣候、環境、資源等自然條件，另一方面取決於技術的水準、勞力、土地等自然條件。當先進國家的土地或勞力成本不斷上升時，便會將附加價值較低的產業移往低成本的國家生產，本身往高科技及高附加價值產業發展，而開發中國家也會藉著改善投資環境，以及租稅優惠等措施來吸引國外的投資，取得資金及技術，增加此等產業的競爭力。當全球分工體系的建立時，也會帶動貿易進一步的成長，加速商品、資本及技術的流動，連帶的全球生產結構也會產生變化。

當全球資本的流動在快速的進行，低技術與資本密集的產業的製造重心，從已開發國家轉移至開發中國家，而高技術與資本密集產業則快速成長，且未來會隨著全球化的持續進行，此趨勢將會延續下去，我國當然不能自外於全球的分工體系，應善用本身的比較利益，進行全球的產業分工，一方面將勞力密集產業，移往大陸及東南亞等成本較低的國家，其次利用我國在電子資訊產業的優勢，加強全球佈局與研發。此外也需要改善基礎建設與投資環境，吸引國際資金的投入，同時亦不應限制產業至外地投資，以促成產業順利的升級與轉型（蔡明璋，2001；周桂田，2002）。換句話說，台灣應持續順應全球化的趨勢，往高附加價值製造業的方向邁進，並正視國際分工體系逐漸成形的現象，發展台灣為兼具研發、行銷、資金調度等完善功能的運籌中心，如此才能使台灣成為國際供應鏈的重要環節，促使台灣產業永續

發展。

### 四、全球在地性

全球在地化 (glocalization) 是 Roland Robertson 在 1992 年提出的名詞，而必須承認現實世界已經嘗試將全球與地方結合起來，「全球」是從當代生活的宏觀面出發，「地方」則是由二十世紀後期的生活風格面向去理解，(glocalize) 一詞指的是 (globallocalization) 全球性的在地化，Robertson 建議以全球地方化一詞由全球化和地方化相結合來取代文化全球化的基本概念 (Beck, U. 著, 1998; Hahn, K. 著, 2001; 周桂田, 2002)。

凡事以西方價值為優越的態度，更阻礙了全球在地化邏輯的發展，即全球化須源於各地多元差異的在地化價值，而文化全球化亦經常有文化商品全球化之嫌疑，文化工業批判的要旨在於通俗、娛樂文化利用傳媒的大量複製，正迅速的淹沒人們傳統價值的認憶和認同，而在這一波全球化過程中，文化工業結合商品的蔓延，滲透到世界各地，文化全球化事實上是全球文化價值體系的普遍化和地方文化多元價值體系的特殊化不能夠說全球化就是美國化或是全球同質化的發展，它在理念上應該是在 (再) 地化的，這兩種活動是互動、互相對話、互相轉變的過程許多外來的技術、財經、力量、科技、生活形式、宗教經驗等情況下產生，因此全球化與在 (再) 地化並不一定是互相排斥，而是表現出本土化能與全球化作某種形式的結合，這兩種面向並不一定是相互抵觸，在這樣的認識下全球化應該背後的動力就是本土化，而本土化應該是我們的目標與對策。各種文明加速接觸關於趨同的部分擴大，特殊之處也可以「在地」保留，同質化與異質化同時並進，造成全球化和本土化都是多孔的，允許彼此滲透互相轉化，兩者並肩攜手而非互斥。因此學者 (Robertson, R., 1992、1995) 提出新詞「全球在地化」(glocalization) 以形容現今的文化現象，因為全球化需要深入到各地區才能進行，而各區間的本土文化也需要整個世界提供其存在的脈絡。全球化所帶來的深遠衝擊，增加每一個國家內部治理的困難，對應於全球化，地方化卻以地方性為核心來重構地方發展策略。地方性有一定規模與侷限，在全球化衝擊地方的環境系絡，地方對應的調整策略如果能適度因應變遷，將更有助於地方以地方性為核心鞏固主體性與發展空間。當全球化的發展，漸漸地使任何一個「地方」都不再那麼的「偏遠」，而且每個地方還可能越過國家直接與全球接軌，因而全球直接影響著地方，而地方也可能躍登全球舞台，形成所謂的「在全球中的地方，在地方中的全球」現象。

全球治理當然是世界互賴的呈現，而促成互賴的主要原因之一，是通過包括資訊和通訊傳輸科技的發展，從而縮小社會、經濟、政治和地理距離所導致的。其中尤其是網路和寬頻科技的綜合多媒體的能力、高度互動性和立即性，加速了跨國溝通、網絡社會關係和參與式政治的發展，而這些發展也進一步促成市民社會全球化的發展，至於本土化是相對於國際化



之名辭。誠如前述全球化及區域化的對立及並存一樣，國際化及本土化之分合是可能存在的。總之，無論是國際化及本土化，或是全球化與區域化，都不是完全對立的名詞，它們都可並存。只要有適當的生存空間，兩者都可共存共榮。傳統與現代、東方與西方的對比，在新格局下已不再是一進步一落後，一強權一奴役，而是共享多元主義所保障的平等地位，全球化與地方化互為一體兩面的過程中，地方的機制已成為全球競爭的重要因素，這些機制包含社會網絡和攏絡在地技術與知識、資訊的交流和互動等。這些因素一旦形成並立足於在地制度時，將成為不易輕易被取代的在地社會資本，形成有力的競爭因素。如何永續發展新興科技市場，其關鍵在奠基於地方特殊性的新興科技產業開拓，同時使之與全球產業網絡形成深化連結，持續保有技術與思維之創新的源源不絕，形成開放而進步的學者型區域（王振寰，1999），尚能在全球化產業網絡中持續佔有關鍵性節點的重要地位，與既成的產業創新機制觸媒、既成的豐富都市服務機能、豐沛的人力資源、價廉物美的住宅供給、既成的商務旅館、公共設施既有的相關支援、工業具基礎無虞的電力與水供給方能建立起全球與地方連結的生產脈絡。（Giddens，2001）年所編撰的「全球第三條路」爭辯一書的序言開頭就提到：「第三條路是一個趨勢，目前台灣也稱是第三條路執政」。主要在闡釋在「全球化 vs. 在地化二元論述之爭中的第三條路，具有批判性與人道色彩的全球在地化的理念與實踐，之前先鋪陳世界全球化的事實與面臨問題，最後在以全球在地化的角度透視當前的教育發展，其實已經與它並肩而過，並進一步分析教育改革其實可具有全球在地化的種種面向（陳伯璋、蕭曉華，2001），全球化發展到最後是富者越富、貧者越貧，同時科技進步使工作機會愈形減少，最後終於成為「全球化的富裕、地區化的貧窮」的無工作的資本主義(capitalism without work)時代的來臨（Beck, U.著，1998；Hahn, K.著，2001）。

目前世界上只有百分之二點四的人口連結網際網路，在東南亞兩百人中僅有一人上網，阿拉伯國家是五百人中有一人，非洲則是一千人才有一人。這個現象已充份讓我們理解在快速發展的知識經濟時代中，將對目前已呈現貧富不均的地球人口版圖形成更嚴重的成長落差，加大了科技和富裕國家和落後漢貧窮國家間的鴻溝。

### 五、台灣在全球化趨勢下的影響

世界的新趨勢是更地方化或更全球化，國家資源的利用包含著能源的開發與利用，以及國土的規劃與開發，開發乃是百年大計必須具有前瞻性與國際觀，從宏觀的角度來先定位台灣未來的發展方向，整合台灣在製造、對外投資、倉儲、海空運、企業網路、金融服務的實力，配合政策上進一步提升人員、貨物、資金、資訊流通的便利，彰顯國內企業快速接單、

組裝、出貨的能力與彈性，使跨國公司都能以台灣為訂貨與貿易的據點，帶動我國經濟活絡。

全球運籌 ( Global Logistics ) 已成為新世紀企業的經營模式，即新科技的發展與全球化趨勢。透過全球運籌的企業模式運作，企業家不再像過去只看到本身的產品、生產與市場，而是從技術典範的觀念，不斷思考如何運用新的科技與方法，充分運用世界各地的資源來滿足市場需求，在提升人類的福祉和同時創造企業利潤。而投資著生活環境，期能將台灣營造成為一個適合人居住的現代桃花源，尤其是全球生產資源快速移動與價格差距縮小，傳統生產要素價格差異已不是決定各國生產成本的關鍵因素，一國生活環境、公共建設、人文素質等非貿易財的優劣，攸關企業運籌效率、人才吸引，已成為決定一國競爭力的主要因素。台灣從 1960 年代開始，經濟成長率保持兩位數字，1980 年代開始降至個位數字，以至 1990 年代的 5% 左右，再來就是對岸中國大陸快速的發展對國內業界所帶來的衝擊，大陸經濟快速崛起，已成為國際關注的全球化議題之一。這股吸引力造成國內中小企業大量外移，廉價市場的挑戰威脅著國內產業的競爭力，國際一般認為，中國大陸有可能繼日本之後，成為全球最大的製造工廠。台灣因為產業外移，將引發很嚴重的失業率與經濟衰退，而台灣最為引以為傲的高科技產業，預期也將在全球佈局的考量下，陸續移往大陸。去年台灣失業率已達歷史新高的 5.3% (與日本在同年九月份的失業率相同) 「低失業率」的時代似乎已經不會再回來。至於其就業結構變遷，則呈現製造業就業比率的萎縮與服務業就業比率的持續增加的現象，在 2000 年分別占 27.97% 和 54.98% ( 行政院主計處，2001 )。全球化趨勢造成世界都市體系的嚴厲競爭，如果一個都市或區域未能跟上全球化的腳步，將會逐漸失去競爭力而漸漸被邊緣化。在台灣，經過長期的經貿發展、城鄉建設和產業佈局，中南部已經在全球化競爭中處於劣勢，其傳統產業和農業正受到全球化衝擊，面臨產業空洞化、接單衰退、生產減少與外來產品競爭的困境，也嚴重影響到中高年、低技能的製造業勞工與農民，他們缺乏專業技能又無法移出，現在面臨中年失業危機，成為全球化趨勢下的弱勢族群。

由於大陸襲捲式的出現，使得東南亞各國吸引跨國企業投資的規模大幅減少。中國龍的出現打亂雁行行列，東亞必須轉變思維模式 ( 張維安、高承恕，1996；羅家德、葉永助，1998；余森林，1998 )。傳統的雁行理論主張中日本是一隻大雁，從事產品技術的創新開發在前頭帶領東亞經濟的發展，台港星韓是中雁緊緊在追隨，從事高附價價值的製造與模仿創新，最後面的一群，則是馬來西亞、泰國、印尼、菲律賓等國家 ( 王振寰，1997 )。台灣未來經濟發展的前途在於「全球佈局」尤其必須「深耕台灣」全球佈局才有成功的希望。而全球佈局指的是以台灣為基地，將台灣的產業活動範圍向包括中國大陸在內的全世界延伸，並建構台灣為核心基地的產業網路。台灣的資訊科技產業發展階段可區分為：

1. 1980 年代中期前，屬 O E M 型態。
2. 1980 年代晚期至 1990 年代早期，進入 O D M 時代。
3. 1990 年代中期之後，則採 O D L / G L 型態，即已步入全球運籌 ( G L ) 運作階段。

在全球運籌模式下，台灣在全球國際分工的定位，也從美、日、台三角關係開展為美、日、台、大陸及東協鑽石型分工體系。

台灣長期成功的產業發展是我們已經有成熟的企業家，而我們的產業與經濟結構能不斷順利轉型。從這樣的觀點來思考新世紀的產業發展（孫震著，2001），可以得到以下的看法：

1. 傳統產業不會消失，只是不斷蛻變。
2. 企業家必須思考在全球化、區域化、資訊化大環境下如何自我定位，不在局限於傳統狹義以產品為出發點的思考，多從技術典範或領域的概念，從知識與技術整合的觀點來創造利基。
3. 政府可以針對產業的發展提出看法首要之務，而且一直如此，是塑造一個有利於產業發展、調整轉型的大環境。政府應從健全金融市場著手，儘快放寬勞動市場的管制，勇於本身制度的革新，這才是決定台灣產業能否永續發展，成功轉型的關鍵。

企業逐漸成為主導一國科技創新發展的角色後，企業迅速展開國際化、全球化的腳步，使得科技發展已跨越國界的藩籬，而科技研發網路也由一國國內企業、研發機構、大學之研發網路架構，擴大到國際研發網路的互動關係。麥可·波特（Michael Porter）在「國家創新系統」（National Innovation System, NIS）理論中以義大利磁磚業與矽谷電子產業為例，產業聚落收編了各種的專業能力，以賦予某地理區域中產業的競爭優勢。由於工業城市創造的附加價值，提供了大量就業機會，吸引了大量農村剩餘人力，大量人口和產業的聚集又會產生聚集經濟的利基，使得工業化與大型城市形成密不可分的關係。都市化與現代化又循環帶動經濟發展，使得城市發展成為二十世紀文明的象徵。

## 六、台灣小國的跨國願景

台灣或許地小人稱，或許地處偏僻，但在全球化、資訊化的時代架構下，台灣可以被塑造成一個科技島、一個資訊城市、或是一個高科技產業中心，可以將自己由傳統地緣政治學上的蕞爾小國角色提升到科技大國、經貿大國，可以讓自己由地理位置上的「邊陲」一躍而成為全球舞台上的「中心」，如能早些時候台灣致力發展的亞太營運中心便是一種很好的想法（張忠謀，1996）。何況當台灣逐漸以「中心」的姿態在全球體系中建立自己的揮灑空間時，它與整個全球社會的關係便更顯得密不可分，成為全球體系中一個動靜觀瞻的一份子，台灣在這種「區域主義」和「全球治理」觀念的拉扯之下，更是可以藉此在其中尋求到一個平衡點，使得台灣同時成為區域主義和全球主義下的重要環結，在愈融入世界體系的同時，也確

保自身的國家安全，應積極推動亞太轉運中心與觀光產業的相關軟硬體建設，包含國際港埠與機場設施、聯外鐵路運輸，以滿足人、物轉運需求，並健全我國國際海空運自由化、國際化環境，滿足發展全球運籌中心需求，推動商業運輸系統智慧化，結合電信服務業、資訊業與陸、海、空運業者，在台灣全島建立智慧化運輸系統，提昇運輸效率，以促進人物流動暢通，活絡運輸經濟發展。

台灣經濟自由化、國際化程度，促使國內、外人員、貨品、勞務、資金及資訊能夠便捷地流通，藉以充分發揮台灣在亞太地區以及兩岸的經濟樞紐地位，吸引跨國企業並鼓勵本地企業，以台灣作為投資及經營東亞市場之根據地，從 1980 年代起，一直與台灣維持高度互動的美國舊金山矽谷地區，在進入 21 世紀的今天，依然與台灣將來的產業發展關係密切。台灣電子產業未來要由以「生產為主」走向「創新導向」，為了正視國際分工體系逐漸成形以及大陸在此體系中扮演的重要角色，台灣產業將可成為太平洋地區國際供應鏈之重要環節。「雙黃金三角」是台灣過去的經濟優勢建立於快速而彈性的製造體系，若能善用其在地理位置及語文的優勢，儘速架構完善的運籌機制，對全球（包括大陸）提供無障礙的人流與金流等環境，以改善國內投資環境，將可連結美、歐兩大區塊正快速成長的趨勢，支應打造以台灣中心的「東京 - 台灣 - 上海」以及「矽谷 - 台灣 - 上海」的「雙黃金三角」（張亞中，2002a）。台灣經濟自由化、國際化的程度，促使人員、貨品、資金及資訊能夠迅速的流通，因此從研發、生產製造、貨物及旅客的運送，到金融、資訊等活動均能形成專業化之服務，故將亞太營運中心的概念劃分為製造中心、海運轉運中心、航空轉運中心、金融中心、電信中心、媒體中心等六種專業營運中心作為未來發展重點。

根據麥肯錫國際顧問公司分析，世界八大金融中心，每一個中心皆有其特色。例如有龐大的經濟活動作為後盾的城市是紐約和東京，國際企業的重要地點是紐約、倫敦、東京、香港和新加坡，而有獨特的法制環境是香港和瑞士，有獨特的金融商品是芝加哥。臺灣若真能成為國際金融中心，在特色或是特點上的比較優勢又在那裏，就地理條件而言又和東京、香港、新加坡距離那麼近，所以這是一個城市特色問題的競爭。由全球城市的競爭性接合角度來看，把兩岸關係從全球經濟的角度來理解（周志龍，1996、1997b）。台灣經由越界的生產網絡，中國大陸的市場與生產基地，是台灣企業的技术升級機會。一方面經由跨界生產網絡，改變原有的製造業代工角色，另一方面提升生活空間的品質，以可居的城市（livable cities）與都市魅力（urban attractors），做為追求永續城市（sustainable cities）的過程。

### 第三節 全球化的理論論述

在近一、二十年來全球經濟最顯著的一個現象就是全球化現象 (Globalization) 全球化是全球社會、經濟、政治、文化活動等空間領域擴大的過程，它也是人、勞務、財貨、資訊、資本、觀念、行為模式和實踐的行為等跨國流通過程。全球化反映在空間上的重要現象為人口與產業往都市集中過程中，而且有些都市規模與功能不斷擴大，與其他都市的互動不斷增強並且成為世界核心，有些都市則沒能成功與全球化接軌，被邊陲化而成為邊陲都市。全球化的模式促使世界經濟網絡與都市緊緊的結合在一起 (瞿海源 王振寰, 2002)。在這網絡中扮演全球運籌指揮命令功能 (Command and Control Functions) 的都市就是世界都市 (World Cities)，世界都市由於自己具有全球化經濟或政治社會功能的差異並且優於其他都市，而形成了不同的階級關係，即為世界都市階層。區域經濟學者 Friedmann 將世界都市階層分為 (一) 主要核心都市 (Core : Primary City) (二) 次要核心都市 (Core : Secondary City) (三) 主要半邊陲都市 (Semi-periphery : Primary City) (四) 次要半邊陲都市 (Semi-periphery : Primary Secondary City) 等四個階層。在此世界都市的階層中，台灣都市只有台北都會躋身進去次要半邊陲都市，其他則都屬於邊陲都市。

#### 一、城市國際化發展條件

許多都市皆以達成國際城市，為其都市未來發展的最終目標，因此各都市都不惜花費人力及物力於基本建設的投資，以創造一個供全球經濟體系活動的空間，並提供其更便利和快速的軟、硬體建設。這些投資與建設亦成為該都市強化其國際競爭力的主要旗艦計畫，期望在區域性和國際性經濟發展的競爭舞台上，創造獨特之城市國際化發展環境 (Manuel Castells 2000, TadieJean -Yves, 2001)。在國際性都市發展特徵上「國際城市」即西方學者所稱的 Global city 或 World city，倫敦、紐約、東京及巴黎都被歸入這一類城市，主要是根據其對全球經濟活動所擁有的控制管理權力 (Sassen Saskia, 1990)。

#### 二、全球化專家的看法

專家學者對在不同歷史時期所強調的城市功能，存在著對國際城市不同的概念與劃分。而各專家學者對於城市國際化發展所必須具備的條件，有相當不相同的見解，而且面對不同的城市國際化的發展定位，在其都市集居環境規劃及國際化發展條件上，也有所不同看法。

## (一) 理念演變

德國人 W. Christaller 克利斯托勒 (1933) - 提出「中地理論」架構，指出中地所具備的特性包括有：

1. 「中地」--互補區域，到達總旅程最小之處，亦為可及性最高之處。
2. 中地具有階層性，中心性愈高，階層愈高。
3. 中地階層高的地方，人口數愈多，所提供的中心服務種類及財貨方式愈多。中地數目愈少，間隔愈少，互補的區域面積範圍愈大。
4. 低階層的中地，提供次級的服務及貨務，以補區域之需而高階層中地同時提供高階層的中心服務及財貨物資種類，也同時提供低層次的服務、財貨種類如日常生活用品等物資。

表 2-1 中心地城市與網絡城市模式異同點

中心地城市模式	網絡城市模式
中心性	節點性
規模相關性	規模中立性
主從服務傾向	彈性與互補傾向
均質商品和服務	異質商品和服務
垂直可達性	水平可達性
單向流動	雙向流動
交通價格	信息價格
空間競爭	對價格競爭的歧視

資料來源：顧朝林(2002)經濟全球化與中國城市發展

Peter Hall<sup>3</sup>是最早較完整定義「全球都市」的學者之一，其所著的 Global city 解釋：在某些大城市中以超過常規的比例，發生世界最重要的商業活動，將全球城市發展成具有強有力的政府與國際組織，再組織成為有為數眾多的金融機構、公共設施、專業性人才匯集，並且是信息的集散地，是屬於信息社會的類型。

<sup>3</sup> Hall, Peter, 1984, The World Cities, 2nd edition, London: Weidenfeld & Nicolson  
2-17

表 2-2 工業社會和信息社會聚落敏感性特徵比較

比較內容	工業社會	信息社會
就業形式	以按部就班的常規就業為主	以常規就業為主
環境	污染型為主	清潔型為主
經濟基礎	以能源為基礎	以信息為基礎
資源利用	以有限資源利用為主	已累積性資源利用為主
組織形式	正式的	非正式的
居住型態	專門化住宅區	混合型住宅區
工作程序	嚴格排列	靈活排列
操作規程	專家操作	自己操作
交通	公共交通	私人交通
通訊	電報	電話
工作時間	固定上下班時間	自由上下班時間
儲蓄存取	通過銀行職員	通過機器
娛樂媒體	劇院	電視、錄像
工作地點	辦公室	家庭
辦公自動化	大型計算機	個人用計算機
企業空間組織	規模經濟	範圍經濟
產品	統一性	多樣性
城市型態	工業城市	後工業城市
城市空間組織	中心地等級結構	網路結構
民主參與	代表制民主	參與制民主

資料來源：顧朝林(2002)經濟全球化與中國城市發展

#### W. Rostow 羅斯托(1960)<sup>4</sup> - 「經濟發展理論」。

在現代化理論中，Rostow 的經濟發展理論是很著名的一個論點，他將經濟發展區分成為以下幾個階段：

1. 傳統社會階段 - 以農業生產為主
2. 起飛前階段( take - off) - 從歐洲的 17、18 世紀，到牛頓的科學革命，人們認為可以透過科學來發明了解世界的奧秘。
3. 起飛階段 - 工業大量生產，勞工需求的數量增加，農業商業化，使得大量農業人口移出成為都市中的勞工，都市化急速增加，生產力增加，並且供應大量的工業人口就業機會。
4. 邁向成熟期 - 工業成長穩定，全世界競爭從大型工業化產業，轉移到高科技產業。
5. 大量消費和高消費期 - 生產持久性消費品到非持久性消費品，人民的收入大量增加，日常生活的比例減少，就開始注重社會福利部分。

<sup>4</sup> Rostow, W. , 1960 , The Process of Economic Growth : A Non-Communist Manifesto , NY : Cambridge University

Berry (1964)<sup>5</sup> - 「都市體系」(urban system)理論。

指一個都市透過技術革新、經濟刺激的擴散、人口移動行程的統合體系，將多個都市及一連串的都市群視為體系系統成員。同時將過去學者所研究的都市結構、都市規模、都市人口密度、中地理論納入一般體系原則稱作都市體系 (general system theory)。

Bell( 1973)<sup>6</sup> - 指出後工業社會有以下幾個特色：

1. 工業社會是機器的社會，在電腦資訊為主的時代，而後工業則是電腦資訊時代，電腦的應用，很大的改變工業生產和社會生活。
2. 在工業社會裡，服務為主要的生產力，生產力以工業為主，但在後工業社會中，服務業成為主要的生產力，而服務業包括：商業、貿易、金融、交通、運輸、教育、醫療和政府部門等。
3. 工業社會中知識愈來愈變成為主要的生產力基礎，但是企業家常沒有受過很多正規教育。
4. 工業社會中，知識生產者中的白領中產階級成為主要的生產者，然而，在後工業社會中，主要的工作人員大多是科學家或是受過訓練的專家。

表 2-3 世界最大 460 家工業企業的所屬國一覽表

國家	佔前 100 家百分比		佔前 460 家的百分比	
	1970	1987	1970	1987
美國	64.0	40.0	56.5	36.7
日本	8.0	15.0	11.1	20.2
英國	8.0	5.0	10.0	9.6
西德	9.0	13.0	5.8	7.0
法國	3.0	9.0	4.6	5.7
瑞典	0.0	2.0	1.5	2.8
加拿大	0.0	1.0	2.4	2.6
瑞士	1.0	2.0	1.5	2.3
韓國	0.0	3.0	0.0	2.2
其他	7.0	10.0	6.6	11.1

資料來源：Keith Hoggart, "The Changing World of Corporate Control", Geography, No. 2, 1991 註：在 460 家工業企業中，1970 年與 1987 年中至少擁有 10 家企業的國家才被列入。

<sup>5</sup> Berry, B. and Kasarda, J.K., 1977, Contemporary Urban Ecology, New York: Macmillan

<sup>6</sup> Bell, Daniel, 1973, The Coming of Post Industrial Society, NY: Basic Books



Wallerstein 華勒斯坦 (1974)<sup>7</sup> - 「世界體系理論」。

世界體系理論與十八和十九世紀的大轉變有密切的關連。在過去，人類社會依賴大自然為生，日出而作日落而息，大自然的規律相當程度型塑了人們的生活習慣。但是工業革命和資本主義大量改變了這樣的生存方式，造成了社會巨大的轉變。其主要論點是資本主義的競爭本質，先進地區比落後地區先有科技、資源和人力上的優勢，而落後地區相對的只能用低廉的人力和自然資源來與先進地區交往，但卻無法從此中間得到多大的好處。所以 Wallerstein 這個理論認為，世界經濟體系是由中心(core)、半邊陲(semi-periphery)和邊陲(periphery)地區所組成。(Wallerstein, 1974) 並認為其中有三個機會，是可能讓第三世界邊陲國家改變其地位的路徑：

1. 當中心國發生經濟危機時，例如 1930 年代的大蕭條，使得邊陲國家在這個條件下以國家機器的力量，自行進口加強取代工業化的政策
2. 在資本主義擴張時期，例如 1960 年代，第三世界的國家機器可能抓住這個機會吸引外資投資而達到發展自己國家優勢的目的
3. 透過革命的方式，自給自足來打破資本主義對當地的控制。

傳統社會與歐美社會在 Wallerstein 的現代化理論中，將其描述並且分類成二種結構類型，即「傳統社會」和「現代社會」。而歐洲中古、中國、印度、中東、東南亞等都被稱之為「傳統社會」，當今歐美社會（主要是美國）則為「現代社會」，Wallerstein 進一步描述這個資本家世界系統，有兩個主要的分支，其中有資產階級者和勞工這兩個不同的經濟階級，在空間的等級制度（核心對邊緣）有著不同的工作性質區分，Wallerstein 並且指出：世界上所有的社會、政府、企業、文化、階級、家計單位和個人，都必須將自己定位在世界體系中，並維持在一個全球分工的狀態中。這樣的世界體系並非不平等，但是必須透過資本主義的內在邏輯（全球性）才能實現其作用。再特別的定義是，價值上的地理轉換是指機械化或其資訊進展過程，透過一部分的生產價值，由其地區性或由另一個區域的認同，加上區域的在地化積累過程的基礎才能夠實現。這轉換上過程中的操作，是空間結構上的最深層說法，價值轉換的提升是從地理上不同的生產系統和結合勞動力的過程。Wallerstein 的世界體系論於是將世界體系區分為三個分工的區域：核心（主導世界經濟），邊陲（負責提供原料給核心），半邊陲（是殘餘概念，處於核心與邊陲之間的區域）。

Wallerstein 並且認為現代化理論，不能單從全球的角度或範圍來觀照現代性，西方的現代化和非西方現代化乃是同一過程，只是不同的進展階段而已，但是是密切關聯在一起的。現

<sup>7</sup> Wallerstein, Immanuel, 1974, *The Modern World System Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, NY: Academic Press. Wallerstein, 1992, *The west capitalism and the modern world-system Review*

在國際分工的矛盾，皆隱約的透露全球經濟的生產邏輯逾越了民族國家的想像，從歷史的觀點來看，人類的經濟戰爭行為與社會型態的轉變有著密不可分的關係，從傳統農業社會，進步到工業社會，再到目前的資訊社會，各國莫不以創新的技術，來改變傳統的進行方式。而且從台灣的殖民化經驗例子來看，現代化、西化和殖民化與世界的融合過程，從(1)荷蘭(2)西班牙(3)日本的殖民經濟政治出發，所以說，台灣的現代化早就從 17 世紀就已經開始全球化的體驗了。

表 2-4 發達國家和發展中國家未來平均年城市人口增長率(%)

地 區	1970~1975	1986~1990	1995~2000	2020~2050
發達國家	1.5	0.8	0.8	0.5
發展中國家	3.7	4.5	3.8	2.2

資料來源：「全球城市化展望」，聯合國，1990。

表 2-5 全球城市化水平及城市人口數

地 區	城市地區人口比重(%)			城市人口數(億)		
	1990	2000	2025	1990	2000	2025
世界總計	45	51	65	24	32	55
發展中國家	37	45	61	15	23	44
發達國家	73	75	83	9	9	11

資料來源：「全球城市化展望」，聯合國，1990。

表 2-6 全球城市聚集區(人口 800 萬及以上)地域分布變化

地區	個數				百分比			
	1950	1970	1990	2000	1950	1970	1990	2000
世界總計	2	10	20	28	100.0	100.0	100.0	100.0
發展中國家	2	5	6	6	100.0	50.0	30.0	21.4
發達國家	0	5	14	22	0.0	50.0	70.0	78.6

資料來源：「全球城市化展望」，聯合國，1990。

Frobel(1980) - 「新國際分工」。

是資本的一項制度創新，由於變化的環境條件使然，造成個別國家或所謂的跨國公司，自由選擇分工模式並且改變其發展策略所造成的結果。

Cohen 可恩 (1981)<sup>8</sup> - 「創新學習理論」。

互動性探索性學習(作中學)learning by exploring，描繪科學典範在轉變之前，已經有很多不同的創新理論出現，有時，創新世界只要藉著簡單的人力，有時則需要靠著大量的團隊力量和強大的創造力，將所有創新反應在既存的知識上，並將之結合而呈現新的結合方式。並且強調市場服務業的重要性，隨著產業結構的調整與國際間勞工市場形成，許多企業集團之間的生產和銷售地點，在空間上變得越來越分散，世界的商務環境也日益複雜。在國際城市體系理念中，其跨國企業總部、商業服務、國際金融、跨國機構、電訊傳播及資訊處理中心，是一組互相依賴，具有層級性的金融文化流動控制中心。他並指出國際性都市的必備條件包括有：多國企業總部辦公室、國際機構所在地、跨國銀行的所在地、股票主要交易處、生產者服務的聚集地、文化與媒體事業中心、服務業中心等七項服務設施機構。Cohen 同時認為台灣全球化的發展現象，是呈現一極化的發展特色。Cohen 是最早提出世界都市分類的全球化學者，他並且將台灣的台北市，納入世界半邊陲國家的次要城市中，成為全球資本體系的一份子，讓台灣成為進入半邊陲國家與邊陲國家各地方之入口，也是新興工業國家集中資本的空間與經濟功能核心都市。

表 2-7Cohen 畫分之世界都市階級表(global city hierarchy)

核心國家(core-countries)		半邊陲國家(Semi-peripheral countries)	
首要都市(Primary)	次要都市(Secondary)	首要都市(Primary)	次要都市(Secondary)
倫敦* 巴黎* 鹿特丹 法蘭克福 蘇黎世	巴西* 米蘭 維也納* 馬德里*		約翰尼斯堡
紐約 芝加哥 洛杉磯	多倫多 邁阿密 休斯頓 舊金山	聖保羅	布宜諾斯艾利斯* 里約熱內盧 卡拉卡斯* 墨西哥城*
東京*	雪梨	新加坡*	香港 台北* 馬尼拉* 曼谷* 漢城*
註 1：*表示為首都 註 2：人口大小類別： 10-20 百萬人 5-10 百萬人 1-5 百萬人			

資料來源：Friedmann(1986)，pp.320-322。

再來，Cohen(1981)並且強調市場服務業的重要性，而且隨著產業結構的調整與國際間勞工市場的形成，許多企業集團的生產和銷售地點，在空間上變得越來越分散，世界的商務環

<sup>8</sup> Cohen, Ira J., 1989, Structuration Theory, London: Macmillan

境也日益複雜。在這種情況下，為保證企業經營的成功，集中化的最高層控制中心與產業分工協調變得尤為複雜和重要。因而大公司對於各方面的專業化市場服務業，諸如法律、會計、管理、行銷、諮詢等行業的依賴性加強，而這些提供市場服務的公司也因其重要度提高而不斷成長，不少企業甚至專業化到成為提供全方位的國際性服務業公司。這些市場服務業的集聚又進一步吸引了跨國企業總部的選址。在這個過程中，一些城市集中了為數眾多的市場服務業和跨國公司總部，發展成為國際性或區域性的經濟控制協調中心，而另外一些過去的重要工業中心城市，則因不能適應經濟格局的變化，導致地位下降。國際性大都市及全球城市在這一彼此消長的過程中形成兩極化或變遷快速的現象。

### J.Friedman 弗里德曼(1986)

Friedmann 與 Wolff 在 1982 年對於國際城市的解釋，在一定程度上補足了 Peter Hall 和 Cohen 的觀點。主要是以跨國經濟活動的角度來論述，並且強調了跨國大企業公司在重構戰後，國際經濟體系和資本流動中的作用關係。並且認為決定國際城市(world city) 的特徵是，城市與全球經濟體系相融合的程度與方式。其可表現為跨國公司總部在這些城市選址的傾向，這些城市作為國際性市場的地位及穩定性，在城市中運作的資本及其地域輻射範圍，也就是說，這些城市對金融與市場的控制作用是全球性的。例如紐約、倫敦、東京和巴黎都是擁有最多的大跨國公司總部的國際城市，J.Friedmann 和 Wolff (1982) 的世界城市觀點有以下七點：

1. 城市與全球經濟體系的整合程度，影響著城市的外在形象及其勞動力和資本市場的特質
2. 全球資本將全球範圍內的幾個主要城市作為“基地”而這些城市本身又被安置在一個複合空間等級體系(complex spatial hierarchy)之中
3. 各式各樣的世界性城市發揮著不同的控制功能
4. 世界城市是資本集中和聚集的場所
5. 世界城市是國內及國際移民的目的地
6. 空間以及階層的二級分化同樣出現在世界城市中
7. 在世界城市中，所產生的社會價值在總量上超過了其國內的財政(稅收)的總量。

表 2-8Friedmann(1986)之世界城市層級

核心國家		半邊陲國家	
主要城市	次要城市	主要城市	次要城市
倫敦、巴黎、鹿特丹、法蘭克福、蘇黎世、紐約、芝加哥、洛杉磯、東京	布魯塞爾、米蘭、維也納、馬德里、多倫多、休士頓、舊金山、雪梨	聖保羅、新加坡	約翰尼斯、布宜諾斯艾利斯、里約熱內盧、卡列卡斯、墨西哥、香港、台北、馬尼拉、曼谷、漢城

資料來源:J.Friedmann 1986 "The World City Hypothesis", p72

而且 Friedman(1986) - 在其「世界都市的假說」(The World City Hypothesis)中指出：

1. 城市整合進入世界經濟的形式與程度，以及其在新空間分工中被賦予的功能角色，是該城市產生結構性變遷關鍵因素。
2. 遍佈世界的各城市，是全球資本用以在空間上組織中並連結各種生產及市場的基地，而這種產業連結關係，為國際城市在全球空間組織中建立了複雜的空間體系。
3. 國際城市的全球控制功能，會直接反映在其產業結構及就業結構上。
4. 國際城市是全球資本集中及積累的主要場所。
5. 國際城市是大量國內及國際移民的目的地。
6. 國際城市的形成呈現了資本主義潛在衝突 - 空間和階級的極化現象。
7. 國際城市的成長所衍生的社會成本，會逐漸超過國家財政負擔。

Friedmann 並且在「世界城市層級」裡用 7 個指標作為建立世界都市地位層級的基本條件：

1. 國際金融中心所在地
2. 跨國公司總部所在地
3. 國籍組織的執行辦公處所在地
4. 具有快速成長的商業服務部門
5. 製造業中心重鎮
6. 主要的交通運輸點
7. 人口規模在百萬以上

Friedmann 劃分之世界都市類別一覽表

表 2-9 全球主要都市城際資訊階層與 Friedmann 世界都市比較分析表

階層別	Friedmann 劃分之世界都市類別				未歸類於世界都市類別中者
	全球金融聚集點	多國籍聚集點	重要國家聚集點	次一等級國家/區域聚集點	
I	東京、紐約	-	-	大阪	-
II	-	洛杉磯	-	香港	-
III	倫敦	法蘭克福、新加坡	-	芝加哥	-
IV	-	阿姆斯特丹	巴黎 漢城 雪梨	舊金山、西雅圖 溫哥華、多倫多 蒙特婁	名古屋、墨爾本、福岡 曼谷、檀香山、橫濱、 伯斯、布里斯班 雅加達、吉隆坡

資料來源：Friedmann(1986)

表 2-10 Hall、Friedmann 和 Short et al 等人定義全球城市功能性質的比較

Hall(1966, 1998)	Friedmann(1986)	Short et al(1996)
國家和國際政治權力的中心		政治和意識形態的中心
國內和國際的貿易中心		
主要銀行、保險和金融中心	主要的金融中心	金融中心(銀行, 股票和保險)
個類先進專業服務活動的中心	快速成長的事業服務部門	全球服務中心
資訊匯集和傳播的地方		資訊中心
重要的消費中心		
藝術、文化和娛樂中心	主要的交通節點	文化的中心
	重要的生產製造中心	交通重要節點
	跨國公司的總部	跨國企業總部
	國際性的組織機構	
	足夠的人口規模	重要事件活動中心

資料來源：Hall, 1998:17; Friedmann, 1986:72; Short et al, 1996:698.

Friedman(1993)<sup>9</sup> - 認為都市層級並非位於一個穩定的平衡狀態中, 城市在世界都市中的地位可能會有起有落, 並會隨著外部政治環境的變遷有所波動, 全球競爭情勢下的經濟處於再結構過程, 以及一個城市因應外部變遷的能力、城際之間的競爭、社會和環境的永續發展條件, 足以影響一個都市的未來發展。而且依據各個世界都市的經濟發展特性, 畫分出來世界都市體系相對照圖, 所建構出的資訊階層網絡形成重要資訊網絡地域節點, 係以「全球金融聚點」、「多國籍聚集點」、「次一等級國家/區域聚集點的世界都市」為主。

表 2-11 Friedmann(1993)世界都市(World city)等級網路

都市等級	代表性都市
國際金融總部 Global financial articulation	倫敦 紐約 東京
多國企業總部 Multinational articulation	邁阿密 洛杉磯 法蘭克福 阿姆斯特丹
重要的國際總部 Important national articulation	巴黎 蘇黎克馬德里 墨西哥 聖保羅 漢城 雪梨
次要或地區國際總部 Subnational/regional articulation	大阪 神戶 舊金山 西雅圖 休士頓 芝加哥 波士頓 溫哥華 多倫多 蒙特婁 香港 米蘭

資料來源: Friedmann(1993) “Where We Stand: a decade of world city research.”

Lipietz(1987)<sup>10</sup> - 在調節理論(regulation theory)中, 他認為在原來的第三世界國家, 由於國際分工的關係, 逐漸工業化, 以供應世界體系之所需。

<sup>9</sup> Friedmann, J. and Wolff G., 1982, World City Formation: An Agenda for Research and Action, International Journal of Urban and Regional Research, No.6, pp.309-344.

Friedmann, Jonathan., 1986, The World City Hypothesis, Development and Change, Vol.17, No.1, pp.309-344.

Friedmann J., 1993, Where We Stand: a decade of world city research

Friedmann, J., 1994, Cultural Identity and Global Process, London: Sage

<sup>10</sup> Lipietz, Alain., 1987, Mirages and Miracles: the Crisis of Global Fordism, London: Verso

Scott(1988)<sup>11</sup> - 認為運輸成本可以因為量大、常態化、形狀的一致性，使得交易成本大量降低，廠商的垂直整合，更容易以分散、多工和處在不確定經濟環境生產中，讓廠商找尋出循環替代方案，形成傾向高度組織的連結網絡，使其交易型態轉變為多樣、少量、不標準化，且因時空條件產生高度的不確定，世界資本主義已經傾向一個發展組織階段的高度區域化方向，而其生產形式已經被全球勞務分工所深植與取代。

Duncan(1989) - 城市間與國際企業間的策略聯盟，以及經貿合作的發展樣式，在全球城市間已逐漸形成，造成全球經濟體系的出現，而國家政府對於經貿控制能力已經形顯地降低。

David Harvey(1989)<sup>12</sup> - 全球經濟再結構的過程及社會特徵的呈現，深遠的影響到文化層面。而現今全球都市階層的再重組，以及都市經濟與空間結構所產生的影響，是城市國際化發展所要考量的方向。David Harvey(1989)其對傳統、現代、後現代的社會生活有更進一步的空間論述。

King(1989)<sup>13</sup> - 在國際資本主義逐漸影響國家經濟與地方經濟發展的情況下，全球各城市正邁向城市國際化，其社會結構與文化習俗亦同時接受此一全球化發展，導致成「空間的同質性」的都市型態。都市發展型態和都市機能是由社會文化建構而組成的，而城市在邁向國際城市過程中，面對著產業全球化所帶來國際企業與全球風尚潮流進入都市社會中，同時亦影響到都市本土文化的發展及社會經濟結構的改變結果。

King 並且指出一個國際城市有以下特色：

1. 城市位於世界經濟和領土國家間的接合點。而連接世界經濟與國家的是跨國公司與國際金融組織的構成方式。
2. 城市擁有相當大量的全球五百大跨國公司總部與國際銀行進駐。
3. 城市大量集中從事生產者服務業之高薪國際精英。
4. 城市是全球運輸、通訊、製造業和資訊、文化之傳送中心。

<sup>11</sup> Scott, Allen J., 1988, *New Industrial Space*, London: Pion Press

Scott, A. J., 1988, *Metropolis From the Division of Labor to Urban Form*. Berkeley and Los Angeles, Ca: University of California Press.

<sup>12</sup> Harvey, David, 1989, *The Condition of Postmodernity*, Oxford: Blackwell

<sup>13</sup> King Anthony D., 1990, *World-City Formation: An Overview of Recent View Global Cities: Post-Imperialism and the Internationalization of London*, Routledge: New York

Henderson (1989)<sup>14</sup> - 認為華勒斯坦忽視了中心地區資本並不是一體的，而且，由於競爭激烈，使得第三世界國家可以利用國際資本之間的競爭，並且透過談判來形成有利的發展動力和科技移轉機會。

Sassen Saskia 薩森(1990)<sup>15</sup> - 全球城市由於資訊通訊的發達，可以使生產更分散化，不用像過去一樣集中在都市地區，而由於生產的分散化，所以需要更多集中的專業化服務，這些服務包括法律、會計、軟體設計、廣告等業務上需要面對面的溝通，時間與空間的距離縮短很重要，所以都市中心的功能，在全球化階段更為顯著。(Saskia Sassen, 1991) 認為地方的資本累積於地方的相互依賴性，強調基礎實質設施的重要性，而地域性及地方文化、地方實質空間與地方的關係，包括城市區域的自治能力，即進入全球城市網絡中重要的產業新潛力與社會文化交流，在全球經濟下將成為國際城市或跨國性企業，比單一國家政府擁有對全球經濟產業更多的控制管理能力。在面對經濟全球化發展的同時，製造業為了解決規模的變化與生產專業化的問題，將原先內部提供的服務性行為轉移給生產者，服務業來提供因而帶動生產者服務業的成長，在都市產業發展中，扮演著重要的角色。Sassen 提出並且定義所謂「全球城市」的意義，在 1900 年代強化了全球城市的運作功能，不是企業的分區生產制度，而是因應全球管理與控制能量的擴增，並將全球城市(global city)的功能概括為四點：

1. 組織世界經濟的指令中心。
2. 各類金融機構和專業化服務的主要選址地點。
3. 是金融及專業化服務產業生產創新產品的地點。
4. 是金融機構及專業化服務公司的產品市場地。

全球城市有了上述功能，而且集中了大量資源的控制權，按照 Sassen 的觀點，金融業、市場服務業本身就是大都市國際功能或全球功能的組成部份，即全球城市既是跨國公司的控制中心，亦是世界性的金融和服務業產品的創新地和市場地。因為當廠商的運作與資本的流動逐漸全球化時，便會遭逢難以計數的經營困境。例如，在金融市場波動難測的情況下持有或賣出不同的貨幣、在不同脈絡的法制和政體下營運、在不同文化脈絡的情境下進行行銷、從跨國勞動市場中募集不同層次技術的勞工、以及發展資訊技術以促成全球性的整合。在國際性導向的生產性服務(producer service)其明確地為生產性服務業(如會計，法律服務，金融業，保險，廣告)，在全球經濟結構重組和國際經濟依賴的情況下”國際城市”或”全球城市”是全球資本流動關鍵產物，為解釋資本在全球流動時所面對的控制管理壓力所形成。在不同的國家、地方政府、地方經濟、地方社會的脈落下，單一都市創造「全球管控能力」的條件，及如何營造出一個具有競爭力的國際化環境，在現今產業全球化發展下，透過產業發展分工

<sup>14</sup> Henderson Jeffrey, 1989, *The Globalization of High Technology Production: Society, Space and Semiconductors in the Restructuring of the Modern World*, London: Routledge

<sup>15</sup> Sassen, Saskia, 1990, *The Global City: New York, London Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press, Sassen, S., 1994, *Cities in a world economy*. Thousand Oaks CA: Pine Forge Sage



的定位，單一都市與全球區域、國家及地方之間的關係如何建立是一大課題。而這些全球控管的困境通常是無法經由公司內部來解決的，當這些問題太過複雜時，即促成了國際導向的生產性服務(producer service)出現。其明確地為生產性服業(如會計、法律服務、金融業、保險業、廣告業等)在全球城市的控制與管理能力執行中找到了定位。( Sassen, 1991、1995 )就以紐約、倫敦企業決策中心的角色與功能分析，它是全球經濟組織發號施令的地點，是此一資本主義經濟發展中居前導地位的產業(金融、服務與資訊電子業)之重要市場與區位中心，而且是這些產業生產的主要基地(創新生產的產業)。

Taylor 泰勒<sup>16</sup> - 全球城市定義是，主要的跨國公司總部大多以全球城市為基地。

1. 所有的這些中心城市都是建立在富裕的工業國家內
2. 跨國集團總部及股票交易所在地是與主要的銀行、保險機構以及養老金管理機構的所在地相對應的。
3. 在每一個區域圈(美國、亞洲、歐洲)內某個中心城市與由那些小城市之間存在著一種相對明確的關係。
4. 全球城市因勞動力的全球分工而被確定在一個特定的地點。這個地點有臨時性，但不是必然地。趨向與他們的行政中心相吻合，有的是全球城市又是首都，有的是全球城市但不是首都。
5. 某些城市基本上是為了集團總部的功能，某些城市是金融中心。全球城市將這些功能融合在一起。
6. 全球城市是全球流通中心。運輸航空成為主要快速通道。
7. 所有的全球城市經由航空領域與其他的全球市進行頻繁聯繫。
8. 全球城市是通訊中心，用阿拉伯數碼來傳訊。
9. 全球城市是信息、新聞機構、娛樂和文化產品中心，有為數眾多的國籍、報紙、雜誌和重要出版社
10. 作為國內資本聚集的中心、全球城市是吸引外國資本的中心，儘管很少是投機性，但是進行無序競爭，可能會喪失了其穩定和誠實的信譽。

正如和 Friedmann 所指出的那樣，這些特徵的結果讓全球城市往往在損害他們與國內關係的情況下，更加趨向于和其他的全球城市合為一體，當這些全球城市的交易和互動得到強化後，它們就失去了作為行政首都的功能，而擔負起更為全球化的金融及文化方面的重任。

<sup>16</sup> Knox Paul L. and Taylor Peter J. , 1995 , World Cities in A World-System , Cambridge University Press

表 2-12 Taylor 的世界城市排名

城市名	會計	銀行/金融	法律	分數	世紀城市(%)
紐約	35	100	100	235	100
倫敦	100	77	23	200	85
香港	8	71	16	95	40
巴黎	27	54	10	91	39
東京	10	72	5	87	37
新加坡	6	41	5	52	22
台北	6	12	3	21	9
漢城	5	15	0	21	9
吉隆坡	5	16	0	21	9
上海	5	6	0	11	5

此表摘錄自：Taylor, 2000:21-22

Reich(1991)<sup>17</sup> - 全球網絡已經漸漸替代了舊有金字塔型大量生產的企業型態，而高價值產業的新組織網絡已經在全球形成，因此我們所看到的不再是美國或是英國、西德、法國的公司組織製造，甚至沒有產品可以被視為說是美國或是英國、西德、法國專屬製造的產品，而是多國組織合作研發後在亞洲生產的產品，而帶來了沒有國籍的產品出現。

Fujita(1991)<sup>18</sup> - 現代化社會帶來地價、房價高漲問題，人口不斷往外移動，然而通勤時間和距離的冗長，帶給工作於全球都市民眾或控制中心區的消費者，相當大的困擾與額外成本。

在面對後工業化社會(post-industrial society)和資訊化社會的趨勢，完善的資訊網絡和高科技產業為城市國際化發展環境的規劃導向提供完善的系統例如資訊網絡、商業資訊、國際資訊、電信傳播、行銷傳播及多媒體印刷設施，皆投入大量的人力與物力於基礎的建設開發上。

Saxenian(1992)<sup>19</sup> - 進一步提出「社會著床」(embeddness)的概念，將區域產業發展與區域的社會歷史脈絡互相連結，並將一個區域的產業體系由三項更寬度的面進一步分析，即：

1. 地方制度與文化。
2. 產業結構。
3. 企業組織。

以上三項超越傳統以公司為單位來分析一個區域對產業的相對優勢，增加了對區域發展的分析能力。強調跨國資本必須全球化發展，也要考量在地方社會文化習俗中的全球與在地

<sup>17</sup> Reich,R. , 1995 , Globalization, Regionnalization, and the Pacific Rim Denis Simon, The Emerging Technological Trajectory of the Pacific Rim , NY : M.E Sharpe

<sup>18</sup> Fujita,K. , 1991 , A World City and Flexible Specialization : Restructuring of Tokyo.Metropolis, International Journal of Urban and Regional Research

<sup>19</sup> Saxenian,A. , 1994 , Regional Advantage , Boston : Harvard

結合。

Smith(1992)<sup>20</sup> - 跨國企業的進入對於任何地方之都市化發展過程皆有明顯地影響，包括地方習俗的多樣性及政治生態、政策媒介和社會文化等。

表 2-13 全球半導體主要生產國間的網絡關係與 Smith and White (1992) 的跨國性經濟空間網絡階層關係之比較

1980年 1996年		Smith and White 的跨國性經濟空間網絡階層關係之比較			
		核心	半核心	核心邊陲	半邊陲、邊陲
全球半導體 主要生產國 間的網絡階 層關係	核心	美國、日本			(中南美洲地 區、第三世界國 家)
	半核心	西歐地區	南韓	台灣	
	半邊陲		新加坡、香港		
	邊陲			菲律賓、泰國、馬來西亞	

註：括弧中的國家非半導體商品鏈網絡分析的對象。

表 2-14 全球 500 家最大的非銀行業跨國公司的總部所在地(1984)

城市	大都市區總人口(萬人)	跨國公司總部的數量(家)
1 美國紐約	1,708	59
2 英國倫敦	1,110	37
3 日本東京	2,620	34
4 法國巴黎	965	26
5 美國芝加哥	786	18
6 德國埃森	505	18
7 日本大阪	1,590	15
8 美國洛杉磯	1,052	14
9 美國休士頓	311	11
10 美國匹茲堡	217	10

資料來源：Fcagin and Smith, 1987

Smith(1995)<sup>21</sup> - 網絡分析方法的建立：群落分析(cluster analysis)：由 2 個步驟來組成：  
(1) 在他們所處的網絡之中(2)建立其網絡資訊來加以連結。

<sup>20</sup> Smith, D.A. and White, D.R., 1992, Structure and Dynamics of the Global Economy: Network Analysis of International Trade 1965-1980

<sup>21</sup> Smith, Susan J., 1999, Society-Space: in Paul Cloke, Philip Crang and Mark Goodwin (ed.), Introducing Human Geographies, London: Arnold

表 2-15 社會與空間之關聯的方式

從社會到空間	社會的空間結構
空間是科學與幾何性，充塞著累積的社會事實，提供了較為複雜的「真實」世界之精確但簡化的再現。	空間間具有物質現實及象徵意涵，並且會有自己的生命。空間模式既表現又塑造了社會關係。
具體的、可以量化與繪製的地理形貌。	可以協商和鬥爭的地理形貌。
一種認為空間模式乃是社會與政治過程的指標與結果的解釋架構。	認空間模式乃是支持社會經濟過程且與之互動的解釋架構
社會類別與社會認同是既定的。群體間的社會距離表現在空間區隔上；社會互動則由空間整合標示出來。	社會類別與認同乃是透過具有空間差別的物質實踐（市場、制度、資源分配系統）和文化政治（控制想像的鬥爭）而建構。

資料來源：Smith (1999:14)

Machimura (1992)<sup>22</sup> - 相關社會學派的研究與證明，全球化過程將使都市中不同層級、性別及種族融合來增加其對立性，例如各個國際城市內湧入大量外籍勞工，無論是合法或是非法移入，皆領取較低的薪水而且居住在較差的生活環境，因此將和鄰近的社區和居民產生明顯的差異性，如此的差異也是造成社會問題和種族對立的主因。當中心區快速的擴張，商業發展空間也會與住宅區或都市鄰近社區的日常生活，產生直接的衝突，而私人業者對於土地空間的高度需求，也將破壞鄰近社區的生活品質和居民既有的生活型態。

Johnson(1992) - 所謂制度(institutions)，廣義的說，就是習慣規則法律和常規化的行為規範，它提供人們行為的參考，在不穩定的環境和大量資訊充斥的情況下，使得行動者有所依循。制度是地區性的文化社會產物，提供了人們認知的架構，在愈來愈依賴知識和創新的全球化階段，雖然很多專利和機器都能買賣，但是最重要的隱形知識，卻無法買賣或從書本獲得，它無法從區域內部轉移出來。創新環境就是能夠透過地區制度的建立和努力、強化學習和信任，這個制度在不斷重複試誤的過程中，成為習慣，就成了地區的記憶和資產，成為社會中隱而不現的知識和技術。

Manuel Castells 科司特 (1985)<sup>23</sup> - 台灣在過去 20 年來的經濟發展歷程中是扮演著半邊陲國家入口的角色，也正因為具有如此特殊的發展環境，因此造就台北市世界都市的產生，台北市藉由便捷、快速的流動空間作為媒介，已經成為世界資本累積交換的一個重要節點。

(M.Castells, 1989) 推出流動空間概念，就是現今資訊化社會轉化的結構性趨勢，同時，

<sup>22</sup> Machimura,T., 1992, The Urban Restructuring Process in Tokyo in the 1980s : Transforming Tokyo into a World City..International Journal of Urban and Regional Research

<sup>23</sup> Castells,Manuel., 1985, High Technology,Economic Restructuring,and the Urban-Regional Process inthe United States , Ca : :Sage

Castells,M., 1989, The Informational City : The Space ofFlows , Oxford : Basil Blackwell

Castells,M.&Hall,P., 1994, Technopolis of the World : The making of twenty-first-century industrial omplexes , USA : Routledge-

Castells,M., 1996, The Rise ofNetwork Society , London : Bladwell

Castells,M., 1997, The Power of Identiti , Oxford : Blackwell

Castells,M., 1998, End of Millennium , Oxford : Blackwell

伴隨著新的空間形成與過程及流動空間的開啟，這些結構組織轉化的趨勢方向，包括了一種全球性且完全互賴的網絡空間，朝向彈性即時運作的轉化方式。其發展轉化方向有四點：

1. 而資訊科技的歷史革命，讓時間與空間的縮短距離下，流動空間支持著其革命過程。
2. 電子資訊和高速傳輸的網絡，光電形成的連結是資訊化社會策略的關鍵，物質建構的基礎。
3. 節點和核心所構成的網絡：節點(node)與核心(hub)。
4. 屬於金融支配地位的精英空間組織，是層級最高的決策者，在流動空間裡，全球經濟的掌握權都在其核心策略中。

(M.Castells, 1992) - 認為在台灣，是國家機器領導發展規劃發展重點以及控制產業上游，但是放任中小企業發展透過自發的彈性網絡生產連結到世界市場。

(M.Castells, 1994) - 「資訊化生產方式」的產生，認為是在 1930 年代的經濟大蕭條時期，利用其當時為了提升經濟而改變的生產方式，使得資本主義生產模式從原來較開放的模式轉換到「福特主義」(Fordism)，在 1970 年代福特主義出現聚集(accumulation)危機後，又轉換到「彈性聚集」(flexible accumulation)的「後福特主義」，在(1989)那一年 Castells 認為，所以 1980 年之後的「全球經濟再結構」有幾個主要特徵：

1. 資本從勞動過程中，為了獲取更多的剩餘，透過工作過程及勞動市場的再結構來達成。
2. 國家干預市場經濟的模式發生改變，漸漸開放經濟發展的自由性，而形成新的干預形式，解除一些政策性管制規定，把經濟發展交給市場決定，強調政治合法性及社會分配，轉變到政治支配及資本累積。
3. 資本主義經濟就是經濟全球化發展的一種過程，所有經濟過程都會加速產業全球化，透過系統的擴張，提高利潤原則下，打開市場。現在所有經濟過程相互影響，依賴的運作模式不斷地增加，而且是以一個整體系統在全球空間尺度無法停止的運作。

(M. Castells, 1994) 並且指出全球經濟(globe economy)的概念並不完全等於世界經濟(world economy)的觀點。世界經濟觀點是大歐洲系統，指歐洲區域國族國家崛起時的歷史現實過程，直到資本主義興盛，才慢慢形構成全球經濟。全球經濟指：「在真實的時間歷程裡，經濟尺度在整個地球尺度中，作為一個有用單位。全球理論將資本流通勞工移動市場、期貨商品市場、資訊網絡、組織管理，全都打破了國與國之間的界線，使得整個地球都互相依賴而相依相存」。在 1980 年之後的資訊、通訊、交通及生化技術革命牽動了全球經濟體系的結構，而這些技術革命所帶來的新發展趨勢觀察，主要有三種結構性轉變：

1. 在世界體系與全球經濟的發展下，新經濟的主動影響層面，隨產業規模的擴大，地區跨越國界—國際分工體系的日漸形成，全球經濟交互穿透的過程，而各個單位運作是相互依賴模式，取代了原有的空間距離與政治疆界成一個多變幾何的管理模式。
2. 跨國企業組織的決策發展件朝向「去中心化」權力中心漸趨分散化。企業組織面對全球的新需求開始朝向彈性與網絡化發展，彈性下的結果，使得決策的去中心化與各權力中心分佈更有自主性，由垂直分工轉為水平分工但卻發現跨國公司結合資本，技術與資訊的凝聚，還是在擴大中。關於企業在組織上的彈性化與分工，Castells 認為這雖然反映了新世代商業競爭需要，但最終決策權力，仍掌握在權力頂端，所以組織的去中心化變的很重要。
3. 技術創新充斥在社會互動的過程中，技術的創新革命是結構的現代發展的一切過程，也是完成現代種種變革的基本元素，尤其是資訊工業，連結了巨大尺度的網絡，而組織網絡的彈性與去中心化的實現，大部分是靠資訊網絡的建立，而資訊技術的創新為社會與全球經濟網絡化發展營造了世界願景。

( M.Castells , 1996 : 33 ) - 認為當今的資本主義已經進入資訊化社會(informational society)，資訊的使用已經滲透到經濟社會生活各層面，而帶動這個新的發展模式，就是資訊科技的大量發展和使用在這個資訊化社會中，生產力的主要來源是知識和資訊，而其結構的基本邏輯是網絡是透過互動式的學習制度而進行創新和發明，而過去的工業主義和其生產力來源是能源和工業，其組織結構的基本邏輯是科層式組織，然而，知識創新的學習領域則是集中在大公司總部的研發部門。全球因為透過通訊，資訊科技的流通，資本快速擴散，使得這樣的流動方式跨越了傳統空間限制，同時將各地的地方生產透過商品鏈、投資、貿易等活動連結起來，其可意味著地方與區域間的連結過程，而形成 Castells 所說的「流動的空間」(Space of flows)。Castells 稱再這些發展趨勢下的暫時性資本主義階段為「資訊社會」，在這資訊社會中，其生產力(productivity)以及權力的根源，完全依賴於知識的創新生產及資訊的控制的特殊社會結構。Castells 指出「技術能力 technological capacity」乃是全球經濟競爭力的根源，所謂的技術能力其實涵蓋了生產與管理過程的科學基礎、研發能力、技術革新所需的人力資源，新技術的適當運用和技術普及水準。換言之，技術能力不只是各種要素加種的結果，而是一種科學 - 技術 - 產業 - 社會體系(Science - technology- industry - society system)簡稱 STIS 體系(夏鑄九譯 Catells , 1998)也談到資訊資本主義或網絡社會的崛起，必須對時空重新再定義，大部分地區在全球流動的過程中，勞動者的流動是有限而具地方性的，但資本家則是全球性且跨國的集資模式，如經濟成長、環境保護、社會有利有基礎設施與公共建設、住宅等等，這些新增的責任若沒有配合排關機制與法令的形成，將帶給地方政府種種公共資源的負擔及產生國家與地方的摩擦，包括有以下的危機：

1. 當國際城市急於競爭跨國資本時，甚至不惜成本、傷害其長程經濟發展的能力，如其在環境上的破壞等。

2. 不均衡的經濟成長，將導致國際城市以及其國內(邊緣)間政治的不平等壓力。
3. 在產業全球化下，地方菁英與移民勞動力開始漸增的社會、政治、以及文化衝突出現，將造成市民社會的不安定，並且產生一個新的政治關係可能影響該城市區域在全球城市網絡的位置。

North(1994)<sup>24</sup> - 從交易成就的角度來討論社會制度與經濟成就之間的關係。

制度為交換提供了結構(加上被採用的技術)而決定交易的成本和轉換的成本。不同的地方由於文化社會規範的不同，也就造成了不同制度，決定不同的交易成本，也影響了經濟成就。也就是說，不同的地區社會經濟制度下造就了不同地區經濟的特殊性，而且在現今高度不確定的市場狀態下，有力的地方社會制度，更是產業發展必需的條件之一。North 同時指出，由於市場競爭存在很多的不確定性，因此沒人知道利潤極大化在哪裡落點，因此，分散性決策來處理訊息，在不確定的環境，讓其從錯誤中學習，可以找出自己解決問題的方法。

Shachar ( 1994 ) -

認為全球經濟的整合應具備下列條件：

1. 全球都市必須是國際管理與金融中心
2. 全球都市必須是高級生產服務中心
3. 全球都市並具有全球規模企業的辦公區位
4. 全球都市中交通可及性高
5. 全球都市具有各樣性的社會文化結構，其中有充分的文化設施包括博物館、藝術館、劇院、戲院等。

Hobday ( 1994 )<sup>25</sup> - 指出在西方先國家科技的發展依循著產品循環理論的說法，是從全新產品研發開始，在這階段產品創新程度高，實驗性高且不太穩定、同時標準化程度低等到標準化生產程度確定，銷售量激增而且市場穩定需求後，就會大量生產研發，技術的透明化，還有其他廠商的加入，造成成本的壓縮，這種創新就愈是底部而非根本性的。因此，從產品循環的角度來看，一個產品是從研發、技術生產到標準化生產，從不確定是技術到穩定的大量生產流程，而台灣的產品是由國家研發單位(工研院)來取代南韓的大財團研發地位，再轉移技術能力給民間的中小企業。這二種後進國家的科技學習追趕的類型，特別是台灣的型態，指出了大公司並非唯一可以從事研發創新的模式。Hobday 認為後進國廠商的科技學習，經由幾個管道而來，包括：

<sup>24</sup> North Douglass.C 著，劉瑞華譯，1994，制度、制度變遷與經濟成就，1995，經濟史的結構與變遷，台北：時報出版社

<sup>25</sup> Hobday,Michael, 1995, Innovation in East Asia : the Challenge to Japan.Aldershot, UK : Edward Elgar

1. 經由外國投資和技術輸入。
2. 外資和本地資本合作生產。
3. 非正式管道的參訪，海外人員訓練、雇用外人。
4. 外國買主的技術要求和合作。
5. 先進國廠商的授權生產。
6. 代工生產(OEM)，在此階段，本地廠商的技術能力達到先進國家的水準。
7. 自行設計代工生產(ODM)。
8. 本地廠商可以自行設計，得到認可，給代工或外包生產。

Paul L.Knox(保羅·諾克斯) (1995)<sup>26</sup> - 在「World Cities in A World System」一書中，則明確地指出國際城市體系的理念。國際城市是為跨國企業總部、商業服務、國際金融、跨國機構、電訊傳播及資訊處理的中心，是一組互相依賴、具有層級性的金融、文化流動控制中心。在全球經濟結構重組和國際經濟依賴的情境下，「國際城市」或是「全球城市」是全球資本流動關鍵產物，為了解釋資本在全球流動時所面對的控制管理壓力所形成的城市(Saskia Sassen1991)。在不同的國家、地方政府、地方經濟、地方社會的脈絡之下，單一都市創造「全球管控能力」的條件，應該是如何營造出一個具有競爭力的國際化環境，在產業全球化下，透過產業發展分工的定位，單一都市與全球、區域、國家及地方之間的關係極待確定。(Paul L Knox, 1995: 6) 則認為世界城市是跨國公司總部、商業服務、國際金融、跨國機構、電訊傳播及資訊處理中心。世界城市是一組互相依賴，同時一起支撐起工業全球化之金融和文化流動(cultural flows)的基地及控制中心，而且世界城市是商業創新和公司控制的優勢中心，且毫無爭議地是決定品味、考驗消費者感知，培育物質文化的中心。

Skilair(1995) -

1. 認為在 1960 年代後有很多跨國公司興起，這些跨國公司大部分集中在美國、歐洲和日本，少部分出現在新興工業國家，他們到世界各地投資，影響很多第三世界國家的政治局勢，這些跨國公司的前 47 大，其個別生產毛額甚至比 130 個國家的國內總生產毛額還大(這些公司之間也互相投資成跨國公司，例如日產與德國福斯公司合作，福特與馬自達、美國通用與日本豐田合作)。在此之中，台灣的角色就是透過國際代工製造了很多工業零件產品，雖是外國品牌，但卻是台灣生產，形成產品是在那個國家製造的認定上有困難。
2. 國際性金融組織 - 例如：世界銀行、世界貿易關稅組織、國際貨幣基金會，透過貸款和貿易，進而影響第三世界國家的計畫和發展方向。
3. 區域經濟組織的興起 - 例如：歐體(Europen Union)、北美貿易協定(NAFTA)、環太平洋經濟合作組織(APEC)、(WTO) 低度發展的國家，在國際上很難與跨國公司或是經

<sup>26</sup> Knox Paul L. and Taylor Peter J., 1995, World Cities in A World-System, Cambridge University Press.



濟強勢國家談判，這些國際化和全球化的經濟趨勢，愈加對低度發展中國家不利，而擴大經濟的差距。

表 2-16 世界區域經濟集團一覽表

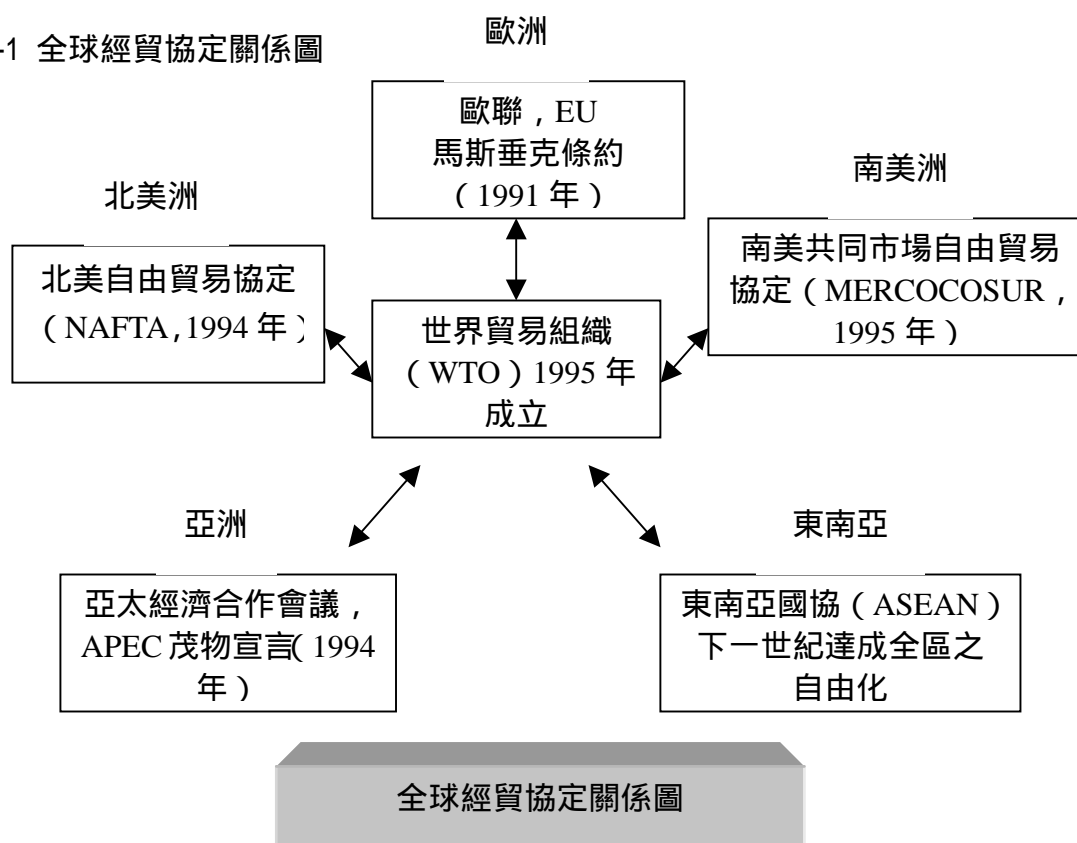
區域集團名稱	成員國	總部所在城市	成立時間
歐洲自由貿易聯盟	奧地利、挪威、瑞典、瑞士、並島、芬蘭、列支敦斯登	日內瓦	1960.1
荷比盧經濟聯盟	荷蘭、比利時、盧森堡	布魯塞爾	1960.11
歐洲聯盟	愛爾蘭、比利時、丹麥、德國、法國、荷蘭、盧森堡、葡萄牙、西班牙、希臘、義大利、英國	布魯塞爾	1967.7
維謝格拉德集團	匈牙利、波蘭、捷克、斯洛伐克	維謝格拉德	1991.2
黑海經濟合作區	希臘、阿爾巴尼亞、羅馬尼亞、保加利亞、俄羅斯、烏克蘭、摩爾多瓦、亞美尼亞、亞塞拜然、格魯吉亞、土耳其	伊斯坦布爾	1992.6
獨聯體經濟聯盟	亞美尼亞、白俄羅斯、哈薩克、吉爾吉斯、摩爾多瓦、俄羅斯、烏茲別克、土庫曼、塔吉克	莫斯科	1993.9
經濟合作組織	土耳其、巴基斯坦、伊朗，1992 年後加入七國：阿富汗、亞塞拜然、哈薩克、烏茲別克、土庫曼、吉爾吉斯、塔吉克	德黑蘭	1985
東南亞國家聯盟	印度尼西亞、馬來西亞、新加坡、菲律賓、泰國、汶萊	雅加達	1967.8
海灣合作委員會	阿拉伯聯合大公國、阿曼、巴林、卡達、科威特、沙烏地阿拉伯	利雅得	1981.5
南亞區域合作聯盟	孟加拉、不丹、印度、馬爾地夫、尼泊爾、巴基斯坦、斯里蘭卡	加德滿都	1985.12
阿拉伯合作委員會	埃及、約旦、伊拉克、葉門	安曼	1989.2
阿拉伯馬格里布聯盟	阿爾吉利亞、利比亞、茅利塔尼亞、摩洛哥、突尼西亞	摩洛哥	1989.2
西非經濟共同體	被南、布吉納法索、科特迪瓦、馬利、茅利塔尼亞、尼日、愛內加爾、多哥、維得角、甘比亞、獅子山、幾內亞比索、幾內亞、迦納、利比亞、尼日利亞	阿布賈	1975.5
南部非洲發展協調會議	安哥拉、波扎那、辛巴威、賴索托；馬拉威、莫三比克、納米比亞、史瓦濟蘭；坦桑尼亞、尚比亞	哈博羅內	1980.4
東部和南部非洲優惠貿易區	安哥拉、辛巴威、賴索托、馬拉威、莫三比克、史瓦濟蘭、坦尚尼亞、尚比亞、蘇丹、埃塞俄比亞、蒲隆地、葛摩、肯亞、盧安達、模里西斯、索馬利亞、烏干達	盧薩卡	1981.12
中非國家經濟共同體	蒲隆地、赤道幾內亞、剛果、加彭、喀麥隆、盧安達、扎伊爾、聖多美普西比、查德、中非	利伯維爾	1983.10
加勒比共同體	祕魯、玻利維亞、厄瓜多、哥倫比亞、委內瑞拉	利馬	1969.10

## 第二章 相關文獻探討

區域集團名稱	成員國	總部所在城市	成立時間
加勒比共同體	安地卡和八布達、巴貝多、巴哈馬、玻利維亞、多明尼加、格瑞那達、蓋亞那、聖路西亞、牙買加、勝克里斯多福和尼維斯、聖文森特和格瑞那丁、千里達和托八哥、蒙特塞拉特	喬治敦	1973.8
拉丁美洲一體化協會	阿根廷、巴拉圭、巴西、祕魯、玻利維亞、厄瓜多、哥倫比亞、墨西哥、委內瑞拉、烏拉圭、智利	蒙得維的亞	1971.3
南美洲共同市場	阿根廷、巴拉圭、巴西、烏拉圭	蒙得維的亞	1991.3
北美自由貿易區	美國、加拿大、墨西哥	墨西哥城	1992.12
中美洲自由貿易區	薩爾瓦多、宏都拉斯、瓜地馬拉、尼加拉瓜	聖薩爾瓦多	1993.2
澳新自由貿易區	澳大利亞、紐西蘭	坎培拉	1990.7

資料來源：崔冠傑，【澳門高技術產業發展之路】，澳門基金會出版，1994年

圖 2-1 全球經貿協定關係圖



資料來源：施鴻志 1997

表 2-17 世界主要國家進出口貿易質及依存度

單位：%

國別及年別		貿易依存度 (佔 GDP 之百分比)		國別及年別		貿易依存度 (佔 GDP 之百分比)	
		出口	進口			出口	進口
台灣	1985 年	49.4	32.4	美國	1985 年	5.2	8.4
	1995 年	42.7	39.7		1995 年	8.1	6.6
日本	1985 年	13.3	9.7	加拿大	1985 年	26.0	23.0
	1995 年	8.6	6.6		1995 年	33.8	29.6
韓國	1985 年	32.1	33.0	德國	1985 年	29.5	25.4
	1995 年	27.5	29.7		1995 年	21.1	18.4
新加坡	1985 年	128.9	148.5	英國	1985 年	21.9	23.8
	1995 年	139.9	148.5		1995 年	22.9	25.1
中國大陸	1985 年	9.4	14.5	法國	1985 年	19.3	20.6
	1995 年	23.8	22.8		1995 年	18.5	17.7

資料來源：行政院主計處彙編 1997 主要國家基本統計資料

表 2-18 全球區域經濟縮略詞和縮略語

APEC	亞太經濟合作組織	ILO	國際勞工組織
ASEAN	東南亞國家聯盟	IMF	國際勞工組織
BIS	國際清算銀行	IOSCO	國際證券委員會組織
BWS	布雷頓森林體系	IPE	國際政治經濟學
CAP	(歐盟) 共同就業政策	ISO	國際標準組織
DM	德國馬克	LDC	欠發達國家
EAT	東亞貿易國家	M&A	併購
ECB	歐洲中央銀行	MEP	歐洲議會議員
ECU	歐洲貨幣單位	MERCOSUR	(拉丁美洲) 南方共同市場
EMS	歐洲貨幣體系	M-IMS	市場導向型國際貨幣體系
EMU	歐洲貨幣聯盟	MITI	(日本) 通商產業省
ERM	(歐洲) 匯率機制	MNC	多國公司
EU	歐洲聯盟	NAFTA	北美自由貿易協定
FDI	外國直接貿易	NGO	非政府組織
FTA	自由貿易區	NIC	新興工業或國家
G3	三大集團(歐洲、日本和北美)	NATO	北大西洋公約組織
G5	五國集團(法國、德國、日本、英國和美國)	NTT	新貿易理論
G7	七國集團(五國集團加加拿大和義大利)	OECD	經濟合作與發展組織(成員均為重要的發達市場經濟體, 包括澳大利亞、加拿大、日本、西歐和美國, 加上墨西哥、韓國和土耳其)
G8	八國集團(七國集團加俄羅斯)	OPEC	石油輸出國組織
G10	十國集團(七國集團加比利時、荷蘭、瑞典、瑞士, 實際上是 11 個國家)	OTC	場外(金融)組織
G22	二十二國集團(由國際金融體系中最重要的國家組成的一個非正式集團)	PPP	購買力平價

G30	三十國集團（由國際金融體系中最重要的發達國家和發展中國家組成的一個非正式集團）	R&D	研究與發展
GATT	關稅及貿易總協定	RULC	相對單位人工成本
GDFCF	國內固定資產投資總額	S&A	附屬公司和關係公司
GDP	國內生產總值	SAF	瑞典僱主聯合會
G-IMS	政府導向型國際貨幣市場	TNC	跨國公司
GNP	國民生產總值	TVEs	（中國）鄉鎮企業
GS	金本位	TNCTAD	聯合國貿易和發展會議
H-O/S-S	赫克歇爾-俄林/斯托爾珀-薩繆爾遜國際貿易模型	WTO	世界貿易組織
IBRD	國際復興發展銀行（世界銀行）	VAT	增值稅
ILE	互連經濟、互連經濟		

資料來源：Paul Hirst and Grahame Thompson（1999） Globalization in Question

Simon 和 Koppel(1995)<sup>27</sup> - 「金融的全球化理論」。

全球銀行網絡的形成，首先由美國，其次是日本和歐洲的各大銀行加入。

1. 全球資訊網絡的發展。
2. 由人造衛星和電腦科技支持而形成的全球貿易體系出現，使得市場的任何一筆交易都可以形成世界性的連線。
3. 跨國間金融市場的同質化和一致性。
4. 國際金融政策的對話和合作。

Ohmae 大前研一（1995） - 將這種城市一區域稱之為「區域國家」，以取代傳統的民族國家為核心的經濟政治發展概念，進而宣告「民族國家」的終結。他認為現今跨國經濟活動的活躍，併購合資策略聯盟的大量擴張，使得國家機器的作用和管制愈來愈無效，甚至不再具有意義。

表 2-19 亞洲城市國際化發展經驗一覽表

成市	背景條件	推動方式	施行策略	執行成效
東京都	日本最大城市 商業機能集中	東京市政府第三全球綜合發展計畫	市民國際交流 建設國際化 生活環境國際化	改善行政區內功能集中 使東京重整為多核心都市
大阪	城市多元化 國際轉接點	政府部門 大阪計畫 21	國際都會策略： 提升關西國際空港，成為亞太地區飛航中樞 使大阪電子通信港能與國際資訊傳訊網路連結，迅速完成各都市間直接通訊的目的 建設國際性的公共設施 建設兼具國際性會議與觀光特色	成為兼顧居家、工作與娛樂之理想城市 成為國際化都會網

<sup>27</sup> Simon, Dennis and Bruce Koppel, 1995, from Interdependence to Globalization: Changing Perspectives and the Changing International Political Economy In Simon, Denis, (ed), Corporate Strategies in the Pacific Rim, London: Routledge

## 第二章 相關文獻探討

			<p>的設施</p> <p>爭取舉辦國際性活動：爭取 2008 年奧運於大阪舉行的主辦權</p> <p>都市建設策略：</p> <p>發指舒適的居住環境，規劃舒適愉快的都市空間</p> <p>改善社會福利制度</p> <p>提供更好的文化、體育活動機會</p> <p>改善市內鐵路、公路以及其他與日常生活息息相關的都市基礎建設，提高居民各方面的生活品質。</p>	
新加坡	商業、財務金融、製造業、電信通訊、觀光業及海空方面整合入國際網路	EPC(經濟規劃委員會) SEP(策略性經濟計畫)	<p>國際的人力計畫</p> <p>成立經濟研討小組</p> <p>促進新加坡人為國際課題作準備</p> <p>發展資訊基礎建設</p> <p>檢視政府角色</p> <p>重點發展計畫之整合</p> <p>建立重點產業權之工作團隊</p> <p>促進勞資雙方結合</p> <p>促進勞動力供需全面發展</p> <p>共同致力經濟再發展</p> <p>成立國家競爭力監測群</p>	<p>綜合都市更新企劃案，強化市中心為國際商業焦點，以及文化、娛樂和社交活動的中樞功能</p> <p>綜合性的觀光發展計畫</p> <p>大規模的古蹟維護計畫，以及保存歷史區、街道以及個別建築物</p> <p>開發著名的裕廊工業園區，以及許多其他的工業園區</p> <p>海港的升級與擴建，目前貨櫃裝載量而論，高居全球首位</p> <p>建設全球最佳機場之一的一樟宜機場</p> <p>完成包括大眾捷運系統在內的完整陸上交通系統</p> <p>具高水準公共衛生及高品質環境的綠色都市</p> <p>建立一科技走廊，符合新一代以資源為主的高科技工業之所需</p> <p>設立新加坡藝術中心與其文化性設施</p> <p>引進輕軌道路網和擴展的渡船服務，以補強交通系統</p>
漢城	次全球都市	政府部門 2011 年綱要計畫藍圖	<p>加強市民在日常生活中舒適的參與</p> <p>此藍圖的目的在為一個國際性商業中心作充分的準備</p> <p>有效地使用現在已開發地區和設施，加諸於都市的開發壓力將是在於重新開發靠山邊新開墾區及市中心的貧民區，還包括早期公寓的重建以滿足空間的需求</p> <p>重組未來都市型工業的經濟。適合漢城的新工業將是兼具生產和服務的產業，例如半導體工業、電腦軟體工業、資訊和通訊工業、國際金融及其他資訊業</p>	<p>提生城市生產力及人力資源</p> <p>都市生活環境問題的解決</p> <p>國際性城市永續性</p>

## 第二章 相關文獻探討

倫敦	世界金融中心 人口世界性	推動全新的都市政策 推動經濟全球化	<p>解除管制： 對外國競爭敞開大門，且一國公司和機構將會在公開市場上競爭。倫敦，一個曾經由公共產業所領導的都市，將會變成以市場為導向。</p> <p>觀光業與商業的結合： 商業與觀光業的結合，希望透過都市設計和建設，使倫敦的街道和建築組合成觀光客喜愛的娛樂「主題公園」</p> <p>交通計畫： 橫木鐵路：連接國際港口及高速火車站 全區道路系統：接駁商業大樓的輻射狀高速公路系統 規劃運輸走廊</p> <p>遊憩計畫： 使倫敦在全球性的都市中擁有較多的開放空間。在自治區內創造出一條環狀人行道，連接這些開放空間成為一個娛樂帶。</p>	<p>建立國際性都市的地位：藉由政府解除管制，促進倫敦金融國際化的推動下，吸引全球跨國企業的投資據點，使倫敦成為一國際性都市。</p> <p>市民生活條件的改善：藉由交通計畫、遊憩計畫、商業活動力的創造及生活環境的綠化，使得倫敦對外不僅是一國際性都市，對內亦是一理想的生活環境。</p>
舊金山	執行 50 年的綜合規劃及 150 年的土地使用管制 為世界中最適合人居住的地方	推動都市遠程綜合規劃 推動都市美化、生活便利化、資訊國際化 建立世界級的大眾運輸系統	<p>都市成長管制措施：改善都市因規模過度膨脹所展生都市之不適居性。</p> <p>實行發展權移轉：對於歷史建物保存計畫，實行發展權移轉，使得都市在經濟全球化中，能保有都市歷史文化資產，在都市全球化中建立自我風格。</p> <p>執行都市設計方案：都市設計要素採行於 1972 年，略述都市未來成長的展望，對於都市型態、保存、重要的新開發、地區生活環境以重大的貢獻並促進都市的美化。</p> <p>交通運輸計畫：確立捷運為都市中重要運輸方式，提升運輸管理需求，促進都市生活便利性，並確立一世界級的運輸系統。</p> <p>創造商業生命力：創造商業生命力，增進市民就業機會，鼓勵商業的多樣性及國際化</p>	<p>創造舊金山是為一適合人居住的美麗國際都市</p> <p>建立完善的都市基礎建設：舊金山之綜合計畫，包括一系列的規劃要素，含括土地使用、都市設計、環境建設計畫等各個特定範圍。</p> <p>保存豐富的建築遺產。 建設依據世界級的交通運輸體系。</p> <p>建立美麗都市地位，提升適居性，為吸引國際人口居主的都市。</p>

資料來源：施鴻志，1997

Yeung and Sung (1996)<sup>28</sup> - 在亞洲屬於少數「銹帶(rustbelt)」城市之一的上海，現在正努力於提升自己成為區域層次的世界城市，大量的新建設正在於浦東大興土木，而就在城市跨黃浦江的東半部，上海仍是一個主要的工業生產地，但是它的重工業之所以可以在國際間生存下去，是因為極廉價的勞工和中央政府持續的鉅額補助。

M. Douglass (1997) - 就現在當代的全球經濟體系而言，資本透過國際金融生產和商業管道的跨國流動，以及全球組裝生產線的新國際分工，對每個城市社會產生了經濟再結構與生產方式的改變，在東亞新興的經濟體中也不例外。

<sup>28</sup> Yeung,Sung , 1996 , An Asian perspective on the global City,International Social Science Journal  
2-41

文化在促進經濟發展的過程中扮演著重要的角色，許多國家與城市正轉向於世界尺度的文化活動，作為行銷國家或都市的工具，可以產生新的成長契機，例如舉辦奧運世紀杯及亞洲盃運動大賽，以及世界性集會音樂與文化嘉年華會，讓其成為國際城市的另一種經濟來源，同時也是吸引國際媒體與資訊的重要方式。

Storper (1997)<sup>29</sup> – 依國際化程度高低和區域化程度高低劃分商品性質以有下四種：

1. 高區域性和高國際化流通的商品，這類商品具有區域特色，又具高度國際流通的品質，且有不可取代的資源因素，特別是人力因素，例如高科技產業和特定的工業區位產品。
2. 低區域特性，但是國際流通速度高：這樣的商品財貨之資源因素取代性高，需透過分散的商品鏈連結起來。例如：高度國際分工且以標準化生產的產品(例如大量產出的成衣、鞋等)
3. 低區域特性和低國際化商品：這些商品是提供當地地區的基本服務，並不是國際公司想要進入的商品。
4. 高區域特性和低國際性的商品，這樣的商品是為了本地特定品味而服務所提供的需求，沒有國際競爭性，
5. 因其地方特性的無法替代性，例如：具有地方風味特色的商品。

陳宜靖 (1998) - 其碩論研究以近年來國內外相關空間經濟網絡為基礎，分析 1980 年代資本主義全球化發展下，台灣人流、物流及資訊流之跨國性空間流向發展變遷。最後發現台灣正逐漸在東南亞地區建立起自己的功能性城際網絡，發掘台灣在全球經濟發展之特有的發展特性。

范乾峰 (1998) - 其碩論研究以 1970 年代末期，台灣科技政策與產業政策的結合，使得科技發展政策成為台灣經濟生產再結構過程中，提昇國家競爭力的重要政策制度。台灣在網絡中屬於出口量產型代工經濟的半邊陲地位，其研究針對現階段台灣科技產業政策制度，提出政策與空間規劃意涵：

1. 建構科技產業改革創新能力之政策機制。
2. 建構科技產業發展之彈性空間管理機制。

---

<sup>29</sup> Storper Micheal, 1997, *erritories,Flows,and Hierarchies in the Global Economy* In Cox,kevi,(ed.)*Space of llobalization:Reasserting the Power of the Local*, NY: The GuilfordPress, Storper M., 1997, *The Regional World*, NY: Guilford Storper,M.&Salais,R., 1997, *worlds of Production:the action frameworks of the Economy*

## 第四節 國際化城市的分類

全球化專家學者對在不同歷史時期，所強調的城市功能不同，因而存在著對國際城市層級不同的分類與劃分。針對國際城市之分類，有兩個向度即以空間影響範圍及功能的層級兩方面，來歸納劃分各類型的國際城市。

### 一、國際城市的分類系譜

表 2-20 國際性都市類型之整理表

專家學者	劃分原則	理論基礎	國際性都市類型
Anthony D.King (1976)	空間尺度	都市化程度	1.全球都市 2.國際都市 3.全國都市 4.一般都市 5.部門化都市 6.鄰里單位
Knox (1991)	空間尺度 功能層級	國際城市層級體系	1.支配性的全球都市 2.主要的全球都市 3.次級的全球都市
Friedmann (1986)		國際經濟依賴	1.核心國家之主要都市 2.核心國家之次要都市 3.半邊陲國家之主要都市 4.半邊陲國家之次要都市
Friedmann (1993)	空間尺度	產業國際分工 都市化程度	1.國際金融總部 2.多國企業總部 3.重要的國際總部 4.次要或地區國際總部
平本一雄 (1995)			1.全球都市 2.國際都市 3.國家都市 4.地方都市 5.轉運中心和專業中心

資料來源：施鴻志，1997

1. Anthony D.King (1976)<sup>30</sup> - 提出六種不同的都市層級，分別是全球都市、國際都市、全國都市、一般都市、部門化都市、及鄰里單元等的連結都市體系。

2. Knox (1991)<sup>31</sup> - 則將全球都市分成三個等級，分別為支配性的全球都市、主要的全球都市、及次級的全球都市。台灣地區各主要都市，僅有台北市名列其中，而且在世界都市體系中已逐漸提升，但距主要都市及支配性的世界城市仍有相當的距離，是屬於次級全球都市。

表 2-21 Knox (1991) 之國際性都市排名

<sup>30</sup> King Anthony D., 1990, World-City Formation: An Overview of Recent View, Global Cities: Post-Imperialism and the Internationalization of London, Routledge: New York.

<sup>31</sup> Knox, Paul L(ed.), 1991, The Restless Urban Landscape. Economic and Socio Culture Change and the Transformation of Metropolitan Washington DC

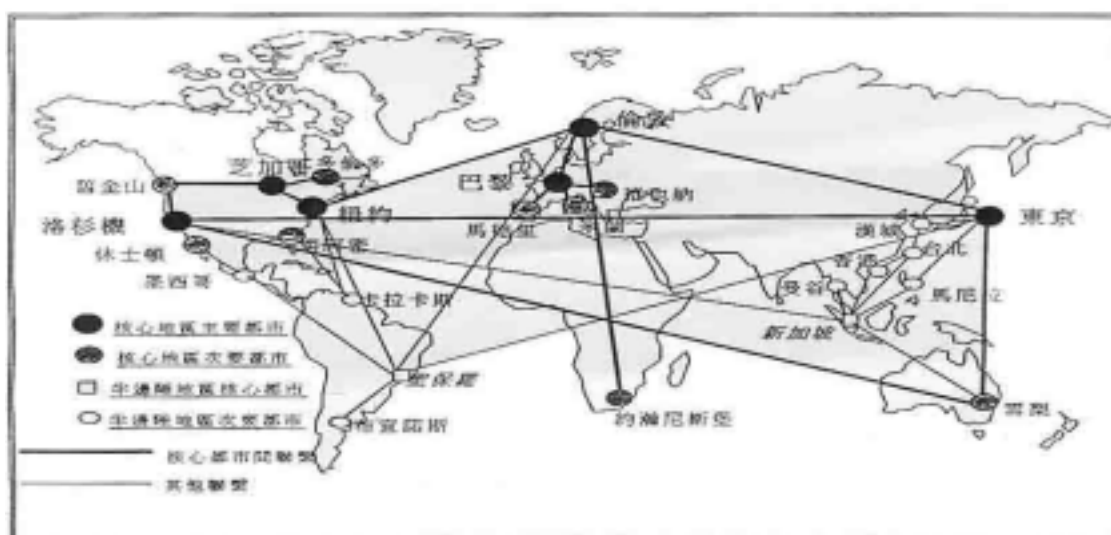


年度 都市層級	1960 年	1970 年	1980 年	1988 年
支配性 全球都市 (1~5 名)	倫敦 紐約 巴黎 東京、羅馬	倫敦 紐約 巴黎 東京法、蘭克福	倫敦 紐約 東京 巴黎、洛杉磯	倫敦 紐約 東京 巴黎、洛杉磯
主要的 全球都市 (6~15 名)	墨西哥市 洛杉磯 法蘭克福 米蘭 芝加哥 舊金山 阿姆斯特丹 香港 布魯塞爾 布宜諾斯艾利斯 米蘭、蘇黎世	洛杉磯 米蘭 墨西哥市 羅馬 舊金山 布魯塞爾 芝加哥 布宜諾斯艾利斯 蘇黎世 蒙特婁 大阪	法蘭克福 馬德里 羅馬 芝加哥 香港 多倫多 米蘭 新加坡 舊金山 漢城	法蘭克福 漢城 香港 多倫多 芝加哥 馬德里 蘇黎世 阿姆斯特丹 新加坡 米蘭
次級的 全球都市 (16~35 名)	蒙特婁 馬德里 多倫多 台北市 (35 名)	阿姆斯特丹 多倫多 馬德里 台北市 (35 名)	大阪 阿姆斯特丹 蘇黎世 台北市 (35 名)	布魯塞爾 舊金山 羅馬 台北市 (35 名)

資料來源：Knox,P.L. (1991), "The Restless Urban Landscape:Economic and Socio Culture Change, and the Transformation of Metropolitan Washington DC "

3. Friedmann(1986)<sup>32</sup> - 將世界都市分成以下四類：核心國家(Corecountries)之主要都市、核心國家之次要都市、半邊陲國家(Semi-periphery Countries)之主要都市及半邊陲國家之次要都市。

圖 2-2 世界都市體系



世界都市體系圖

資料來源：引用自 Friedmann 1986 : 74

表 2-22 四類世界都市主要生產特性及未來發展

<sup>32</sup> Friedmann, J. , 1986 , The World City Hypothesis, Development and Change, Vol.17, No.1, pp.309-344.

## 第二章 相關文獻探討

生產位階	主要生產國(地區)	主要生產特性(徵)		未來發展的著力點
核心	美國	掌控全球八成以上的半導體設計市場，足以影響全球半導體產業的發展。	兩國半導體產值的全球佔有率幾近八成，堪稱全球半導體生產的核心國家。	半導體應用市場的開發
	日本	在大型企業主導下，大量資金投入半導體製造技術的研發，半導體的量產能力全球第一。		
半核心	南韓	半導體的量產能力頗高，但製造技術仍不及日本	三地區半導體產值的全球佔有率將近二成，為全球半導體生產的半核心地區。	半導體生產技術之研發能力的強化
	台灣	半導體製造的成本控制能力頗高，為全球第二大半導體晶圓代工地區；但製造技術必須藉由與美、日國際策略合作而取得。		
	西歐	八〇年代歐洲半導體生產的決策錯誤，造成其半導體工業積弱不振；但近年來在半導體技術的研發上朝向高附加價值產品發展，逐漸在全球佔有一席之地。		
半邊陲	新加坡	半導體晶圓代工產值的全球佔有率不斷增加，在半導體前段製程中逐漸具有競爭力	兩國半導體的生產已逐漸擺脫低技術層次的構裝階段，逐漸朝向半導體的前段製程發展；屬於全球半導體生產的半邊陲地區。	朝半導體的前段製程發展
	香港	雖仍以半導體的構裝與測試為主，但卻集中在半導體高技術層次的構裝與測試製程上。		
邊陲	東協四國	充沛且低廉的勞力，成為許多先進國家經濟剝奪與開拓市場的對象。主要負責全球半導體後段製程的生產，為全球半導體低技術層次晶片構裝與測試的代工重鎮；半導體產值的全球佔有率不高，屬於全球半導體生產的邊陲地區。		朝半導體高技術層次的

資料來源：1.財團法人資訊工業策進會 1996：39-72 2.野村總合研究所 1997：173  
3.工研院電子所 1997：陸-1-柒-35 4.王興毅等 1997：21-25

#### 4. 平本一雄 (1995)

將全球都市分成五種類型有第一類全球都市，第二類國際都市，第三類國際都市，第四類為地方都市，第五類影響較大的都市為轉運中心和專業中心。

表 2-23 平本一雄（1995）之五種全球都市類型

國際都市層級	代表性都市
全球都市	紐約、華盛頓、倫敦、巴黎、東京、北京等
國際都市	洛杉磯、芝加哥、法蘭克福、布魯塞爾、莫斯科
國家都市	漢城、台北、上海、大阪、馬尼拉、雪梨、曼谷、墨西哥市、達拉斯、亞特蘭大、多倫多、馬德里、柏林及斯德哥爾摩等
地方都市	福岡、札幌
轉運中心 專業中心	阿姆斯特丹、香港、新加坡； 好萊烏、波特蘭、廣島等

資料來源：平本一雄（1995）全球都市東京

各專家學者對於國際城市類型的界定多有不相同之見解，但從國際城市體系、產業國際分工及功能專業化的觀點來切入，表現國際城市的形成(fomation)是來自於全球各都市間之聯接(networking)及整合，以導致城際間競爭其中演變的各種動態過程。

## 二、國際城市的影響範圍

國際性都市的影響範圍及該都市領導國際發展潮流和趨勢的影響力強弱，可作為城市國際化發展類型分類之參考依據，其大別分類為全球性的國際性都市、區域性的國際性都市；城市國際化發展條件與城市功能特色可以劃分城市，而其中城市的區位環境與人口規模可說只是國際都市劃分的一種類型，其他如產業發展、歷史文化等特色也是現今國際都市形成的要素之一，在功能特色分類方面有綜合性功能之國際性都市，產業專業化國際性都市，獨特意象國際性都市等。

表 2-24 國際城市型態

劃分原則	國際都市類型	代表性都市
總體影響力	全球性的國際城市	倫敦、東京、巴黎、紐約
	區域性的國際城市	洛杉磯、芝加哥、法蘭克福、布魯塞爾、香港、新加坡、舊金山、西雅圖、休士頓、芝加哥、波士頓、米蘭、里昂、巴塞隆納、台北市、蒙特婁、溫哥華、多倫多
功能特色	綜合性功能	紐約、倫敦、東京、巴黎、香港
	產業專業化	好萊塢、波特蘭、廣島、蘇黎世、盧森堡、巴林
	獨特意象	梵諦岡、麥加、曼谷、坎城、威尼斯、維也納

資料來源：施鴻志 1997

### 第五節 小結

全球化的各專家學者對於國際城市類型的界定，有不相同的見解及觀點來切入其看法，表現出來國際城市的形成(formation)是來自於全球各都市間之聯接(networking)及整合而造成城際間的競爭。其中演變的各種動態過程，面對來自全球經濟的壓力與衝擊，世界各個城市都必須重新審視自己，在不斷擴張的全球體系中所扮演的角色定位，來面對全球化的衝擊。國際都市並不是取決於城市的區位環境和政治因素，而是決定於其對全球經濟不穩定特質的適應能力，以及帶領全球經濟持續成長的領導能力。台灣僅有台北市名列其中，而且在世界都市體系中已逐漸提升，但是距離主要都市及支配性的世界城市仍有相當的距離，是屬於次級的全球都市。由此看來，台中市全球化的願景在哪裡，可否機會成為全球世界的一員，還是只能在邊緣打轉，且毫無機會的往上提升，現今在台灣各地陸續展開各項建設，台中市也想盡辦法，希望爭取更多的建設方案在台中市執行，並將台中市轉化成為中部區塊的中心，期望著不要在全球化浪潮中被淹沒，以下章節就是台中市面對全球與地方辨證關係中所要的願景建設。

## 第三章 台中市都市發展歷程與市中心區衰敗

### 第一節 全球化下的台中

對於全球化經濟體制下，工商產業高品質的服務水準與高廣度的服務範圍是很重要的，在這樣的工商產業建設計畫，如果僅僅靠台中市本身來推動，將不足以形成強大的力量，所以完整的工商產業提升應以整個大台中都會區為基地，讓各地區以其特有的基礎相互支援才能建構一個完整的服務網。而在都市成長的台中市，首先有幾項最重要的行動方案來帶領都市成長，這些行動計畫包括設置中部科學園區計畫、清泉崗國際機場、水湳機場遷建計畫、舊市中心再發展計畫、鐵路地下化計畫、高鐵的轉運機能、大眾運輸改善計畫、聯外運輸改善計畫、中港路國際交流軸帶促動計畫、古根漢美術館台中分館等計畫，是希望來帶動都市國際化及跟上全球化腳步的地方發展願景。

為了建設台中市成為一個國際都會，胡志強市長提出「文化、經濟、國際城」市政發展願景，作為台中市迎接二十一世紀的建設方針與準備，以因應現在如火如荼的全球化現象。此一願景將透過三個主軸及十大面向來達成。三個主軸願景是「邁向國際的競爭力」、「優質生活的生命力」及「富有創造力的都市形象」等三項施政目標，希望把台中市打造成文化新都來進軍國際社會。並經由創造力的展現來營造都市形象，期望提昇都市的形象，台中市現在推動著各項建設，是希望經由城市競爭力的提昇，比較容易使台中市邁向國際化。為了要使此項目標得以實現，台中市必須自己創造優質生活的生命力，經由都市生命力的躍動，來提昇優質的生活環境。在目前建設及改善規劃上有幾項特定決策，也就是本研究中各個章節裡所討論，台中市為了迎接全球化及加強自己本身的競爭力所做的努力方向。

在直轄市、國際機場、科學園區等相關計劃推動下，台中的發展將出現新曙光，未來配合著新市政中心、鐵路地下化、捷運系統、中彰快速道路、高速鐵路等重大公共建設陸續進行，再配合經濟振興與重大建設方案的推動，台中有可能成為最具競爭優勢的工商都市之一，在國際貿易程度（意指進出口規模及依存度包括進出口商品總值）和一般學者判斷一個城市是否已達到國際化的水準可以用許多指標來評估，而台中市在國際競爭中已經落後，在面對下一波的國際區域競爭時，自己打算定位在那裡呢？現在來看東京這個大城市，屬於世界主要核心城市，他早已經縱橫國際舞台，在過去十年來仍不斷談論國際化的對策時下的全球化代表城市。在現今的國際城市競爭中，韓國的漢城早就形成國際化的戰略來因應這波熱潮。香港素有「自由港」之稱，在九七之後仍是中國大陸對外重要門戶及亞洲的金融運輸中心。而新加坡正以專業而高效率的政府，向全企業機能的全球都市邁進。再來看對岸，廣州已把眼光瞄向二十一世紀，並且想要連結香港乘著亞太經濟圈的崛起，希望成為亞洲的第五條小

龍。並在去年和今年連續召開了廣州市如何成為一個國際大城市的會議。上海這個城市自許為歐亞大陸東部的橋頭堡、長江流域發展的龍頭，目標正朝世界一流的國際化大都市邁進，在第三次總體規劃已近完成，目前的浦東地區已經有將近六百棟高層商務辦公樓計畫在興建。這是各個城市在對應這波全球化潮流中，所努力在做的各種因應措施，但是最近的 SARS 疫情也趕搭全球化的趨勢利用著交通工具的媒介而形成世界的傳播性疾病，也造成了大陸這塊全球生產工廠的經濟往後倒退了好幾步。

台中市成為宜人都市的最重要潛力，是親切緊密而和諧的都市紋脈，和結合人為的開發而組成的都市環境結構，由多元文化與互相配合形成整體而呈現的發展狀態。在現階段為了改善地方居住環境，順應地方人文特色，運用科技、資訊等方法，創造符合時代潮流的環境風格且來提昇都市生活品質，並且能夠兼顧社會、經濟、文化等機能，確保台中市全方位的發展及台中市主題特色，使台中市市民產生認同感與凝聚力並希望永續發展。而台中市的願景在全球化下，對外是要能夠展現台中市特質，吸引國內外對台中市的注意（所以才有古根漢台中分館計畫），希望進而轉化成為吸引人潮與資金進駐台中市的動力，希望藉此能推動台中市的產業、文化、觀光等，透過完善的生活圈規劃建設與宣導，創造就業機會（例如中部科學園區計畫）與突顯環境特質、塑造優良的居住環境，來製造成為國際化城市的台中市。

#### 一、台中市都市環境發展的全球觀

以中部區域的發展而言，是從台中地區開始發展，其後隨著工商蓬勃發展及快速都市化的結果，台中市區域中心都市機能日趨明顯，在鄰近的地區除了生產、消費等活動都與都會中心聯繫日趨密切，人口、經濟的迅速成長，使都市發展型態與都會中心連成一片，而正由於空間結構的發展是都市成長所留下的紀錄，因此從中部區域的發展沿革可看出，台中都會區的發展由以往單一核心的發展方式，朝向現今多核心的發展，呈現了其未來發展的城市脈絡。（台中市政府，1998、2000f、2001c）。由於都市空間發展包含了太多空間層次以外的影響因素，不易以簡化的空間模式來描述，從一個創意的策略發展角度，再從國家與區域的大尺度空間現實中來看，提出配合區域發展政策的都市發展構想，回應台中現在所對應到的經濟現實中提出振興都市產業競爭構想，台中所在的生活現實需求中，從生活品質的角度發掘並形塑台中的都市風格，再來台灣加入世界貿易組織後所帶來的，都市衝擊與知識經濟紮根發展等潮流充分的互動，並在這些現實的大環境基礎上考慮現有的公共建設，現今都市發展方向的政策是台灣地區繼工業化及都市化後的主要趨勢。

台中為什麼要加強它的國際功能，一個城市是否國際化究竟有什麼重要性，這是因為國際經濟的發展，促使區域間經貿的關係逐漸取代了傳統的國際外交政治關係，尤其是西太平洋經濟圈，已成為九十年代世界經濟的成長中心，也被看好是二十一世紀初期全球的成長中

心。因此像台中這樣的城市如果國際化程度不足，將會影響它未來的經濟、社會、文化的發展，都市生活品質也會相當低落。將來國際間的經貿文化活動，事實上是透過各國的城市網連結起來的，每一個城市無不希望成為這個城市網中的樞紐之一，於是各國的主要城市莫不使出渾身解數，企圖在未來搶佔有利的戰略地位，希望能夠連結上世界經濟的網絡系統，這樣城市就具有一定的發展潛力，如果不能連上這個網絡，將來這個城市注定要成為國際社會的邊緣，經濟文化發展也必然相對落後。這就是為什麼許多城市一直強調要國際化的原因。未來是國際競爭的時代，國際城市將參考著例如綜合的經濟實力、市民生產總值佔區域經濟總值的比重等，來看這個城市的發展潛力。

台灣因天然資源少及歷史性的國家定位問題，在國際舞台上可運用的籌碼及能發揮的空間都非常小，在這樣的現實中，台北市，這個台灣的龍頭城下，一定必須要在下一波國際城市的競逐中努力進入世界地圖，在新的國際經濟中爭得一席之地，否則不但台北將逐漸沒落，台灣也將跟著出局。台中市的國際化戰略中位居西太平洋經濟圈的樞紐位置，有絕佳的地理區位的優勢，若配合長久以來所累積的傳統製造機械的實力，再加上高科技的產業能力及高教育水準的人民，台中將是兩岸的轉運點。而台北在下一波即將來到的亞太國際城市爭奪賽中將會有機會出線，但也必須以東京為目標並且趕上香港、新加坡，擺脫上海、廣州市，在西太平洋地區的眾多城市中脫穎而出，才有可能成為此一經濟圈的重要樞紐，城市的永續發展對任何文化事務和規劃都需考慮到長時間的歷史影響因素。我國在加入 WTO 後，總體經貿與投資環境將產生重大變化而面臨嚴重競爭挑戰，甚至影響生機的產業包括有金融產業、教育服務產業和傳統產業、觀光休閒產業、農業、高科技產業、房地產業和倉儲運輸業，台中市在目前有雄厚基礎而在未來有更大發展空間的產業則惟有「機械產業」一項。

新世紀來臨全世界政經形勢都正在劇烈的轉變，台灣國際化和外貿依賴的程度愈來愈高，受到全球發展和世界局勢的影響也愈來愈大。因此探討中部地區整體發展的規劃與評估，首先須先分析廿一世紀世界發展的趨勢，以及台灣和中部所面臨的政經社會環境特質，同樣地中部地區必須順應全球化的趨勢，要成為一個具有國際競爭力的區域，大台中必須成為國際性都會，而中部的科技產業、觀光業也應該成為在國際間具有競爭力的產業，否則將會容易被時代的洪流所淘汰成為全球化浪潮中優勝劣敗的犧牲者。所以全球化是中部的機會也是挑戰。就中部地區而言這是一個振興經濟、促進區域發展的正面迎戰訊息。

首先可以擴大兩岸經貿交流，這將是未來的趨勢與政策，若政府所規劃的經貿特區、兩岸直航等政策落實後，中部地區將是兩岸交流的重要據點，而中部地區的整體建設規劃也必須朝此一方向邁進。其次，兩岸交流進一步開放後台灣各個區域也將和大陸各個發展區塊（如上海、福建、珠港、北京等）建立不同程度的經貿合作關係，中部地區也應該以爭取台商企業總部和跨國公司亞洲或大中華支部在台灣設置據點，作為整體建設的目標。在此全球化趨

勢下的區域競爭格局中，台灣未來也會走向區域合作、區塊整合模式，然後不同區域同時要面對台灣其他的區域競爭（如大台北、桃竹苗、中部、南部、東部等地區）和世界各地區域間的經貿競爭。

表 3-1 美國財富雜誌全球最佳商業城排名

指標項目	台中市評估
1.基礎建設	大眾運輸不佳，交通問題為市民認為最需優先改善者。
2.人口素質	高等教育人口佔 15 歲以上民間人口比率為 28.715，僅次於台北市
3.租金	辦公室租金在北中南三大都會區中最低
4.工資	較台北低
5.失業率	2-35%
6.產業研發能力	--
7.週邊衛星城市	台中縣、彰化縣
8.市場潛力	中部區域中心都市，中部區域人口 600 萬，消費市場淺力高
9.生活品質	依據 1996 年遠見雜誌的評比，台中市為台灣最理想居住處排行榜

資料來源：指標出自 1995 年美國「財富」雜誌 (FORTUNE)

中部地區是台灣五大區塊（包括大台北、桃竹苗、中部、南部、東部等地區）之一，要如何提昇中部地區的政經地位，推動區域合作甚至整合，並進行中部地區整體性的建設規劃，將是決定未來中部地區再造發展的機會。在廿一世紀的今天全世界已進入到區域競爭、城市競爭的時代（江丙坤，1999）。區域或城市競爭力不但是國家競爭力重要的一環，同時也正在逐漸挑戰國家競爭力，所以在面對著新世紀的時代趨勢，中部地區無可避免地必須建構中台灣共同生活圈以及都會共榮發展的理念。而未來的新中部可以台中市帶頭為樞紐，加強中央與地方政府的協調溝通，並由中台灣各地方政府的合作以建立夥伴關係建構中部區塊發展範圍，促進中部縣市結合應且建構中台灣大都會，全方位提升中部區域及城市競爭能力才有實力積極參與全球化經貿市場，有效因應兩岸交流帶來的機會與衝擊，才有機會在新世紀的國際競爭體系中取得立足之地。

表 3-2 遠見雜誌縣市排名

項目	財政	公共安全	環境	文化休閒	衛生醫療
領先	1. 台中市 2. 台北市 3. 桃園縣 4. 高雄市 5. 台北縣	1. 雲林縣 2. 嘉義縣 3. 屏東縣 4. 新竹縣 5. 彰化縣	1. 新竹縣 2. 南投縣 3. 雲林縣 4. 新竹市 5. 彰化縣	1. 台北市 2. 高雄市 3. 澎湖縣 4. 花蓮縣 5. 宜蘭縣	1. 嘉義市 2. 高雄市 3. 台中市 4. 台南市 5. 台北市
落後	1. 澎湖縣 2. 台東縣 3. 南投縣	1. 台中縣 2. 台北市 3. 嘉義市	1. 台北市 2. 高雄市 3. 澎湖縣	1. 高雄縣 2. 台南縣 3. 台中縣	1. 嘉義縣 2. 新竹縣 3. 南投縣

資料來源：遠見雜誌 1996 年 12 號—1996 台灣民情報告：縣市排名



在此激烈的全球區域競爭潮流下，必須檢討個別所在城市和區域的優缺點，並面對問題提出解決方案以提昇城市或區域的競爭力，這是當前地方政府最主要的責任。因此探討台灣中部地區未來的整體發展，首先思考的是在面對新世紀的時代趨勢，中部地區所具有的發展優勢和限制<sup>1</sup>：中部地區具有發展的優越條件和機會，同時也有相當的限制和阻礙，必須大台中各縣市通力合作運用有利因素排除阻礙，才能在新世紀新經濟的全球競爭趨勢中，開啟中台灣區塊新合作紀元，才能使台中得有繼續進步與發展的空間。以下是中國時報、東森電視台做的台中市競爭力指標，在 25 縣市地方競爭力調查中，醫療資源和休閒娛樂分別位居 2、3 名，但社會安全部分則較弱，在 25 縣市是第 24 名，這是需要改進的空間。

表 3-3 台中競爭力指標

台中市排名	項目	得分	縣市排名
1	醫療資源	87.37	2
2	居民認同	75.28	19
3	社會安全	68.76	24
4	交預設施	62.6	16
5	市容美化	60.37	14
6	政府清廉	59.63	21
7	行政效率	58.87	20
8	休閒娛樂	57.51	3
9	環境保護	57.26	16
10	社會救助	55.70	19
11	藝文活動	51.88	14
12	交通秩序	49.81	20
	平均分數	62.09	15

資料來源：中國時報、東森電視台，25 縣市地方競爭力調查，90 年 3 月

<sup>1</sup> 台中市綜合發展計畫，2001、12

(1)中部地區台中縣、市人口近二百五十萬人(台中市人口近一百萬、台中縣一百五十萬人)，加上彰化縣一百三十萬人，南投縣五十四萬人，合計將近四百三十五萬人，若再加計苗栗縣五十六萬人，則中部人口將近五百萬人，已經具有大都會的規模了，如能有效進行整體規劃，將具備與國際大都會競爭之實力。但是，目前中部地區分屬數個行政區域，縣市政府建設經費有限，資源整合不易，建設規劃各自為政，彼此間的溝通協調仍有待加強。

(2)地區氣候怡人，位處台灣中間地帶，是最適合居住之區域，同時，台中人力資源充沛，素質甚高，且房地產質優價廉，有機會吸引企業總部、跨國公司和優秀專業人才進駐中部，這是建設國際級大都會最重要的條件。然而中部地區都會化和國際化程度尚有待進一步提昇，且數位生活與網路經濟環境的基礎建設也有待加強，使得中部地區成為國際級都會仍有一段距離。

(3)地區有海港、有水源，也有規劃中的國際機場和科學園區，工商發達、腹地廣大，具有成為工商重鎮的潛力，然而這些國際都會的要素，或者分散於各縣市行政區，或者仍處於規劃階段尚未動工。

(4)地區與經貿快速發展中的大陸珠港、福建、上海地區距離都不遠，很有機會成為兩岸經貿交流的交會點，所以過去政府經建部門也有意將台中地區規劃為經貿特區。而在台灣北中南東四大區塊中，中部處於最優位置，對於區域合作和工商發展應該非常有利。然而兩岸政策至今仍未開放，有關兩岸交流之建設規劃相當遲緩，對於中部地區希望藉由兩岸交流以提振經濟的目標非常不利。

(5)地區是人文薈萃、觀光資源豐富的區域，然而各縣市觀光資源未能整合，觀光景點交通便利性有待加強，同時也缺乏世界級的文藝展演場所，亦無完整的觀光休閒產業整體規劃或發展方案，以致目前尚無法落實以文化經濟和觀光產業帶動大台中商業投資的構想。

(6)地區各縣市行政區，似乎都是自給自足的地方自治體，但事實上除少數有規模的工業區，大都屬於小鎮經濟的型態，無論在產業發展、交通建設或區域合作等方面，都缺乏跨縣市的區塊整體規劃。而且中部地區以台中市為核心，整個都會區缺乏副都心的規劃，以致區域空間並未能充分有效運用。

## 二、台中地區都會化的過程

台灣地區總人口成長率已呈下降趨勢，推估民國 116 年將趨近零成長，當年總人口數約為 2,449 萬人。但本市總人口於 91 年 6 月底已突破 99 萬人(990,041)，成長速率雖亦減緩，但仍可以每年增加 1 萬人左右的速度正成長。如果在民國 115 年，計畫人口訂為 130 萬人，台中市現階段活動人口數約 120 萬人，推估民國 115 年活動人口數約介於 135.2 - 157.3 萬人間（台灣省住宅及都市發展處室規劃局，1999），以活動人口需求作為規劃基礎。從新世紀的新趨勢來看，未來中部地區的整體發展，在於如何整合中部總體力量，提昇區域競爭力，讓大台中走進世界為挑戰的終極目標，在此前提下建立明確的區域定位、發展策略和形象區隔，進而推動強勢的區域改造強化區域國際競爭能力，才有機會於進行國際行銷將中台灣推向國際舞台，使中台灣的經濟、觀光、商業都能向全世界拓展，在這個總體戰略<sup>2</sup>的層次下，希望在未來的五至十年內可以達到的中部地區的整體發展目標。面對經貿全球化壓力，以及日益激烈的區域與都市競爭中規模太小的都市、生活機能及產業發展腹地有限的區域，在廿一世紀中將處於競爭劣勢。因此未來中部各縣市應整合成為都會區塊，作為整體開發的單元中，始有利於進行總體建設與聯合發展的規劃，以迎向全球都會競爭的挑戰，中部發展都會化的策略方向，在進行以下工作<sup>3</sup>：同時在中部區塊整體建設規劃上，要有大都會共同生活圈的格局與理想，其區域發展方案要具有整體性，不適合由各縣市自行其道，應以健全都會生活機能，擴大區域產業發展腹地，解決區域問題為取向（台中市政府，2001c）。因此中部都會圈的規劃中有國際海港、機場，交通網絡，工業區藉由次區域（即各縣市）之間的互補性與合作關係，健全都會區的生活與產業機能並有助於推動都會生活圈的共同建設，以達縮小都會

<sup>2</sup> 台灣中部區域發展計畫的策略目標：

- (1) 提昇行政層級，聯合中部縣市進行區塊發展，建構中部都會政府。
- (2) 深化都會化、國際化的層次與程度，加速中部地區與國際接軌。
- (3) 加速推動交通重大工程，改善企業投資與觀光發展環境。
- (4) 落實工業區開發，完成各項經建計畫，提昇中部產業競爭力。
- (5) 全力推展文化經濟與休閒觀光產業，建設中部地區成為新興亞太文化都會。
- (6) 建立中部地區成為兩岸及國際經貿交流重要據點之地位，協助廠商佈局全球及大陸市場爭取商機。
- (7) 爭取台商企業、跨國公司在中部設置企業總部或營運據點。
- (8) 建構數位生活與網路經濟環境，吸引企業進駐、人才回流。
- (9) 開發中部區塊之副都心或次區域，達到中彰投各縣市均衡發展之目標。
- (10) 提昇中台灣生活品質，建設人文與自然並重，發展與環境兼顧的理想都會。

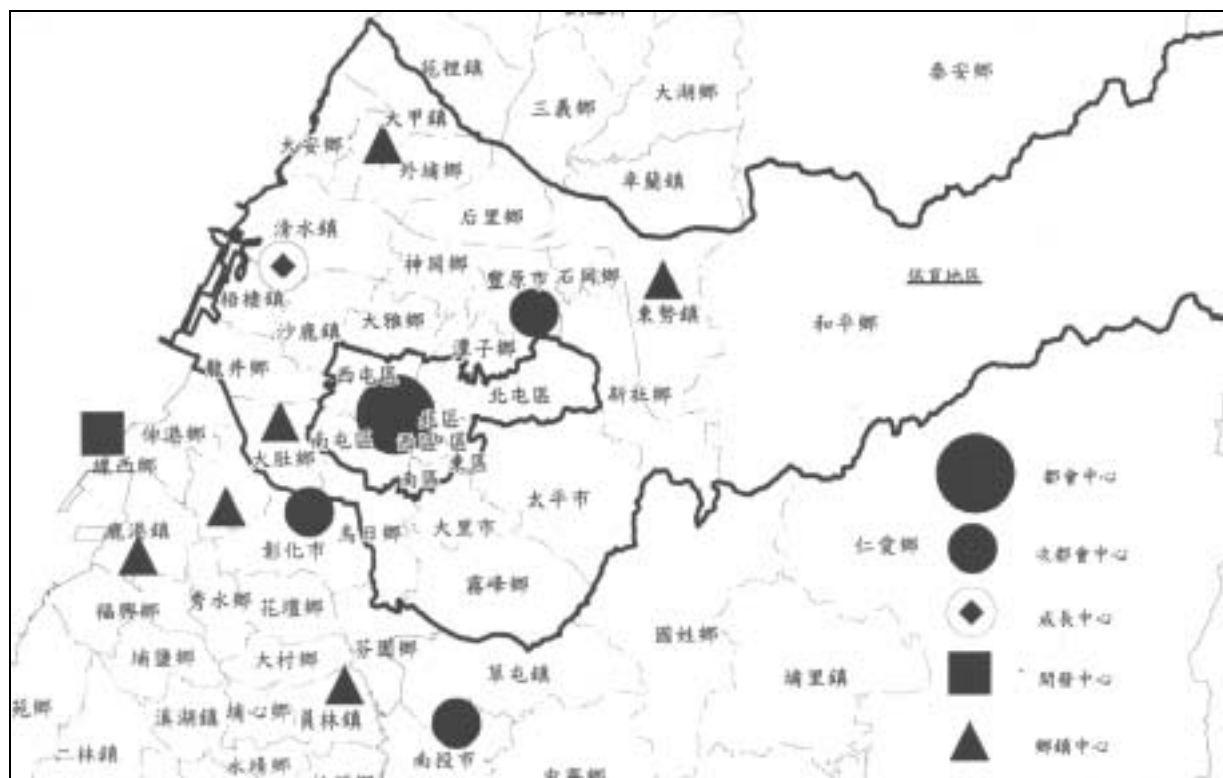
基於以上目標，未來中部地區整體的建設規劃與發展策略，可以包括以下數個方向：（一）中部發展都會化（二）城市建設國際化（三）工商佈局全球化（四）觀光產業精緻化（五）生活環境數位化。

<sup>3</sup> 挑戰 2008 國家發展重點計畫 - 中部地區整體發展，行政院 2000 年 5 月

- (1) 爭取中部大都會的適當行政層級和政經地位，並由核心城市帶動整體區塊發展  
為激發中部的發展潛力和加速大台中建設進程，首先必須突破現有縣市界線之限制，落實區塊發展共識，聯合中部縣市升級。中部各縣市政府可以立即協調成立「中部發展促進協調會報」，建立「中部區域發展計畫」，並以台中縣市為核心發展區，賦予成立都會政府或直轄市政府的行政層級（可先全力爭取台中市升格為直轄市或台中縣市合併升格，再進一步透過行政區域重劃促成中部各縣市合併成為中部都會），擴展中台灣都會區之範疇，希望凝聚中彰投各縣市的力，以加強中台灣的政經影響力，擴大財政資源分配機會，有效整合與運用建設經費，未來並以台中市為核心，帶動中部地區發展昇級，結合中部地區產業、觀光、休閒、文化資源，帶動整體發展，達到中彰投各縣市互利共榮的目標。
- (2) 確立中部共同生活圈的理念及其範疇，以健全都會機能為建設方向，並以問題解決為取向推動縣市合作  
未來中部地區整體發展之規劃，必須確立中部共同生活圈的範疇，建構中部都會圈的理念，以因應全球性的區域與都市競爭新局面。

區之間建設的落差並且提昇生活品質，強化產業競爭能力為目標。並以台中市做為核心城市成為帶動區塊發展的火車頭，帶著衛星城鎮，以落實都會區塊內部均衡發展的方式，同時也要能建立使各工業區與大台中海空港建立快速的交通運輸。

圖 3-1 台中都會區都市體系示意圖(台中縣市部分)



資料來源：台灣省政府住宅及都市發展局委託中華民國都市計畫學會，1992，台中都會區實質發展規劃

### 三、在全球新價值觀下台中市的建設發展

為了提昇中部的產業和城市的國際競爭力，除了讓中部地區都會化形成共同生活圈之外，應該加速推動具國際水準的重大基礎建設使中部與國際接軌，讓大台中可以直追北、高兩地，期望能成為國際大都會網路的全球節點之一，並且讓中台灣能夠走進世界舞台來向全球招商。為了落實基礎建設國際化的策略方向，建立大眾運輸網絡來活化都會脈動，可以聯結國際機場、捷運、高鐵、火車站、台中港等地，使各項交通運輸系統得以整合起來，以解開中部都會區的交通壅塞，而且建構安全、便捷、舒適、人性化的交通運輸網。

目前國際海空港將是中部大都會對外的門戶，以及中台灣與國際接軌的重要孔道，為中台灣如欲加速國際化，應要興建台中國際機場並落實市港合一，來擴充台中港營運能量，而且速度要愈快愈好。當全球各都會、各區域都以飛快速度發展之際，等待、拖延建設發展的時機，等於是一再削弱自身的競爭力。配合未來兩岸三通與台中港的交通聯繫，讓各次區域

和工業區得以快速進入核心城市，先與台中接軌再來與國際接軌。並且以中部都會發展方向展現中台灣區域特色，以邁向國際舞台為目標，當一個大都會區要有明確的發展戰略，讓當地民眾知道自己所居住的城市和區域，將要往那一個方向發展。因此在現今的全球化時代，在兩岸交流的關鍵階段，中部地區應該擺脫核心城市（台中市）的狹隘，推動台中都會區的區域重劃與整併，落實國際機場與市港合的計劃，讓中部地區作為兩岸的交流據點，所以中部各縣市應該團結起來全力建設，不要成為被邊緣化的都市。此外，大都會要有明確的城市性格和形象，展現一個都市的生命力和創造力，才是基礎建設的目標。

#### 四、目前在世界上，城市國際化發展規劃方向所造成的各項衝擊

城市國際化發展環境規劃應包括實質硬體建設、資訊化環境的建構、科技園區的開發、都市更新事業推動及私部門與外資的投資獎勵。在實質硬體建設方面，為了應付全球經濟市場的更大需求，國際城市皆積極投資符合國際市場的各项硬體建設，利用都市低度使用、或是品質較差地區進行都市更新建設及各項軟、硬體建設並且賦予該地區新的發展機能，以創造發展利基並吸引外國資金和企業流入。在資訊化環境的建構中為了面對後工業化社會(post-industrial society)和資訊化社會的趨勢，資訊網路和高科技產業發展為城市國際化發展環境的規劃導向，很多城市皆投資大量的人力與物力於先進的資訊基礎建設開發，提供完善的資訊網路、商業資訊、電信傳播、國際資訊、行銷傳播及多媒體印刷等設施和服務。在科技園區的開發方面，由於高科技資訊化衝擊都市建築領域，國際城市皆藉由自動化和電腦化的高科技技術建設智慧型都市(intelligent city)和科技園區(technopolises)皆受至政府部門的補助和獎勵。智慧型都市主要是由高科技的產業和大學及研發機構所組成，在日本的筑波(Tsukuba)科學都市及新竹科學園區成功地為國家和都市創造產業升級的優越成果（陳冠甫，1990；張玉文，1990）。在都市更新事業推動方面，各個城市為了使國際城市能容納更多的國內外資金和企業的集中化發展，並且在有限的發展空間上創造更有效率的經濟發展，皆投入更多的基礎建設和都市更新開發，以因應國際化的市場。在私部門與外資的投資獎勵開放方面，給予私部門投入都市更新計畫更多的獎勵外，國際城市亦積極地放寬各項外資(FDI)投入的法令限制（台灣經濟研究院，1995），以提供外資更開放的經濟市場，期望在亞太地區和全球經濟市場中塑造出更具國際競爭力的都市環境。

我們加入的世界貿易組織（WTO）與資金無國界的流動正是目前世界經濟全球化的兩大驅動力量。其實除了產業發展策略外，台灣未來的都市發展方向，也必須以全球化的架構作為思考。就都市規劃的觀點來看，生產技術的進步、運輸、通信及資訊技術的突飛猛進，降低運輸及交通成本，空間壓縮的結果，「距離」已經不再是影響都市發展的主要因素。反而因為資訊的流通加速全球貿易快速擴張，跨國企業的進駐帶動都會區的發展，加速都市化的現象，跨國企業總部的成立，變成都市是否具備競爭力的指標之一。進一步來說，全球化增加

經濟跨國性連結與互動，空間的競爭不再是國與國間的競爭，而是都市與都市間的競爭，如何以都市本身的優勢，吸引資金、技術、人才的進駐，強化國家的國際地位，才是未來都市發展應有的方向。簡單來說，全球化對都市發展的直接衝擊就是促進空間的極化發展，有些都市因為掌握知識、資訊、經貿的優勢快速成長而與其他國際性都市互動頻繁，在國際經貿交流上扮演核心的角色，如紐約、倫敦、巴黎、東京，都是屬於世界都市體系中主要的核心都市，這些都市的一舉一動都會牽動全球發展局勢。除了這些主要核心都市以外，如果都市未能跟上全球化的腳步，將會逐漸失去競爭優勢漸漸被邊陲化。在目前的世界體系中，台北屬於次邊陲都市，而台灣地區在亞太都市中所扮演的角色仍然是「製造加工基地」(謝國雄，1991、1992、1997)，但是隨著產業外移大陸，台灣這個加工基地的地位岌岌可危。台灣未來發展除了應該要強化台灣產業經濟發展基礎之外，在都市方面更應該加強塑造台灣都市特色，在經濟發展的同時亦兼顧環境保護、確保維生系統之安全、實踐永續都市發展來提昇台灣都市的可居住性並吸引外資的進入。

隨著資訊化社會的來臨，先進的電信設施和國際網絡已經減少人與人間的面對面接觸，如此也可以降低都市民眾對大眾運輸設施的需求。在社會問題的產生方面，根據相關社會學派的研究與證明，全球化的過程將明顯地增加都市內不同層級、性別及種族的對立，例如各國際城市內湧入大量外籍勞工，其無論是合法或是非法移入皆領取較低的薪水且居住在較差的生活環境，如此將和鄰近的社區和居民產生明顯的差距，如此的差距亦是造成社會問題和種族對立的主因。另一方面雖然貧富不均的問題在世界各國際城市皆已存在許久，但隨著近幾年的經濟快速成長香港、雅加達、曼谷等城市的貧富不均問題一直有增加的趨勢，也產生了更多的社會問題。在土地使用型態的衝突上，當中心區快速的擴張商業發展空間亦會與住宅區或都市鄰近社區的日常生活，產生直接的衝突。私部門開發業者對於土地空間的高度需求將嚴重的破壞鄰近社區的生活品質和居民既有的生活型態，在東京、新加坡、香港和台北市皆有發生如此的社會問題，而且通常是以都市更新來解決，因此生活於國際城市中，在面對變化如此快速的經濟發展，應該溶入於其全球化的發展之中讓自己成為全球經濟的一份子追求全球經濟體系的廣大市場，利用和尋找最先進的生產和服務技術來吸收全球最新的政策和經濟產業資訊，以獲取較高的薪水和居住舒適的生活空間。而資訊科技中所產生的網際網絡在經過一段洗鍊後會為其他產業帶來競爭優勢，例如製造業流程管控，服務業對客戶的服務，對這些人來說他們不會認為這些產業網路化，但是網路或資訊科技在不同領域的產業裡都將會為他們帶來企業的新生。目前網路運用在資訊產業很普及，將來若能引進更多產業如教育、藝術把網路當成一個環境來強化原本的經營主軸，不管是降低成本或是增加競爭力都是正面的工具。在未來比的是腦力，台灣人的腦力很強，用這些腦力去改善企業的競爭力，加強國家對外競爭力，這都是網路可以帶來改變的未來。

## 五、全球化下都市再生系統，產生新的機能與再結構方向

對做為全球城市(Global city)在面臨全球經濟中的再結構與都市再結構的巨大變局時，就它的都市政策研擬首先要面對的現實課題提出分析，這也是一個正在橫渡全球化惡水中的地方政府需要摸索它的新角色轉化時首先必須先面對的地方真實情境。由於經濟全球化的趨勢帶動全球各區域、城市之間的競爭日益激烈，將容易成為都市首要性<sup>4</sup>的城市，台灣現有都市格局已難與國際性大都會區或經濟區相抗衡。例如紐約、東京與上海均為千萬人口以上的超大都會，而漢城、倫敦、北京均為六百萬以上人口的大都會，也能利用人力展現堅強的經貿實力和優渥的工商發展條件，成為最具競爭力的國際性都市。然而我國行政區域劃分仍延襲著舊制，不僅都市規模受限、工商腹地不足，且缺乏整合都會區域基礎設施的能力，在全球化區域主義發展的競爭形勢中這已成為不利的影響。二十世紀的城市發展有許多力量是反都市化的，其中最常被提到的是人口與產業活動群聚於有限的城市空間造成的負面效果，包括擁擠、環境破壞、不動產價格與勞動力價格高漲等，這些因素導致城市活動向都市外圍擴展形成反都市化的力量。而這些反都市化的力量表現在大城市郊區化與中小城市的成長上，另一方面則是表現在廠商在跨區域或跨國間的移動中，演變的結果是跨國企業與全球分工現象的產生。直接助長城市活動朝向反都市化的區位系統發展那就是交通與通訊的創新，交通與通訊長期以來一直是影響活動在空間分佈的關鍵因素，但它的重要性卻逐漸衰頹。早期由於交通與通訊技術相對較差，空間阻力相對較大。交通與通訊成本相對較高的情況下，生活與生產活動毗鄰而居，可節省的成本相對較高。但隨著交通與通訊技術的進步，諸如火車、汽車、飛機、電報、電話、行動電話、網路科技等之演進，這些創新原本是在解決都市生活問題的，但這些創新卻對人口與產業空間區位產生結構性的變遷（張雲、呂玉瑕、王甫昌，1997；王麗珠，1998）。因為這些創新能夠讓交通與通訊成本大量下降，關聯或互動程度較低的活動在空間上傾向於隔離活動與人口。分散的優點是降低生產成本，譬如以機械從事大量生產的活動不需要依存於高密度都市，它可以選擇在偏遠郊區甚至遷移到成本較低的國家以節省生產所需的地價成本，而分散所增加的交通與通訊成本相對較少後工業發展之趨勢與轉型過程中，有些城市存留下來而有些城市卻走向衰敗。前者的極端例子像 New York, London, Paris, Tokyo 等它們甚至還保持或擴張了全球金融中心的地位，後者最有名的極端例子就是美國的 Detroit。(Peter Hall, 1996)將 Detroit 描述為：「令人驚訝的丟棄工業，或許在不久之後它將是第一個主要的工業城市轉變為農地。」然而為什麼有些工業城市在製造廠商大量外移後仍能夠存活下來，甚至於演變為後工業社會掌控全球資訊與金融的世界核心城市，有些城市卻被邊緣化而逐漸走向衰敗，每一城市的情況並不相同，在全球化趨勢下的城市發展趨於兩極化，後工業城市欲維持或超越原有的規模與活力通常會面臨強大的轉型壓力，地方政府應

<sup>4</sup> 都市首要性(urban primacy)一個國家內一個大都市或幾個大都市較其他都市規模大很多的現象，都是顯示出都市首要性，若第一大都市與其他都市的規模超過越多，或前幾個大都市與其他都市間的差距越大，則都市重要性的角色越明顯，人口都集中在某些都市裏，通常也意味著資源集中在這些都市。

視全球化過程中被邊緣化的程度，以及衡量地方具備的條件，對城市再發展提出適當的定位。根據（Storper, 1997）的主張，他說真正的動力並非來自全球化的網絡形構，而是在地區域社會的社經組織，其實上述兩種主張的內涵均有可能會影響後工業城市的發展，只是各自影響程度或權重可能對不同城市會有不同罷了。

自從 18 紀工業革命近代城市化開始到 20 世紀初葉，經濟貿易以托拉斯方式出現在跨國企業的發展上，經濟全球化萌芽以來，隨著現代交通、通訊技術的進步，地球正變得越來越小，在世界範圍內統一進行生產、金融、貿易等活動而讓交流變得越來越頻繁而更容易溝通。特別是從上世紀八十年代以來，這一趨勢隨電腦網際網絡的出現而迅速發展，經濟全球化作為一種趨勢日益明顯在生產、金融、貿易、文化科技、體育等交流不僅遍及世界各國，而且其管理、統一控制及專業化服務日益集中在少數中心城市及其密切關聯的城市群裏。使原來地理上分散的活動在功能上、管理上逐漸整合為區域的甚至全球層次的相互依賴、相互補充的統一的體系，目前人類的發展正面臨一些全新的重大問題，即人口進一步向有利的大城市或其附近地區遷徙聚集，造成人口爆炸、環境惡化、區域差異進一步加大的空間型態。從世界範圍看雖然城市建成區面積只占陸地面積的 2%，但城市財富的產出與城市廢棄物的排放都占到全球總量的 70% - 80 以上。今天的都市經濟已經全球牽連，全球的都市要把地球的經濟看做一個生命共同體才有出路，而在今日的全球化關聯劇增之後，雖然在都市的生產經濟方面已不再依賴這些地方性的條件，轉而決定於區域性航運和國際政治地位的條件。在中央和地方政府的分工方面，中央政府負責大型公共建設，例如跨區域的交通建則包括有機場、港口、高速鐵路、國家級的文化建設，例如國家圖書館、音樂廳、博物館，經濟發展設施例如有科技園區，工業區開發，加工出口區開發等。而地方政府主要負責基本勞力的供應與教育訓練，以及民生消費公共設施的開發例如中小學教育、道路、公園、綠地、市場、停車場以及下水道的興建，城市是人口、資本、生產和消費聚集的地方，聚集是城市有別於農村的最主要標誌，城市由於聚集而產生了農村無法比擬的巨大的經濟和社會效益。城市像個變壓器，把社會的閒散資金和無序的個人行為集中組織起來，產生新的互大力量，形成新的效率，創造出新的財富(包括物質財富和精神財富) 城市作為人類主要的聚集地正成為關注的焦點將作為人類生存、發展、繁衍的基本條件及作為現代經濟發展、文化活動、社會交往的中間站，希望可以成為注重生態發展及美好環境的生活都市，則是現在所有城市發展的終極目標。

## 六、邁向人性的都市規劃

人性的都市計畫和都市設計包括更新的策略和城鄉發展的平衡等方式（胡寶林，1998）。汽車交通工具發明及工業化的城市產業急劇發展之後，都市計畫是以過份功能分工和超大尺度、遠距離空間規劃的意識形態取向的。結果城市的主角是汽車和大馬路，都市空間結構因高樓和社區功能單一化而疏離解體，不論在公共服務、文化設施和經濟投資都是集中在的大

都會，而忽略了小城鎮和鄉間的發展。在新鎮的規劃方面也是著力於疏散大都市的人口的壓力，而成為缺少產業結構和文化設施的「睡覺新鎮」，譬如台北近郊林口新鎮的失敗就是其中之一的例子。人性的都市計畫必須重新以行人為都市主角，並以住商混合和產業振興的「完整都市」(compactcity) 出路，都市計畫則要透過具有空間架構的立體式設計準則<sup>5</sup>來落實都市意象的形塑，及市民所能共生而接受的城市生活。

在政府部門與私人部門之間的分工方面，如果從資本主義的城市發展論述觀點觀察，一個城市的公共建設與規劃邏輯，係受到資本利益和市民利益以及地方政府三個政經勢力的拉扯結果，而這些相互間的牽制與互動構成政府與私人部門之間的勞力分工，並具體實現在都市計畫這個都市政策上面。一般而言，都市計畫公告實施之後，政府的政策干預主要投入在公共基礎建設上面，主要由政府開闢公共設施或社會福利供應的例如區域性的公共建設，包括高速公路、機場、港口、捷運、市區道路、公園、市場、國宅、勞工福利設施的關建，其餘部分包括商業發展與一般住宅供應，是透過市場機制由私人部門擔任開發責任，這是過去公私部門的分工在如何管理城市並建立能夠回應新生產與文化形式的新生活模型並且是一項挑戰。不只是由於積累了新類型的人類聚居中社會功能和環境的問題，也是因為是我們正面對所知不多的結構性轉化過程(章英華, 1995; 章英華、蔡勇美 1997) 經濟與技術的全球化，經常與社會與文化的地方化相對立，而目前都市政策的訴求又似乎落於時代之後，一般的市政府，經常被其力未能所及的領域裡所發生的事件所超越，地方與區域政府被迫在全球競爭中轉變其原來的角色與功能，而被稱為城市與區域治理體系，或者說是都會區域治理(metropolitan governance)。因此重新定義都市政策與管理工具確實是重要的工作，都市的產品已不依賴他方生產在管理的創意和決策，這是集大量市民的智慧和文化教育而獲得的都市文明之鑰，在其先輸入方面即是都市市民在生存、工作和文化的需求，整部機器的運作成效，決定性條件是在輸出方面，即是各種管理制度的落實，現代是開放的社會和民主的生活方式，這也是都市異於農村的重要關鍵(呂寶靜主編, 2002)。這部都市機器的運作可以形成輸入和輸出現象是個非常複雜的組織，必須都市靠分工合作才能妥善的管理。

## 七、在地方化、國際化的風潮下，有關都市建設的上位計畫

上位計畫源自全球化趨勢所帶來的世界都市競逐，及各國本土化意識崛起所帶動的都市尋根與再造運動，台灣的都市發展與國土空間結構已在此雙重力量交融下，呈現出新的發展

<sup>5</sup> 就國內當前地方公共建設規劃整合機制觀察，都市發展規劃機關之規劃整合機制分為三種類型；其一，屬於法律授權之整合機制，包括都市計畫法授權之都市計畫委員會；都市計畫說明書或者都市計畫法施行細則授權組成之都市設計委員會，以及依據都市更新條例授權之都市更新審議委員會。其二，屬於配合中央補助而組成之議題整合；例如因應內政部城鄉風貌改善方案而組成之地方政府城鄉風貌改善方案審議委員會。其三，屬於地方政府組成之重要議題專案小組例如，為捷運工程規劃而組成之捷運工程審議委員會；為改善城鄉風貌而組成之其他任務編組，例如，高雄市政府成立「旗津小組」，「蓮池潭小組」，「高雄車站遷移安置專案小組」。就這些整合機制當中，包括法律授權之整合機制具備法定職掌，並有定期開會之運作機制；另屬於行政組織當中的專案小組，則有賴於首長支持，排除內耗障礙並給予資源挹注，同時必須凝聚參與成員的共識才能夠達任務需求，並對公共建設規劃達成整合工作。



課題與危機。從中央到地方各級政府莫不積極研定新的都市發展策略，力圖在全球都市競爭紀元來臨之際，為自己的都市發展設定新方向。我們有的上位計畫是：「新世紀國家建設第一期四年計畫暨民國 100 年展望(89.7)」、「亞太營運中心：以製造中心為核心(84 年行政院院會通過)」(參閱附錄 3)，根據經建會的推估到民國 127 年台灣人口將達零成長，人口總數將達 2568 萬人，此後人口將不增反減，到民國 140 年為 2512 萬人。在以此一預估來看現有人口 2189 萬人，未來 40 年僅再增加 379 萬人口，相對於過去 50 年人口很急增加 1400 萬，增幅相當有限。新的城際交通系統引入(如高速鐵路)及都市內捷運系統、鐵路地下化的引入，也造成轉運站臨近地區都市功能的改變，交通的交通系統(例如高速鐵路及長途客運轉運站)及都市內部的大眾運輸系統(例如捷運系統)是城市的主要心臟與動脈，沒有健全的交通樞紐城市的功能與發展將受到限制，現今台灣各大都市都在興建捷運系統，高速鐵路的趕工，鐵路地下化工程也陸續推動中，為了挽救這些老舊的商業中心引入新的業種投資及新的經營管理技術、設置廣場及停車場。

政府所提出的挑戰 2008 國家發展重點計畫，代表一種「以人為本、永續發展」的新價值觀呈現新世紀的開展願景，全球化潮流與國際競爭模式改變加上世界政經版圖重組，台灣正站在歷史的轉捩點，也是另一個嶄新發展階段的起點，因此在跨入 21 世紀的台灣必須體認到將在經濟發展上，將面臨前所未有的挑戰。首先是低成長時代的來臨，台灣從 1960 年代開始，經濟成長率保持兩位數字，1980 年代開始降至個位數字，以至到 1990 年代的 5% 左右(台灣區域發展研究院，1995)。再來就是對岸中國大陸快速的發展對國內業界所帶來的衝擊，大陸經濟快速崛起已成為國際關注的全球化議題之一，這股吸引力造成國內中小企業大量外移，廉價市場的挑戰威脅著國內產業的競爭力，國際一般認為中國大陸有可能繼日本之後，成為全球最大的製造工廠，兩岸同時加入 WTO 後，大陸正積極融入國際經貿體系而且兩岸產品在國際市場上競爭更加白熱化。但是在目前台灣內部的經濟結構尚未完成轉型，大家所期待的高科技產業還來不及趕上時程，原來佔有優勢的傳統產業還在升級中，而造成現今的失業率居高不下。如果像前幾年再碰上世界景氣衰退，台灣做為一個島國經濟體幾無自我調適能力。面對著全球化激烈的國際競爭與挑戰，台灣必須在既有的全面施政基礎上，集中資源優先推動國家發展重點計畫，投資未來並且突破限制同時以堅實的國際競爭力邁入現代化國家行列。面對著當前挑戰，政府致力國家競爭力提升不僅要和他國競爭也要和時間競賽，也就是要在最短的時間內打造成為最具競爭力的國家。就如同最近 SARS 疫情所帶來的衝擊，在社會經濟方面造成國際投資的裹足不前，政府就必須重資來投資公共建設，所以扁政府團隊就馬上接下機場捷運線，在原本開發工程是由民間 BOT 方式來營造但屢次流標，而最後由政府來主導整個開發過程，將中正機場捷運及桃園捷運收回由政府自建，而規劃由台北到中正機場在接往高鐵青埔站，並將台鐵、高鐵、台北捷運、機場捷運連結在一起，期望能藉由此吸引外資及觀光客的到來。在國家建設中尤其是迫切需要的行動方案，需要立即運作並且加強國家建設的根本才能夠吸引國際投資的到來。而投資在生活環境希望能將台灣營造成一個適合人居住的現代桃花源，尤其是全球生產資源快速移動、價格差距縮小，傳統生產要素的價

格差異已不是決定各國生產成本的重要關鍵因素，一國生活環境、公共建設、人文素質等非貿易財的優劣，才是攸關企業運籌效率、人才吸引決定一國競爭力的主要因素。

在無國界全球經濟發展同時伴隨著 M.Castells(1994)所謂「資訊化生產方式」的產生。在全球經濟下國際城市或跨國性企業比起一般單一國家政府，擁有著對全球經濟產業更多的控制管理能力(Sassen Saskia, 1990、1994)，城市間與國際企業開策略聯盟及經貿合作的發展模式在全球城市間逐漸形成即全球經濟體系的出現，國家政府對於經貿控制能力已經明顯地降低。在國際資本主義逐漸影響國家經濟與地方經濟發展的情況下，全球各城市在邁向城市國際化，其社會結構與文化習俗亦同時接受此一全球化發展，將導致成空間的同質化社會現象(King 1990、1996)。跨國企業的進入對於任何地方之都市化發展過程皆有明顯地影響(Smith, 1992)，包括地方習俗的多樣性、政治生態、政策媒介和社會文化。都市發展型態和都市機能是由社會文化所建構組成的，城市在邁向國際城市的過程中，其面對著是產業全球化所帶來國際企業與全球風尚潮流進入都市社會中，同時也會影響都市本土文化的發展及社會經濟結構的改變(King 1990、1996)。就當代的全球經濟體系而言，資本透過國際金融生產和商業管道的跨國流動，以及全球組裝生產線的新國際分工，對每個城市社會產生了經濟再結構與生產方式的改變，在東亞新興的經濟體中亦不例外(N.Douglass, 1994、1995)。然而各城市社會面對外來文化衝擊所產生的結果也都不相同，有些是受到城市本身歷史文化的影響而發展出現截然不同的都市發展類型。在文化制度影響城市實質建設區位的發展上，維持社會網絡結構的形成，在都市設計與建築風格的塑造上扮演著重要的角色。在產業全球化的過程中，不但是資本的投資跨越國家的界限，勞動力的就業也是同時跨越國界的現象。而目前外籍勞工是屬於政府中央的政策，但是面對外勞所產生的社會問題與引入的文化習俗，影響最大的是地方本身，因此地方如何解決此一社會文化衝擊，是城市邁向國際化發展過程中所必須面對的問題。儘管全球產業與文化的力量不斷地衝擊著地方文化產生全球與地方間的互動關係，國際城市的經濟成長不僅是全球經濟力量的結果，仍須考量全球文化裡的交流與地方社會文化的轉變，文化在促進經濟發展的過程中扮演著重要的角色，許多國家與城市正轉向於世界尺度的文化活動，作為行銷國家或都市的工具以利產生新的成長契機，例如舉辦奧運、世界盃及亞洲盃運動大賽以及世界性集會、音樂與文化嘉年華，已成為國際城市另一種經濟來源，同時也是吸引國際媒體與資訊的重要方式(N.Douglass, 1994、1995)。像是最近台中市胡市長極力爭取的古根漢美術館就是一個文化行銷的例子。而都市生活環境的衝擊隨著城市朝國際化發展的演變，其對於都市生活的影響除了帶來更加便利的資訊生活系舒適的生活品質外，也增加許多額外的生活成本負擔和負面的發展衝擊包括有地價、房價的高漲。

全球資訊化城市表現的新時勢，在新都市政治中的社區參與與面對資訊化社會浮現的新挑戰中，全球經濟的不均等發展中，包括了日漸顯著的兩極化與社會張力同時並存。一方面全球鉅形城市(megacities)如全球網絡的節點般作用一樣做為資本跨國流動的地標，而城市、區

域(city-region)按照新工業空間的網絡進行再結構，另一方面地域上不相連與片斷化的城市與階級、性別、性傾向、族群、環境、甚至是宗教議題相糾結表現成為認同的社會運動，將是全球文化的多元融合的發展趨勢（Castells，1996、1997）。並且經由社區參與的機制，地方與都市社會運動有可能改變都市的風格，以及轉化國家的品質，最後地方社會會變得更成熟，這是曼威·柯司特（Manuel Castells）所謂的在草根社區參與基礎上，國家與社會間的一種新歷史關係之建構（夏鑄九，1995、1997a、1997b）。

過去地方政府經常扮演再生產領域中的角色，以集體消費的形式提供勞動力再生產所需的都市與社會服務。現在在城市裡的區域治理體系裏，更強烈地關係著城市區域在全球經濟競爭中再工業化的機會。事實上全球化是資本的全球化，當國族國家弱化時，它的相對體市民社會其實也隨之動搖，市民社會不是一個去歷史與去政治的人類未來，也不是我們滅頂前的稻草。本土地方自主性的建構是要抵抗並翻轉全球資本主義體系，而不是回到中世紀的歐洲或是十四世紀的義大利城市。到現在我們都還在摸索已經來臨全球資訊化資本主義的矛盾，並且一起尋找抵抗的方法之中，而社區參與式設計提供的也是一種過程，它與人民結伴而行一同改變空間以及改變社會。

## 八、台中都會區開發計畫

台中都會區為台灣中部發展重心，其未來發展除了關係到本身在整個區域發展的地位，也是刺激鄰近外圍地區發展的主要助力，影響很大。如前所述，台中都會區的產業經濟基礎，已轉變為工商業發展型態，都市化程度亦伴隨經濟結構的轉變而更加顯著。展望未來雖然相關上位計畫所提的台中都會區範圍都不相同，但不論是「國土綜合開發計畫 85.12」（經建會，1996）或是「中部區域計畫第一次通盤檢討 85.8」（台灣省政府，1996）均指出配合「亞太營運中心計畫」（經建會，1995）為台中都會生活圈的重點工作。

相關上位計畫對於台中都會區的產業發展構想中，顯示多以發展為區域辦公、工商服務中心、科技產業與設置研究發展中心、科技園區、轉運與物流配送中心為主軸。個別產業發展計畫的相關重大產業發展計畫執行及建設的期程，都會讓都會區的產業成長與人口發展重分配，並可能衍生出相關交通問題。所以來看相關上位計畫與都會區歷年的發展特性而言，如果相關工商業建設計畫依照期間開發，並發揮預期建設效果連鎖反應，初步估計將可提供約 4.4-5.7 萬二級產業直接就業機會，與約 3.3-5 萬三級產業直接就業機會。而將可預見會帶動重大建設計畫附近不動產市場的地區開發，因著產業的聚集而有乘數的效果，而讓台中市形成另一居住中心與就業中心。

表 3-4 上位與相關計畫的台中都會區產業發展構想

上位與相關計畫名稱	產業發展構想	備註
台中都會區實質發展規劃 行政院（81.06）	1.文化城 2.國際轉運港（台中港） 3.資訊中心 4.科技園區及研究發展中心（金屬、機械、航太及生命科技等） 5.區域中心都市之服務機能：行政、國際會議中心、展示館、飯店、商業、娛樂、文化、教育、醫療 6.農產中心	台中都會區包含台中市、台中縣（和平鄉除外）、彰化縣 12 處、南投縣 2 處，共計 42 處市區鄉鎮
台中市都會區發展策略研究 台中市政府（84.12）	1.科技工業園區 2.結合工業科技及學術研究之製造業中心 3.開發國際性空、海運，鄰近地區劃設關聯工業區 4.開發工商綜合區、大型購物中心及倉儲中心	
中部區域計畫 內政部（85.08）	台中沿海平原：技術密集型產業及服務業 台中盆地：地方資源型產業 台中台地：農業及遊憩機能為主 丘陵山地區：觀光遊憩及農牧	台中生活圈包含台中市、台中縣、彰化縣、南投縣，共計 35 處市區鄉鎮
國土綜合開發計畫 經建會（85.11）	中部都會帶： 1.區域辦公中心 2.全國人員訓練中心 3.航海貨運轉運及配送中心 4.高附加價值產品製造及研發中心 5.航太科技中心 6.製造業中心 7.觀光遊憩中心	中部都會帶：包含豐原、台中、中興新村、彰化及斗六

資料來源：修訂台中市綜合發展計畫 2000。

## 九、市政政策的不明確

台中市過去雖然作了許多規劃工作，但就整體都市發展來看仍存有一個盲點，也就是相關的都市基礎資源並未建立完整的資料，其中有的台中市主要道路的開闢建設，並未配合著都市脈絡的走向計劃，呈現道路割裂都市的不協調現象，而且台中市私部門的住宅開發建設能力非常強大，多數未能融入公部門的建設計畫之中，造成都市成長管理與更新系統無法落實，同時台中市具有許多地方性特色的地方，例如許多早期的發展地區，在其區域已經形成了獨特性的空間，但卻在都市發展過程中漸漸的被模糊化，喪失了原有的歷史文化特質，是在都市計畫中未受重視的結果，就讓構成台中市軸線的中港路、文心路等重要幹道成為軸線心臟。因此，在台中市的心臟地帶不清晰及主要幹道街道景象不明確的情形下，很難有特殊都市特質的作品產生，讓其建立起台中市鮮明的都市意象。

後工業城市轉型過程中的種種現象，諸如環保抗爭、勞資糾紛、廠商出走、廠房關閉、

失業率提高等等均是近二十年來的台中面臨的種種課題，也是台中發展城市管理的重要問題。近年來台中地區的城市管理是否符合後工業城市發展趨勢的需求，而由於後工業城市欲維持原有的規模與活力通常會面臨強大的轉型壓力，地方政府應該重視全球化過程中被邊緣化的程度，以及衡量地方具備的條件對城市發展做出適當定位，在影響後工業城市發展的因素中，除了認為有傳統上的因素像是區位及交通條件和公共設施等，地方政府重視的因素應包括有地方需有明確的發展方針、能充份發揮自身優勢且建設高品質的生活環境、強化地方知識傳播與學習能力，來營造吸引廠商的有利環境，調整各項制度趨於彈性化、培育地方領導人才例如高科技技術人才等。雖然台中市政府在因應轉型所做的努力包括有從經貿、生活、和文化方面進行多方面的城市管理策略與作法，然而台中地區在後工業社會中所顯現的學習能力、創新能力、以及彈性制度卻是相當缺乏的。原本台中市的自然環境因都市計畫而形成的都市空間，這些環境在發展的過程中缺乏了都市的方向感與清晰的規劃（常常同一條路的路名不盡相同），這使得台中持續地在未來，面對城市的改變和成長會有其困難點，因此都市必須透過整合的努力建立起共識，培養出都市的特色並強化、保育這些特質，在現今台灣整體環境不令人滿意時，有信心地去改善，才是身為居住在其中的台中市民。

## 第二節 台中市的中心區

以往我國人口快速成長，都市化也隨之快速發展，因此即使原來的市區品質不好，但是卻可以發展新的市區甚至新的都市，以提供新而較高品質的都市環境與機能，但是目前我國人口成長率已大幅下降，預估未來十年可能增加的人口大約只有過去五十年的四分之一，人口結構將快速老化，因此，都市再擴大的機會不大，會往區域（區塊）性的空間性發展，所以要提升原本的都市生活品質及都市機能，以改造都會空間的歷史契機，這就是現今市中心區期許的想像空間規劃。

台中市政府為了中區做了不少事情，這十年來，市府為中區投注的心力不知凡幾，為了振興中區做商圈再造，又整頓繼光街、電子街，不斷整建台中公園，興建中興、自由路立體停車場，鐵路地下化等，再加上最近中區四條單行道改雙向道等政策，都是為中區投注心力的傑作。站在市政府的立場，是想要振興中區，並有計畫的引進業者、民眾進入消費，但是站在消費者的立場來看，一個商圈如果有生意可做，就算擠破頭大家也都想進去，就如同台中市的七期重劃區（副中心區）附近，已經帶來許多外來的人口及商機。但是現在的中區就如同鬥敗的公雞，在現今的大環境中不如人，就算敞開大門，恐怕也沒有人去。所以，台中市中心區要如何發展，就要看如何以自己本身歷史的淵源架構，來發展最有利的產業建設構想。

### 一、台中市都市發展歷程

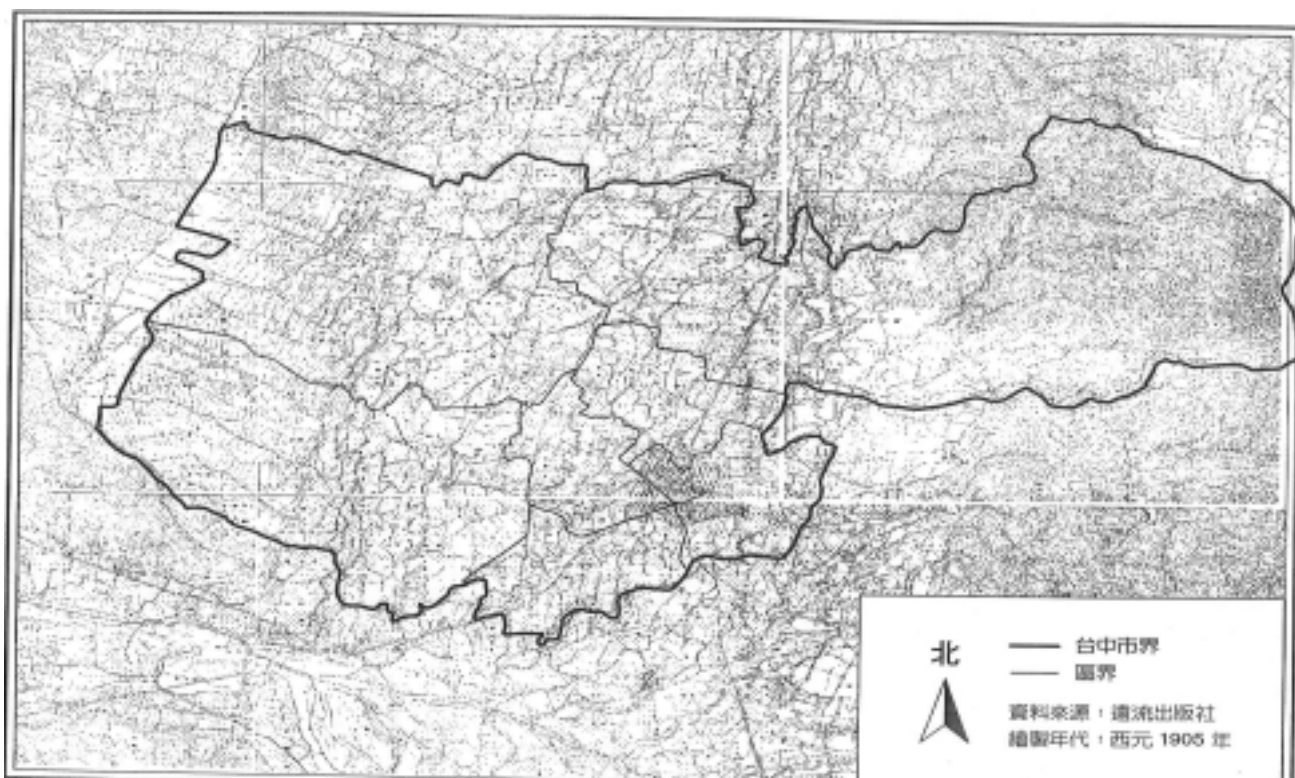
台中市的發展迄今已有三百餘年歷史，其發展過程約可分為清廷拓墾、日本開發建設、以及光復後國民政府經營時期三個階段才有今日成就。而台中市中區傳統街廓發展歷史，依時代區隔可概分為下列階段：1.明清時期（西元 1895 年以前）2.日據時期 3.光復後時期 4.到現今的都市規模。

圖 3-2 台中市要覽（此圖以廣角的方式勾繪台灣全島，特別標示台中市區的重要建物指標）



資料來源：台中市珍貴古老照片專輯陳慶芳先生提供

圖 3-3 台灣堡圖 台中部分



資料來源：台北遠流出版社 1805

在商業方面，從清朝的農產品交易中心的商業型態，到日據時代的塊狀中心商業區，到民國 60 年代已演進為放射式的發展，至 70 年代則建立了副商業中心的多核心發展模式，到了 80 年代，百貨公司、量販店等也隨著人口的郊區化開始在市中心以外的地區設立。依時代區隔可概分為下列階段：(一) 清朝時期 農產品交易的商業型態中心 (二) 日據時期 市中心商業區的建立 (三) 光復後至民國 60 年 - 中部四縣市商業中心的形成 (四) 60 年代 區域中心機能角色的賦予 (五) 70 年代 自由路及三民路百貨商圈的成形 辦公室市場的興起 (六) 80 年代 百貨公司的去中心化、商業現代化、商業區用地面積的擴增及舊市區的沒落、中港路、新市政中心成為明日之星。

## 二、台中市都市的空間紋理軌跡

台中市為台灣中部最大的都市，也是台中都會區的主要核心都市，從發展軌跡來看，台中市在 1891 年時即已形成現有的舊市中心區，延續這一百多年來，舊市中心區始終提供交通運輸、零售商業、政府部門辦公活動及居住混合功能，而台中市早期發展的聚落形成繁華的老街，各條街道或因沿街建築的構造形式或因建築立面的特色，形成獨樹一格老街風格。此類老街滿是人們生活的痕跡，亦是地方居民重要的記憶空間，且老街的一磚一石，皆透露著地方歷史的歲月，對地方具有歷史承傳的價值與意義 (賴順盛，曾藍因編，1989)，在老街中仍

留有日據時代留下來的巴洛克式和後現代主義風格紅磚立面老街，也有一些大正後期的木板牆建築，甚至部份老街還有一些土角厝參雜其中，增加了老街的人文氣息（台中市政府，1985）。1954年台中市為分散式的小聚集，還未形成一完整的街市，至1955年以後於自由路、中正路街角開始有了商業店面的型態，形成了市中心區。1956年發佈舊市區都市計畫案。1957年擴大市區範圍，由西北呈扇形展開，並規劃配置三條環狀道路、結合公園綠地，形成現在的台中都市原型。1963年 - 1964年，從火車站大門前自由路、繼光街、綠川東西街等橫向道路與成功路、中正路、中山路等縱向街道形成棋盤式網狀街，商業行為也向巷弄間延伸。1960年代以後，經濟逐漸起步，都市化程度明顯成長，由於市中心商業區快速發展與擴張、商業型態的改變外，藉由道路的建設，台中市中心的空間慢慢往外擴展。對於市中心區而言，構成之元素包含辦公、零售、旅館、住宅、文化和娛樂等，對於城市的活力十分重要，台中市成為中部區域消費中心（台中市政府，1985；賴順盛，曾藍因編，1989）。1963年以後，工商業蓬勃發展，加上省政府遷至南投的影響，市區發展逐漸呈現飽和狀態，導致人口不斷外移、道路的開闢及公車的行駛，台中此時期的空間發展已漸漸伸入屯區。中區為台中市最主要的商業、服務業中心，然而到了1970年代以後，即面臨都會人口快速遷移變動，以致郊區化的都市發展變成不可避免的趨勢，相對地到了1980年代末期，舊市中心區的競爭力逐漸在郊區化的勢力牽動以及房地產開發的壓力下，逐漸面臨頹廢及功能不彰的困境，同時郊區亦形成龐大的已完成都市計畫劃設但尚未完成開發的新社區，並成為台灣地區空屋率最高的地區。

圖 3-4 台中都市計畫圖發展沿革圖



資料來源：台灣中部區域計畫(第一次通盤檢討)1996



台中市街的命名在日據時期以綠川的橋名做為東西直行街名。而南北街道即以大正橋通(現民權路)為界,分別取町名。形成市中心的干城橋(今成功路)、櫻橋(今中正路)、新盛橋(今中山路)三條通。橫過榮町(今繼光街)、大正町(今自由路)、寶町(今市府路)、錦町(今平等街)、新富町(今三民路),其中中山路及繼光街,多為日本人經營的商店林立,街道燈光很優美。

圖 3-5 台中市成功路



圖 3-6 台中市平等街



日治時期台中市的主要街道,命名為櫻橋通(今中正路)

圖 3-7 台中市中正路



資料來源：台中市珍貴古老照片專輯楊建章先生提供

圖 3-8 台中市中山路



圖 3-9 台中市民族路



資料來源：台中市珍貴古老照片專輯楊永智先生提供

### 三、台中市中心區空間紋理分析 - 從舊市區以直角方格為開始的發展脈絡

從台中老市區的市街圖上看市中心區，全是規律的直角格子，每九個格子成一組，外緣繞以較寬的街道，每一組中則有四條窄街形成井字形。這種九個方塊一組的格子重複數次，組成更大的格子東起鐵路，北至台中公園，南側止於一條文教帶(從大同國小至省立醫院) 組成城中有城的老市區。從地圖上看台中市的市中心區是十分理性的，街道有序方向感很清礎，而這些理性化的格子卻是很多變化和十分穩定的商業，甚至有城中城的巷道系統，所以台中市的市中心區有其風格特性。

台中市街鳥瞰，具優美的文化城風雅街景，此張照片是日據時期台中市街鳥瞰圖。眼前的道路為今民權路，遠方四方形建築物是台中市政府。

圖 3-10 台中市中心區棋盤圖



資料來源：1 台中市二千五百分之一彩色空照正射像片及都市計畫地形圖冊  
2 台中市珍貴古老照片專輯

台中市中心區的變化還有另一種更戲劇性的層次，從地圖的街廓中可以看到一個巷道系

統，這些巷道在街廓中有呈十字形，有的是丁字形但都是直角形，其中唯一的一條斜線是台中市清代老街的遺址，其特殊的角度代表了時間的痕跡。

在圖中這些巷道內有商店也有住家，商店的型式較街廓外緣簡單許多，有些甚至只是攤子，從畫照片的攤子到所謂的電子街、繼光街內容變化多端，這些巷子形成另一種天地和街廓外緣截然不同，幾步之內的空間體驗可以從大型城市變到台灣小村鎮的味道，因此台中市的市中心區是城中有城，兩種生活密密的編織在規律的格子裡，所有的街道都是密集發展的商業，店鋪銜接可說是一家接一家，因此高密度發展的商業行為形成了台中老城區熱鬧而吸引人的氣氛，商業自東端的火車站前開始至中正路自由路口形成最流行的地段，台中市商業的變化不只存在於中正路一線，在中正路或自由路這兩條大路平行的次要街道也有非常不同的商業特色。中正路北側的成功路有一段是南北貨的中心，並且和中正路上最流行的服飾形成強烈的對比。電影院集中於自由路及中正路附近，雜貨店集中於今成功路，而繼光街則有不少布莊集中在這裡，現在已經沒有當時明顯集中現象，但當時的影子仍然依稀可見。商業由此向西逐漸改變型態，到三民路第二市場一帶的商業已沒有大都會的格調，而十分地方化，在當時只看店品的設計陳列就可以體會到商業的類別和層級（台中市政府，1998；台中市政府，2000b）。三百年來台中市由最初的農村聚落，逐漸演變至今日的都市，一方面是由於它位居南北適中的台中盆地，另一方面則是集經濟、交通、文化、政治於一身，才能造就今日成為中部門戶與交通樞紐的重地。

#### 四、台中市的二元都市意象 - 老市區與重劃區

台中市在都市發展的過程中明顯地在市區中出現兩類不同的都市型態，有老市區與重劃區。舊市區由於土地高度的集約發展，加上繁忙的交通運輸行為皆發生於這裡，因此建築擁擠、街道狹小，而重劃區因尚未有大量的開發行為，因此景觀上顯得空曠而荒涼，在面對這樣極端的都市景觀，發展都市的方法而有所不同。台中市中心區的都市經早期日治時期的都市規劃奠定市中心四十五度斜交的格狀系統，都市的街廓完整，交通道路層級清晰。國民政府接收以後，都市歷經多次的都市土地重劃而擴張，擴張地區的格狀系統與每次的重劃範圍有關並且自成一格，密度與交通層級也都各自不一，市中心區因早期規劃為四十萬人都市的規模，歷經發展已呈現過度繁華而有衰退的現象，城市活動於是漸次移向外圍重劃區，尤其是移至以中港路沿線及七期重劃區（台中市政府，2000b；台中市政府，2000e）。目前都市道路以市中心向外輻射連結台中市週邊，與市中心外圍三條環形外環道路兩系統相互交疊，形成台中市的主要交通架構，中港路貫穿整個台中市區，連結市區火車站至與西側高速公路交流道，向西至台中港區與主要工業區，成為最重要的都市軸線，沿線並形成商業與娛樂中心及企業辦公大樓相互競逐的場域，形成一個軸帶空間。跟隨著國際化的腳步，台中市由中港路為軸線向七期重劃區延伸的一帶逐漸形成大型國際資本的開發形式，都市天際線與城市地

景開始朝向國際都會形式發展。

## 五、台中市中心區外圍的重劃區 - 形成環狀發展的新市區

台中市自廿年前開始便於老市區的外緣開發一至四期的「重劃區」，將原本是稻田和小聚落的郊區變成格子狀的市街，一系列的重劃自北屯連到西屯再轉向南屯。正因為這個發展序列，使得街道格子的方向也跟著轉變成環狀的發展，因此產生了和老市區相互差異的狀況，街道不再只相互平行或垂直，因而出現環狀道路和輻射狀道路（台中市政府，1985、1989、1998）。而環狀的道路轉彎使人從東西向的運動變至南北向而不自覺，造成環形的都會道路系統，這是因為環狀道路每折一次方向上只改變約卅度，人在直覺上以為自己沿一條直線在前進，因此老市區的方向感被打破了。此外由於道路因轉折而改路名，常常使外地人迷路，輻射狀道路也很令人迷惑，原本相鄰的兩條街，向外延伸一段距離之後越分越遠，中間又夾了幾條小街，不但和老市區的秩序不同，地區的自明性也不易建立。加上重劃區全新的路名，即使當地人也不易辨認方向，因為以老市區的方向感應用在重劃區，可能行不通，老市區街道間可以預期的方格狀相互關係，在重劃區中並不易辨明清楚。

## 六、台中市都市擴張階段

在日據時代到光復初期的第一階段的都市擴張早期階段，受到柳川及道路的共同影響，實質意象並無重大改變，商業的引進只有以很緩慢的速度進行，在民權路及向上路靠近交會口處，連棟透天商店興建取代一些舊建築，還是維持著高級住宅區的意象。舊都心強烈的中心性格特性，此時的梅川穿越兩者之間，在梅川兩岸住宅漸漸興建起來，填滿兩個正交格子系統之間的空間，這個發展是在兩個區域演化壓力之下所產生的共同演化結果，但這個郊區也漸漸引入商業行為，在連棟透天店舖民權路及向上路靠近交會口處兩側漸漸的興建起來。在都市擴展的中期階段演化，受到中港路開通及道路網絡系統的完成，四、五期重劃區的規畫及外圍人口成長的壓力，及舊都新商業擴展的張力共同作用於此區，靠著公益路的地區街廓，模範市場的出現代表另一種層面的壓力導致的共同成長擴大地區，成為都市演化中介於舊都新商業區及新重劃住宅區的中間地帶。一方面由於住宅區外擴，另一方面由於因人口增加產生商業行為的蓬勃發展，四、五期重劃區的完成及忠明路及文心路等外環道路的完成，將都心與北屯、西屯、南屯三個早期發展的郊區連接而成為一個完整的都市腹地，在早期發展的點狀的發展區之間填上另一種紋理，成為都心擴展及各零星發展區的共同演化過程。在最後階段是都市快速擴張的階段，前階段的都心範圍中大致是以忠明路為界，但是在舊都心的商業行為與新興重劃區還是維持逕渭分明的商業與住宅區（成大都研所，1989）。但是在這個階段，商業機能漸擴及新興的重劃區，形成眾多商圈，如中港路的全國商圈、大雅路的家具街、三民路的來來商圈、中友百貨以及新形成的廣三 SOGO 百貨商圈等，在新興區域中置入商業行為使得早期的重劃區變成為住商混合區，這種的演化現象是因舊都心的商業區擴展

的壓力與新住宅區的需求壓力所導致共同演化而成，後期階段的整合，朝著休閒與辦公機能的住商混合區發展，主要因素是因介於舊都心與全國商圈、美術館休閒區之間，而成為這兩者共同成長的結果，所以除了新建的辦公大樓之外，舊的建築改建成庭院餐廳及咖啡廳等休閒商業空間等情形到處可以看到。

### 第三節 台中市中心區的沒落

台中市過去的發展乃自大墩街開始，後來更因為火車站的設置，在台中市中區一帶成為人口密度極高的地區。中正路、中山路等主要商街都位於市中心區的重要位置，加上市府機關設至於此區塊內，使得此區成為台中市商機最為繁盛的地方，可是後來各期重劃區漸漸開發設置下，加上中區地方的人口老化、環境老舊使中區繁華不再，戶籍人口也在逐年的減少。

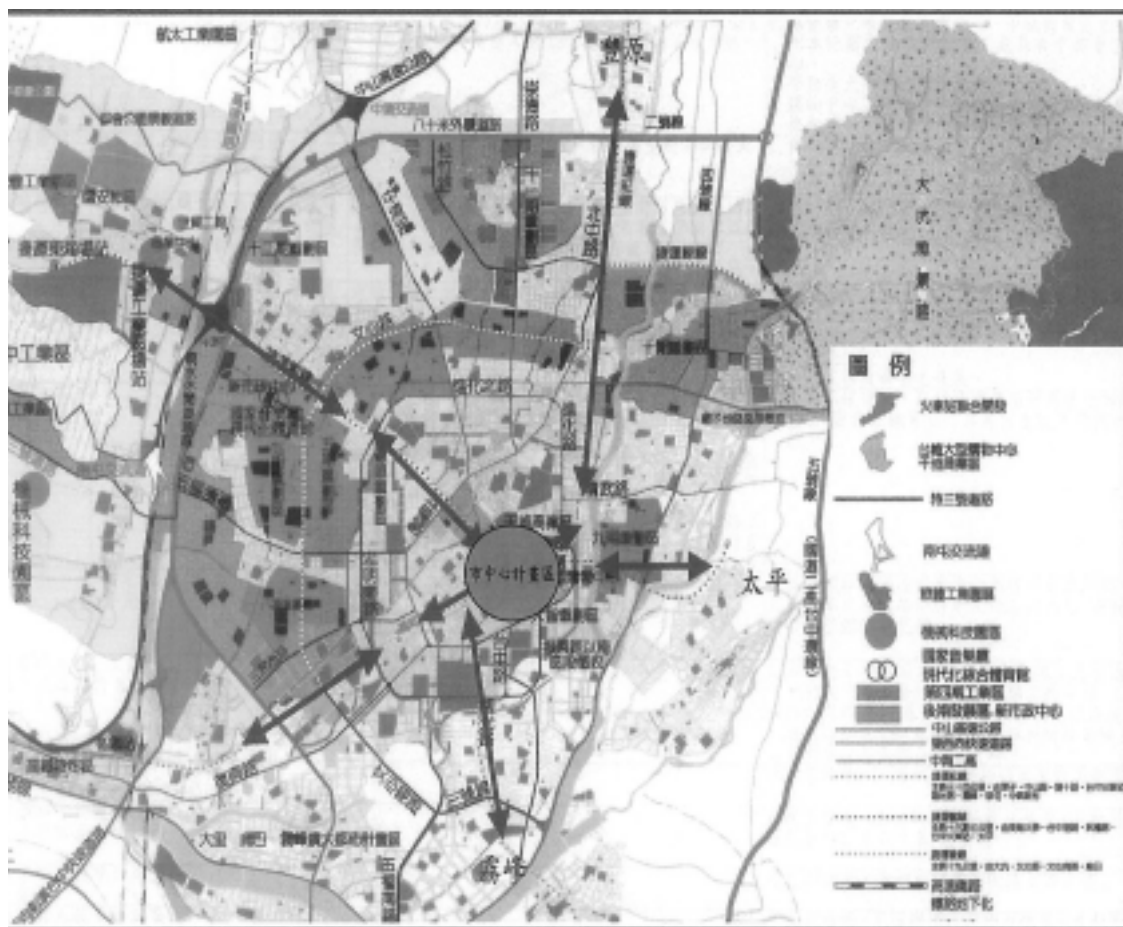
#### 一、台中市中心區商圈的現況

現今的商家不僅數量越來越少，在既有的龍心商圈、第一廣場僅在假日方能舉辦活動，吸引部分人群，此外因居住環境惡化戶籍人口亦逐年減少，與台中市整體人口的逐年增加形成相當明顯之對比。而現今在經濟多元化與全球化結構變遷的過程中，中部居民消費型態與資訊需求轉變迅速，市中心區傳統商業型態受嚴重衝擊，商圈競爭漸趨弱勢，故經濟重心漸轉移至其他新興商圈，因而舊市區待更新問題亦浮上檯面缺點包括有市區老舊、商業與消費外流、交通及停車設施不足、產業轉型新商圈紛紛興起等問題而漸走向衰退沒落的處境，尤其特別是百貨類衰退最為嚴重。由於近年著重於重大交通軸線的西向發展，舊市區的空間品質在建物普遍老舊、公共設施明顯不足以及整體環境低落的情況下，已無法滿足新興消費型態的需要，造成市中心的衰敗。儘管目前市中心仍具有市政、鐵公路轉運功能，然而一旦新市政中心專用區計畫與高鐵烏日站興建等重大建設付諸執行，原舊市區的功能及重要性極可能被移轉與抽空，因此舊市區的新定位與轉化成了迫切需要的思考與定位的課題。

#### 二、市中心區的都市問題

實際上在都市機能到達尖峰階段時，單靠都市計畫的手段已無法維持都市機能不老化，因此才有都市更新去補充和增進都市機能，企圖大大地延長都市的壽命，台中市市中心區密集發展，人口密度偏高發展，伴隨的住宅分佈不合理，造成地方發展不平均，需協調控制中心商業區的過度密集發展。而都會區外圍鄉鎮人口成長緩慢甚至衰退，台中市都市發展的危機與區域發展的失衡，使得市中心與近郊人口成長快速的地區，由於公共建設趕不上人口成長的速度，造成居住環境品質的低落，例如交通擁擠、停車位不足、公共設施缺乏等。人口過度集中台中市的市中心與近郊，拉大了與偏遠地區的發展差距使得不均衡發展的情況日益嚴重。且由於主要重大交通軸線向西發展，而缺乏良好掌握的發展目標再加上而舊市區空間無法滿足都市持續發展的需要，造成新興消費、住宅西移的趨勢，目前中港軸線上的中心發展幾已成形，但其功能與角色似乎並未能充分考慮與掌握未來往國際城市發展的機會及可能性。

圖 3-11 台中市中心區位置圖



資料來源：台中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案期末報告 2000

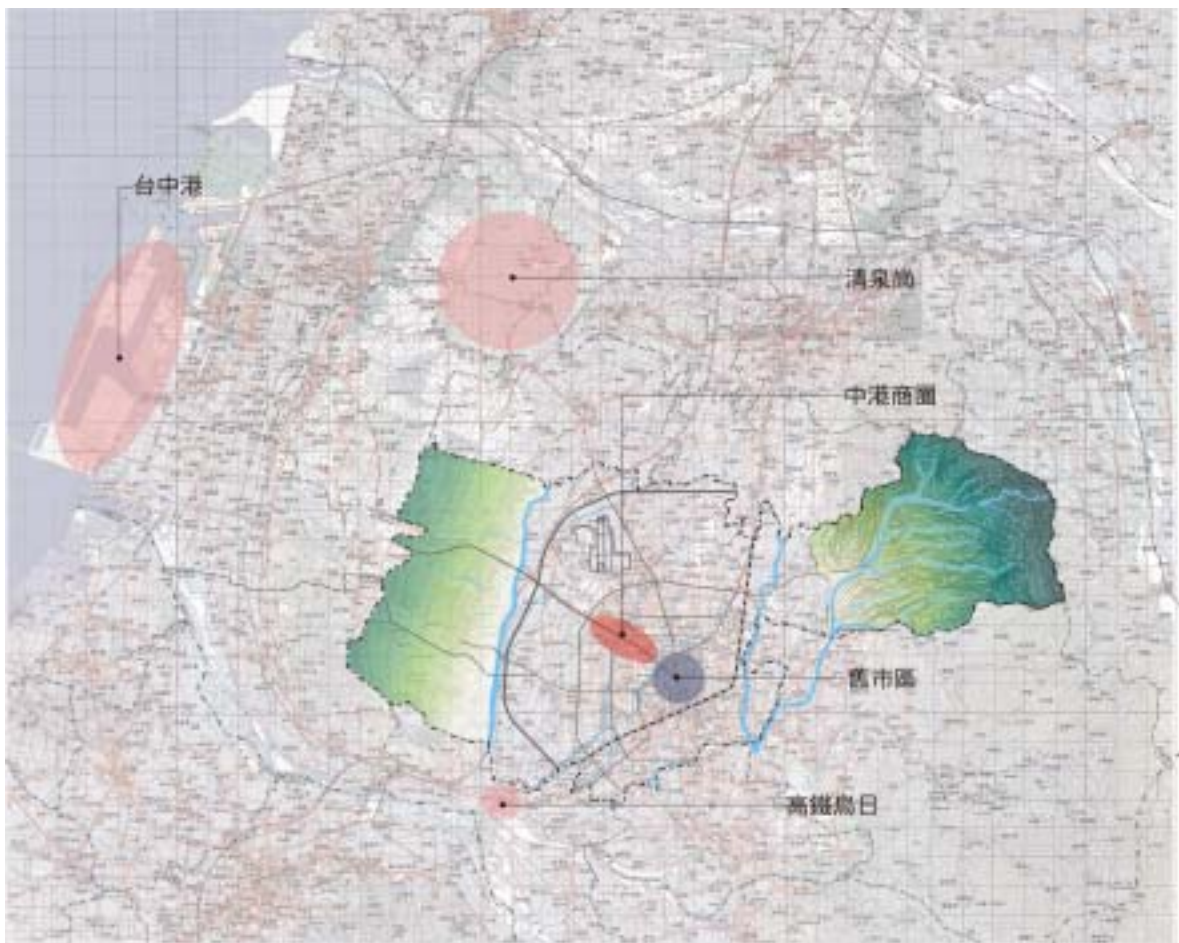
### 三、市中心區的產業經濟

由於市中心區佔台中市的總面積之比例很小（佔台中市總面積 1.44%），故場所單位數佔台中市的比例有限很少有超過一成之比例，但很明顯的社會個人服務業和批發零售餐飲業均超過一成的比例，可見在其中的營業性質偏向社會個人服務業及批發零售餐飲業，可得之中區的產業類型是偏向批發零售餐飲業，但在人口不斷外移之下，產業未來是否仍有這般的遠景就必須抱持著保留的態度了，因其競爭力不足正趨於沒落之中。市中心區的商業發展密集土地利用同質性高，強化了整體發展效益，但是市中心區生活圈既有建設密度高，生活機能便利的條件，在裡面的傳統街巷文化與尺度，將來有助於塑造具特色的都市意象與活動。但是市中心區範圍為既成發展區，土地及建物發展密集，未來可發展用地及規劃彈性較低，而且都市發展郊區化商圈外移，降低市中心區發展活力與機會，在區中的地籍分割零散，權屬複雜整合不容易，並不利於地區整體發展，在長期缺乏就業機會下，人口外移嚴重。台中市中心區在勞動生產力上則是處於劣勢的地位，這個矛盾的現象可推斷出計畫區在未來的競



爭優勢地可能轉變，因其勞動生產力已較台中市低，可能造成單位產值的下降，城市有其不同的發展起源，也有個別不同的生命週期。當都市因內在與外在因素讓其發展面臨瓶頸而停滯不前甚或日漸衰敗之時，就要為舊市區做更新計畫（台中市政府，2000b、2000e），如不能融入舊市區發揮舊城的魅力，重劃區或新興地區的開發，就如同不能產生新生命和新意象與舊市區產生共同的關係，台中會將面臨台灣許多快速發展地區已經明顯可見的紊亂現象及快速衰敗而極難回復的城市歷史結果。

圖 3-12 台中市中心區有衰退的現象而且台中市舊市區發展相對緩慢



資料來源：台中市都市發展策略研究計畫

#### 四、市中心區發展定位的空間想像

市中心區的街巷空間及建築物包含著由日據時期、光復初期一直發展至今，現況不僅建築物新舊雜陳，鄰里及地區的公共服務設施之機能及數量都嚴重不足，其實質土地及建築物使用更是混合複雜且零散發展。因此市中心區的首要之務乃是在於如何改善日漸衰頹破敗的現實環境，依據個別街廓特性再來重新規劃更新區內交通動線系統，避免更新的動作造成大幅破壞原有街巷紋理與地權狀況，達成交通動線系統的完整性（台中市政府，2000b、2000e）。



並且依據建築物狀況整建或維護的方式與型態來恢復建築物使用機能，避免全面性拆除方式進行更新。以全市性角度而看，市中心區都市街巷空間與建築形式風格其歷史與美學價值是全市之母，他代表著歷史的見證過程，也擁有諸多全市性主要機能設施及開放空間等，如火車站、市政府、中山公園等等，市中心區一直以來也是全市性行政、商業與文教中心，然而長久以來對於市中心區整體都市意象，卻一直缺乏有效的塑造其風格特色的實質辦法。

圖 3-13 台中市中心實質環境調查範圍示意圖



資料來源：台中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案期末報告 2000

## 五、市中心區由於交通軸線往外擴展

由於主要交通軸線的西向都市發展，加以舊市區空間在建物普遍老舊公共設施不足以及整體環境品質低落的情況下，無法滿足新興消費型態的需要，在商圈轉移下的都市多核心結構模式由於新市中心幾已於中港軸線成形在與如精明一街、逢甲商圈及理想國社區等地方中心商業核心互相拉扯之中，中區不論就業人口、場所、企業及就業員工數方面近十年來已呈現 30%以上高度負成長，顯示舊市區正面臨快速嚴重的衰敗命運。目前舊市區仍具有市政交通、轉運功能，然而因高鐵烏日站即將完成，市政與交通轉運機能的可能轉移，舊市中心區主要的市政、轉運功能可能被移轉抽空後，必使舊市區面臨新的定位轉化。再來由於台鐵鐵道的分佈阻隔東區都市發展，使計畫範圍東區部分呈現長久以來都市發展停滯狀態，近十年來人口呈現接近 10%的負成長，極須要注入新的活力來改善環境品質低落的目前困境。



台中市重劃區的生活型態和市中心區很不相同，人口組合是新的，因此鄰里關係較難建立，所以衍生出來的都市文化和老市區很不同，重劃區的規劃不夠明確，一切任由市場來主導，所以開發案的品質好壞不一就左右了重劃區的都市品質，此外原本不足的公共設施和不夠嚴密的開發法規、加上初期開發的較低水準，都不易形塑重劃區的地方感。因此如何藉由都市發展方向來對重劃區現有與未來的環境品質加以形塑，將是台中對於重劃地區發展的一個重要問題。

## 七、形象商圈對市中心區的想像

台中市至 1991 年起五年內，中區場所單位數平均減少 32.60%。若假設舊市中心造街後普遍環境品質的改善可提升商家進駐率達 20-30%，那預計增加商家 600 - 800 家。若以零售消費業每單位 3.8 人為員工計，預計增加就業達 2,000 - 3,000 人(台中市政府, 2000b, 2000e)。並且透過街道環境品質的改善，避免舊市中心持續衰敗對於整體環境的負面外部性的遽增，以形成地區發展投資的促動，同時藉由地區發展特色的強化，提供特定新世代族群文化的發展，豐富都市活動的多元性。

以繼光街、自由路二段、民權路、中山路所圍繞的街廓為主。西面自由路的銀行、餅店所構成、南面為民權路上的小型企業商家，東面是正進行蛻變的繼光、電子商店街(台中市政府, 1999a、1999b)，北面則是中正路。以零售商業為本的經營策略而且以行人為主的交通規劃原則，並以市中心區文化歷史特色為根本的地區精神，將市中心商業區即舊市區，改造專業商業行為消費商圈，利用人行徒步的方式，針對商機的提升及營造優良、舒適的購物環境為主要目標，提出相關造街計畫、社區服務改善計畫及配套措施，找回昔日的市中心。

圖 3-15 台中市中心



資料來源：台中市九十年度中區舊商圈社區規劃師規劃服務案服務建議書

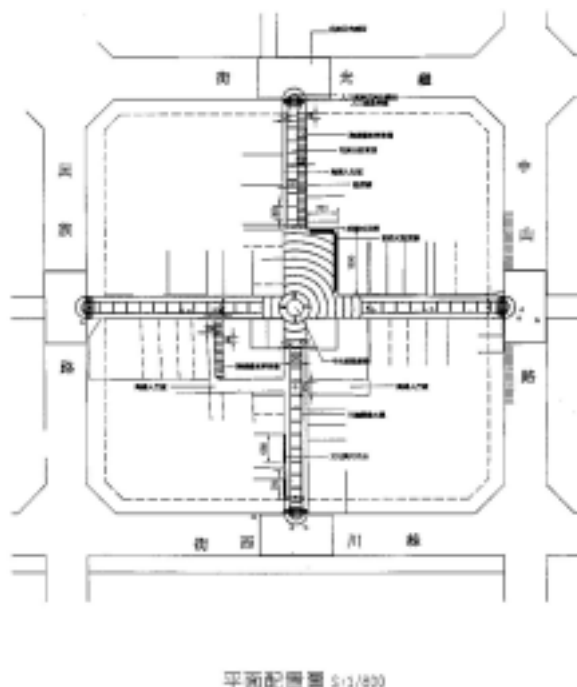
依據「商店街條例」並且鼓勵依不同經營特性成立多元的街區管理委員會，並以此作為地區發展主力活動之業務推動，透過街區委員會的參與，建立街區環境改善與活化的共識，街頭活動企畫，為能營塑多元、豐富的城市創新氛圍，並透過經常性的街頭活動，或是城市性交流、活動的策畫，建立空間使用的模式，並結合地區產業促進組織參與。例如成功路長約 600 公尺該路段毗鄰中正路、第一廣場，由綠川延伸至三民路間，提供市中心充分的停車需求、創造完整人性的逛街環境、改善舊市區混亂老舊的意象，將中區產業街道概念推廣為眾人所推動成功街道管理組織系統，開闢地方民眾與商家溝通意見的管道，並引入民間力量進行舊市區的更新及中區商機再造協助成立制度的街區組織，藉由自立性的提昇及管理，使商圈發展產業特色，發揮群聚效果來提升整體競爭力（台中市政府，2000b、2000e）。市中心區發展已久且便利的交通為計畫區帶來人潮，前往中區消費的原因「交通便利」佔多數，加上商品選擇眾多，金融機構的總部多設於此，而讓商業中心的地位與機能極為明顯，就是一個利基點。

圖 3-16 台中市中區繼光街行人徒步區



資料來源：台中市中區繼光街行人徒步區工程 1999

圖 3-17 台中市中區電子街徒步計畫



資料來源：台中市中區電子街行人徒步區計畫 1999

## 八、消費與觀光的空間想像

不論消費行為層次的高低，消費行為都可歸納成一種為了滿足人類各種需求的交換行為，空間消費主義發展成郊區大型購物中心掘起與商業競爭行為，關於台中市早期消費習慣是以沿街店面方式，然因沿街商店面積小，缺乏整體經營管理，且因停車空間不足，動線不良並缺乏舒適的購物環境，致使消費者改變消費習慣而往新興大賣場消費購物。目前生活圈內出現幾個大型購物中心，如中港遠東 SOGO 商圈、新光三越老虎城、新光商業商圈及商業綜合區，一定將加速市中心區傳統零售批發業等經營壓力，而呈現大幅衰退現象，近年來隨著都市郊區化發展以及消費購物型態與據點的改變，新興商圈及地區核心逐漸取代市中心區的地位與機能。市中心區一直面臨人口及產業日漸衰退與外移的威脅，市中心再發展成功的關鍵應該是在於地區產業能否振衰起來，活化產業發展來遴選具歷史意義及特色街巷的商業空間，透過造街與徒步街規劃的方式，活化地區商業空間及機能來復甦市中心區商業帶動地區發展。

市中心區在台中都會區的發展中，定位為服務中部五縣市的都會型商業中心，並提供較高層級的商業服務類型，未來透過都市更新的方向為建立舊市中心商圈，並在既有傳統獨特的都市紋理，形塑有別於中港商圈等新興商圈的國際性商圈型態，發展以中正路和自由路中，配合小街廓的都市紋理，輔以徒步活力街區的規劃營造商圈特色，以引進新興休閒消費文化活動至舊市區，形成新世代的文化、流行、休閒中心與夜市區來加以合作，並且整合計畫區鐵路地下化的站區開發，及北側干城商業中心與台糖大型購物中心等現代化商業設施，藉由動線連結使傳統街區與現代多樣化功能設施連結在一起，整體提升市中心與後站地區的競爭優勢。而綠川與柳川皆以南北向穿越計畫區，在市中心區缺乏綠意的現況中，為市中心區保留了極為寶貴的綠色走廊意象，未來應使市民的生活與水岸產生關聯，並進而誘使二側都市活動與空間整體再利用。

## 九、舊商圈在城市環境擴張下的影響

台中市大部份極具特色的都市紋理仍保留原狀，但一方面也在持續變化中。新興的開發計劃之所以會引人注目，乃是因為它們是全新的且不同於過去人們印象認知中的「台中市」。它們有時會對台中市的都市紋理及鄰里環境產生非常新鮮的效應，但有時也不盡然，一些新建行動很可能會改變了這個城市的重要特質。市中心區的產業相較於台中市仍是具有競爭力，但在人口不斷外移之下，產業未來是否仍有這般就必須抱持著保留的態度了，在台中定位發展成為中部區域的商業中心來看其中的三級產業地位是最高級的，但地區的環境卻無法配合，是發展上的一大問題。在台中市熱鬧喧騰的城市環境中，仍有一些事物恆久以來少有改變，它們帶給人們恆久的時間感，也令人們在城市生活及現代化的擁擠與壓力中得到紓解。隨著城市的成長，維護這些歷史久遠且不可取代的事物就如同建造新的事物一樣，都是人類重要的成就。此外，在市中心區的改建過程中，新建的若不比舊有的好就不應被允許去取代舊有的。

但是當人口移向郊區時商業往往隨之在後，市中心商圈在 70 年代以前獨佔鰲頭的情況，到 80 年代已隨著市區交通惡化及郊區化現象而轉移，雖然有如第一廣場等更新案，但依舊抵擋不了郊區的競爭。如果比照台北市的發展經驗位於七期重劃區的副都市中心，可望成為台中市 21 世紀的新都心，並成為都市發展建設的櫥窗，而聯繫兩者間的中港路，由於百貨、飯店、辦公大樓林立，亦將成為台中市未來發展最重要的一條活動軸線，在現今渴望成為國際城市的發展中是個很好的都市意向軸線。

台中市的主要都市路徑，包括文心路、忠明路、英才路等都不是以直角轉彎，因此在行進時經常無法精確掌握方向感，所以可運用中港路上高強度的辦公大樓等，塑造台中市獨特的都市天際線並且藉由明確的高層建築，將有效地作為都市方向感的指引，沿中港路可強

化都市方向感的超高建築地標群，包括將來的新市政中心、科博館周邊地區、以及台中車站干城周邊地區。而由於中港路具有聯繫未來的（大度山科技走廊、水湳經貿園區、以及新市政中心）三個將來發展的重要核心，其交通量的增加勢難避免，因此營造中港路超高建築地標群的同時還要致力於中港路架設大眾運輸替代通道，使中港路成為連接上述重要地點的運輸走廊（台中市政府，2001c）。基於中港路作為國際金融、觀光、工商服務之交流軸帶，同時西向高速公路產業重心的地利之便，得以在新市政中心地區，採設定地上權的方式鼓勵設置國際會議展示中心，在結合中港路各個區塊的多元休閒娛樂購物街區，以及西側筏子西都市公園的觀光資源下綜合地區發展整體效益，誘發地區發展投資的投入，同時藉由地區發展特色的強化下提供城市國際性活動的交流，以豐富都市活動的多元性，並透過中港路國際交流軸帶的發展，促使台中市都市發展的品質得以提升。

## 第四節 火車站鐵路地下化

鐵路地下化的作用在於縫合兩側土地的不當使用，所以利用地面與空間的再規劃，配合著兩側土地使用發展的構想再作整體規劃，將可有助於市中心區土地的有效利用，避色歷史性長期分割的狀況持續存在，可以規劃台中都會區大眾捷運系統，興建生活圈道路設施。並且期望建立起城市及區域性的公共運輸系統，建構以軌道運輸為骨幹的公共運輸網，藉由交通運輸建設、土地使用規劃以及都市規劃三者的結合，來調控都會區的空間結構。透過捷運路網及站區的佈設，配合沿線站區的緊密發展與混合使用規劃，尋求交通道路的都會區土地使用模式。提供人性化及高效率的都市動線基礎設施，而台中市火車站未來將以輕軌或捷運車站為中心，在步行、自行車及公車服務可及範圍內，強化市中心區的形成，使站區的土地利用走向較高密度的混合使用來增進城市的流動效率，加上台灣高鐵以及各都會區大眾捷運系統計畫的整合，將具有重新改造台灣北中南都會區空間結構的可能潛力。

### 一、都市門戶與交通轉運機能

台中市路網型是同心圓型式，但由於市中心部分區塊則是格子狀，整個市中心區位於環狀路網的中心，由市中心北可到達豐原、潭子，南至彰化、霧峰，向西可到梧棲、沙鹿、台中港等，可使用大眾運輸系統鐵路、市區公車及長程客運等運具，所以台中車站是目前中部區域最重要的客貨交通集中發散點。火車站特定區計畫著將來在原有火車站站體部份納入鐵路、捷運、台汽、市區公車之功能於一體的中樞轉運點，便利乘客的選擇，發揮交通運輸的最佳功能。台中火車站則是建於西元 1917 年，為日治時代一座仿西方文藝復興時代的驛站風格建築（賴順盛，曾藍因編，1989；張國輝，1996）。台中火車站為時代的象徵、一個城市的標的、它的建立代表了台中市的發展、台灣鐵路史的前進歷史。

除了著名歷史建築呈點狀的分佈於市區，經歷百餘年近代歷史的數波變遷，台中市呈現早年屯墾、日據、國民政府搬遷的歷史風貌，許多的舊建築以線狀或面狀簇群分佈於市區內的許多區域，使台中市區彷彿就是一部述說往事的歷史城區。



圖 3-18 台中火車站 1920 年



資料來源：台中市珍貴古老照片專輯

圖 3-19 台中火車站 1940 年



圖 3-20 台中火車站 1952 年

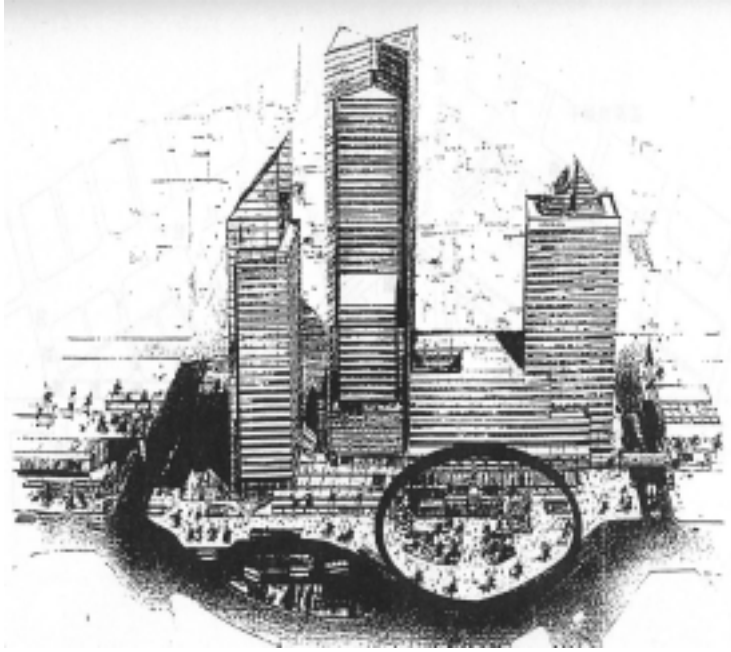


資料來源：林權助攝

## 二、交通系統計畫—鐵路地下化

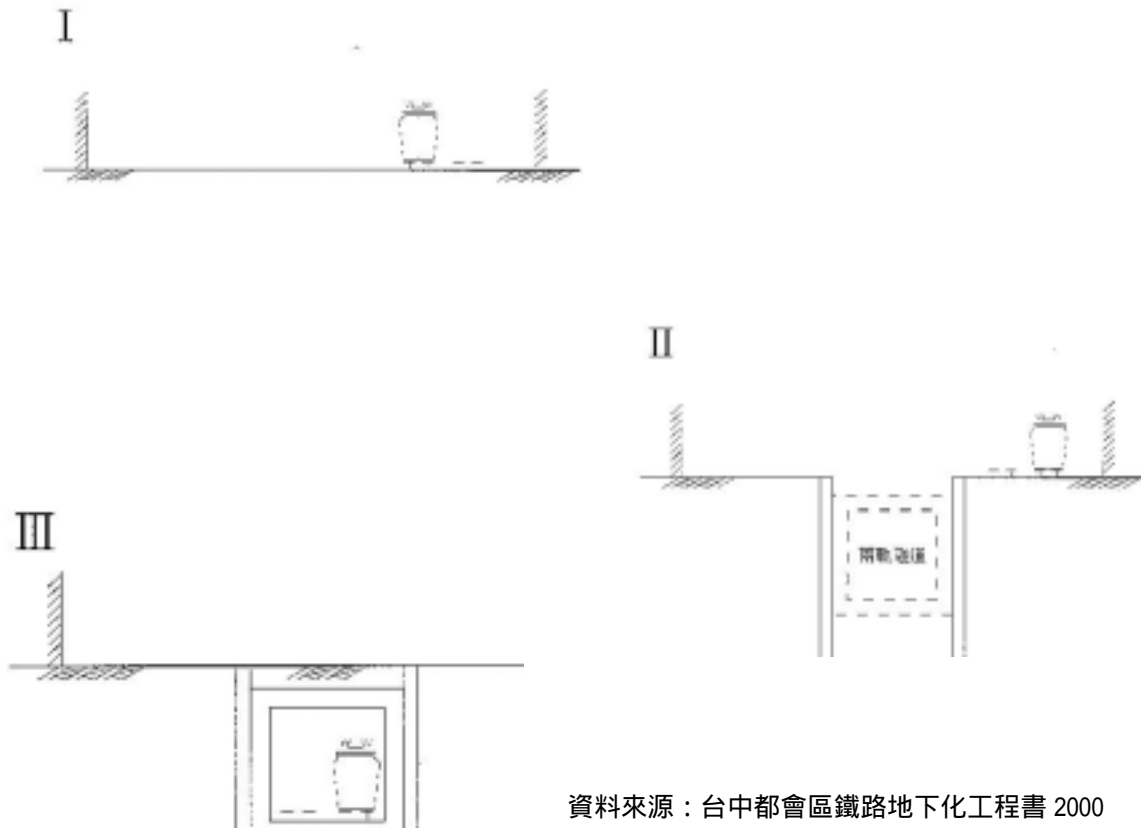
推動鐵路地下化工程計畫，規劃台中都會區大眾捷運系統，興建生活圈道路設施。作業內容是配合鐵路地下化期程，預先將鐵路騰空土地規劃為「園道」，並規劃為潭子—烏日間交通動脈，並以鐵路園道串連現有園道系統計畫範圍從火車站南方約 240 公尺至烏日火車站北側約 780 公尺（及麻園頭溪）長約 15.3 公里興築鐵路地下化，隧道採單孔雙軌制，並且修築太原、大慶兩處通勤站。將台中舊站列為二級古蹟原地保留，作為日後地下化車站的主要進、出口門戶，火車站興建地下三層、三月台、六股的鐵軌，火車站區長 715 公尺，在火車站上方有 4 棟大樓，分別為 40 層的辦公大樓，25 層的辦公大樓，20 層旅館，7 層百貨公司，鐵路完成後擬以設定地上權方式由民間興建並加以規劃，做為在附近火車、捷運、市公車、中長程客運等各種旅客設施轉乘點，為了發揮火車站的功能，將建國市場附近的街廓予以更新，使交通較為舒暢，並且連接雙十路及大智路，建國路水平延伸至南京路，拆除復興陸橋，闢建站前廣場、站後廣場、北側廣場、巴士廣場等。而鐵路地下化後可消除 10 處平交道，沿線隧道上方配合兩側計畫道路開闢 70 - 90m 寬的林蔭大道，未來如果可以興建捷運將配合著區域短途旅客需求，分別於太原路和大慶路附近設置電聯車停靠站，鐵路地下化的工程擬自 89 年 10 月開始作業，工程期 8 年 總經費約 532 億餘元（台中市區鐵路地下化工程簡報，2000），但是本計畫的財務及經費還未核定中央與地方分擔比例，尚在研議當中。

圖 3-21 台中車站整體外觀透視圖



資料來源：台中市區鐵路地下化工程簡報

圖 3-22 台中市區鐵路地下化預定工程流程圖



資料來源：台中都會區鐵路地下化工程書 2000

### 三、鐵路地下化工程及台中車站特定區預定規劃內容

鐵路地下化計畫規劃內容規劃範圍包括車站地區及干城、中華城地區之都市設計、都市規劃。鐵路騰空土地利用規劃及沿線周邊土地都市計畫調整由鐵路地下化路段為潭子車站以南 400 公尺至台鐵烏日站以東 1.3 公里，可謂台中市境內鐵路皆進行地下化工程(台中市政府，1999d, 2000g) 而在台中車站特定區的劃設部分將車站地區(北至自由路、東至復興路五段、南至復興路四段、西至民權路)干城、中華城地區納入車站專用區，促成火車站區的整體規劃與鐵路地下化沿線周邊都市計畫土地使用項目及類別的調整，此計畫的規劃範圍包括台中市境內鐵路全線騰空土地利用規劃及沿線周邊土地都市計畫調整。

圖 3-23 車站特定區土地利用使用分區計畫



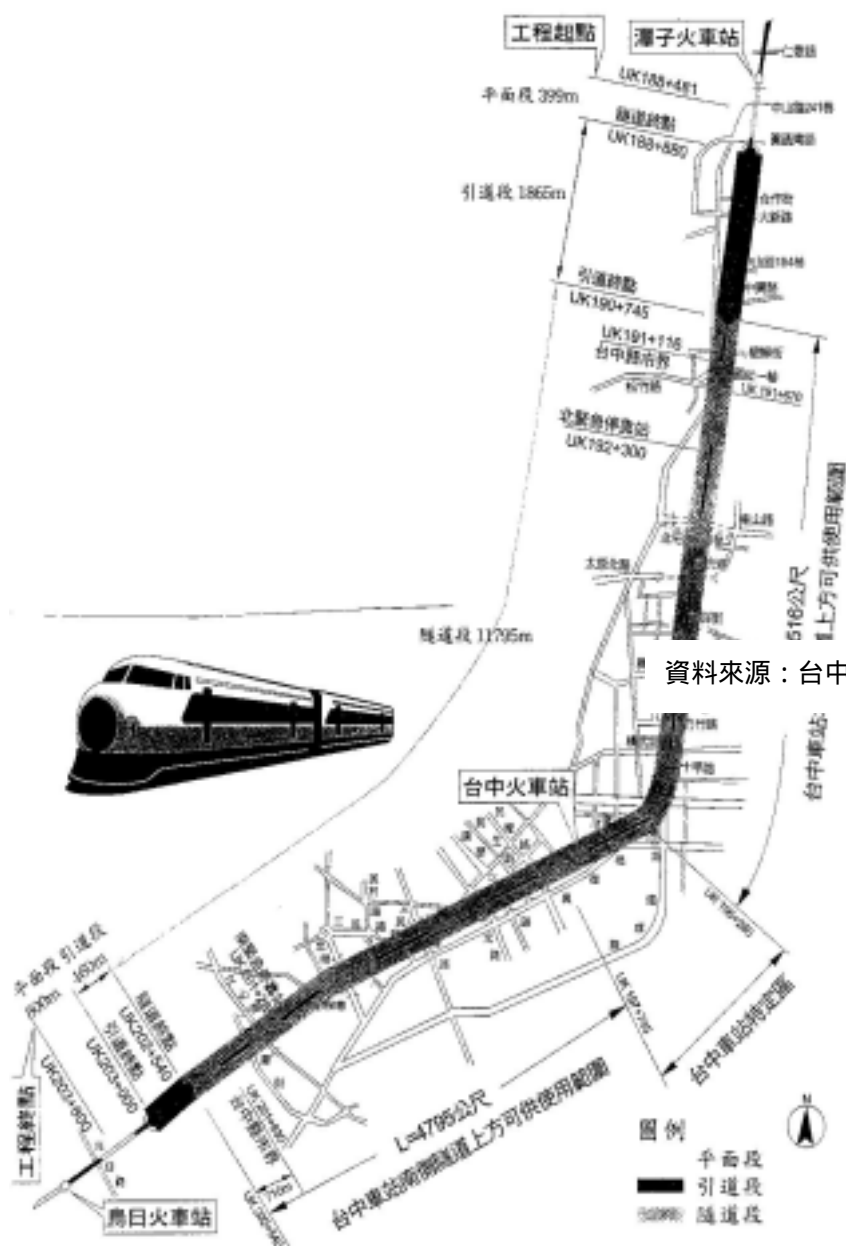
資料來源：台中市區鐵路地下化工程簡報

圖 3-24 火車站附近客運場站構想



資料來源：台中市區鐵路地下化工程簡報

圖 3-25 預定鐵路地下化路段

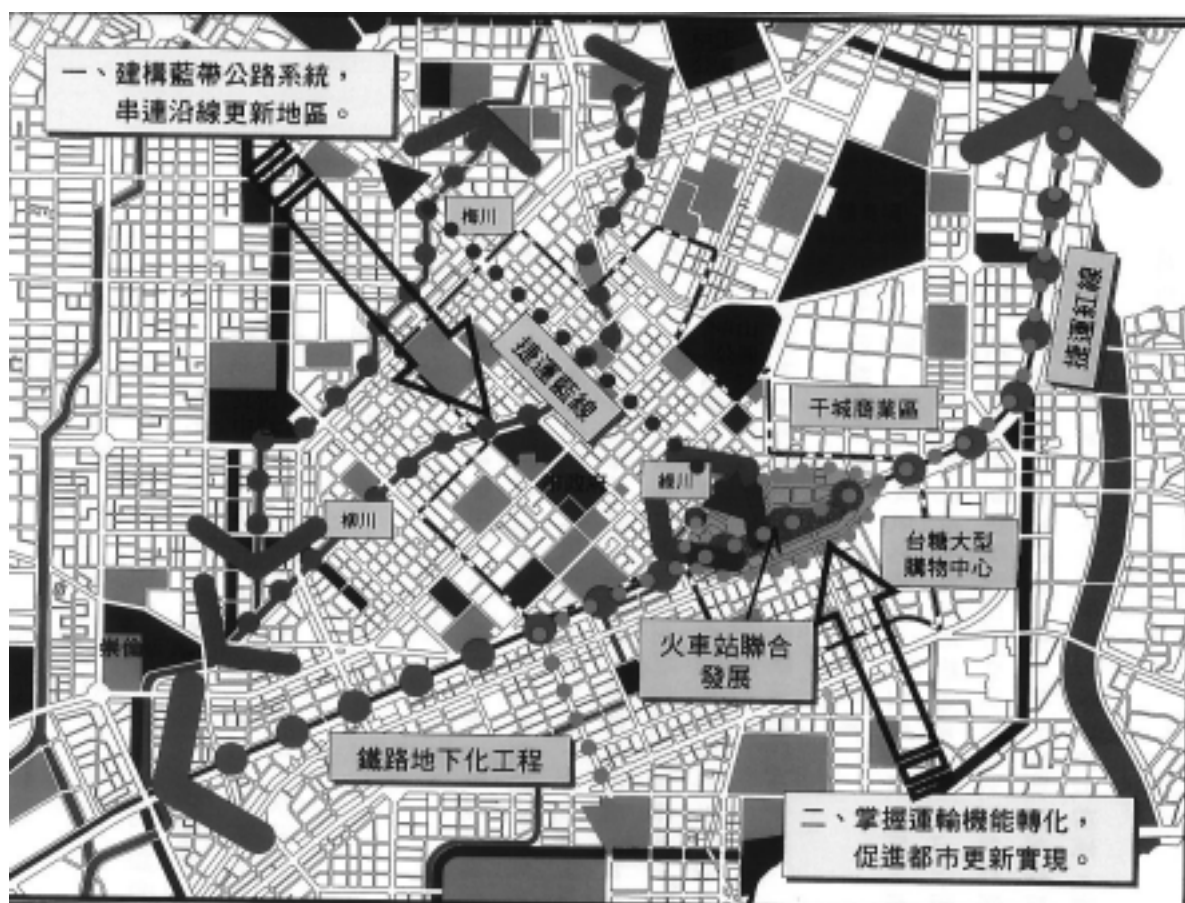


資料來源：台中都會區鐵路地下化工程書 2000

#### 四、鐵路地下化連接高鐵聯外交通系統

首先規劃了鎮平里附近 30M 平面直截道路，配合著後期發展區永春東七路的路線調整，打通五權路至烏日高鐵車站交通孔道，再引入高鐵車站而且透過鐵路地下化的建設，並將本市因鐵路鐵道兩側地區的長期阻隔一分為二的空間結構斷層予以縫合，聯繫東南區來均衡都市發展運輸動能，促進鐵道以東、以南地區的環境品質，形塑都市的整體性發展，這是鐵路地下化的預期目標（台中市政府，1999d、2000g）。

圖 3-26 交通系統構想示意圖



資料來源：台中市政府委託台中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案更新綱要計畫服務建議書

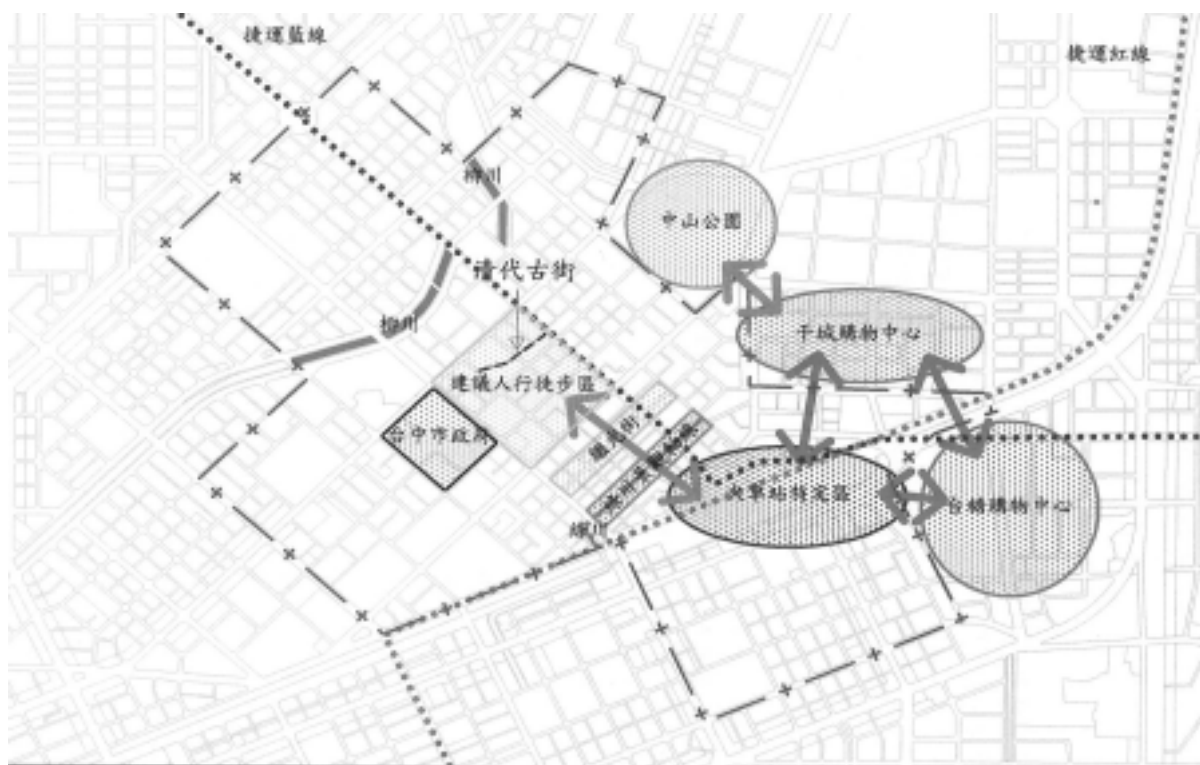
交通部擬在高鐵沿線興建五條聯外捷運，納入行政院三千億公共建設特別預算中。不過其中並未包括台中捷運，胡市長對此相當不滿，強調台中市到了西元二〇一五年，人口將突破一百五十萬，此時不做捷運，屆時交通將亂到難以想像。所以在政府未提供公共運輸基礎設施的情形下，各縣市居民多依賴機車與小汽車通勤與移動，在小汽車急速增長而未見抑制政策的情形下，台灣地區平均每輛車擁有的道路面積正日益縮減，以台北為例，汽車成長速率大約為道路面積增加速率的七、八倍。如果在未來高鐵烏日站完成後，以道路系統為導向的交通運輸政策，難以解決城際及城市區域內部的交通運輸問題。

交通部規劃高鐵沿線將新增中正機場聯外捷運線、高鐵新竹六家站到台鐵新竹站、高鐵台南沙崙站到台鐵台南站、高雄捷運延伸屏東段、以及台北縣側環狀捷運等五條捷運路線。交通局事後查證指出，這五條捷運將以 BOT 方式推動但還未成案，自然無法做進一步討論。交通局表示為配合高鐵烏日站通車，市府規劃捷運綠線由高鐵烏日車站經縱貫鐵路大慶站、文心路至縱貫鐵路太原站，乘客自烏日站下車後，搭乘捷運可以很快可以進入台中市區，或者轉乘鐵路，高鐵也認為該條路線很重要，並催促報請交通部規劃及早推動。

## 五、市中心區的週邊特定區發展

為了創造大眾運輸優勢，提昇大眾運輸使用率減少私人運具使用，以降低道路擁塞減少私人運具使用，來減輕市中心都市的空氣污染，增加民眾行的便利與舒適度，並且擴大台鐵服務範圍，來提昇民眾搭乘便利性，配合鐵路地下化加速台鐵車站更新與市中心地區的再造計畫。以下圖示，是以火車站特定區週邊相關計畫積極推動台中火車站特定專用區都市更新，加速舊市區更新及再開發，並且推動干城計畫、台糖土地開發案等大型開發的理念建設規劃

圖 3-27 火車站特定區週邊相關計畫圖



資料來源：變更台中市都市計畫（部分為台中火車站特定區計畫書），1999

鐵路站區在鐵路地下化後成為市中心區的一大開發空間，需要配合保存的台中火車站主體，就像是高雄市的火車站保留一樣，藉由中區更新整體塑造出地區獨特的都市門戶意象。因此站前、站後的活動融合起來以重建都市的結構系統特性，就要看此一建設的掌握。但是，是否需要大型的購物商場，就需要再次的評估及廣納居民的意見了。

## 六、交通轉運站的停車規劃

現代人們最關心的莫過於健康與安全，而交通是首要話題。當汽車大量且高速的穿越住宅區時，將隨時危害到行人，隨著汽車流量的增加，街道將逐漸脫離人們的生活圈而成為汽

車的專屬世界，居民會感到街道越來越不安全且不舒適，並有行人權益被排斥的威脅。

市中心區未來有鐵路與捷運等大眾運輸系統會集，雖然可減少私人運具產生的車流，但轉運的規劃中的另一個問題是，重要的交通轉運站在市中心區，各交通運輸工具的整合規劃必需考量使用者的安全及流暢性。另在鐵路地下化之後，原本受阻的南北交通勢必獲得改善，通過市中心區的车流也將增加，必須加以考量有關停車系統部分，利用商業區更新整體開發機會增加必要的停車空間，並對周圍停車費率、取締違規、路邊停車位劃設等規定予以配套處理，解決市中心停車需求問題。最近在台中酒廠的文化園區開發案中，就有當地的居民希望將此區，可以規劃進去停車場，來補台中市中心區停車空間的不足，以促進當地的再發展。

## 七、鐵路地下化後，空間改造之期待

火車站為全市都會空間的焦點，經由主要道路運輸聯通市區及鄰近縣市，市中心地區的再發展可以以此空間架構為主（台中市政府，2000f）。首先改善火車站整體意象景觀及交通運輸機能，並且針對主要道路進行造街計畫，改善部分道路機能、植栽鋪面與街道家具等設施，塑造地區整體景觀意象並串連至鄰近主要開放空間，加大其活動範圍。

台中火車站原來為鐵路阻斷為站前及站後部分，因著台中火車站地區鐵路地下化工程將使原來為鐵路阻斷之站前中心商業區與站後窳陋地區的發展齊步化，將原來面臨鐵路沿線的背面轉為都市的正面，將賦予市中心地區全新風貌與發展契機，再來若能運用新生地空間，配合沿線步道、綠帶及開放空間的規劃，串連沿線地區塑造新的都市生活空間，延伸開放空間系統規劃範圍內的綠帶包括有：綠川、柳川等都市河川貫穿（例如後站有綠川源頭的夜鷺及附近台中酒廠的枝仔冰），範圍外西北側更有梅川緊鄰，如何透過交通動線的強化來運用都市河川開放空間系統，提昇中心地區生活機能及品質，掌握運輸機能的轉化及運用便利的運輸工具，來串聯各更多地區的聯繫。

隨著台中鐵路地下化與台中都會區大眾捷運系統的規劃，未來台中都會區的運輸工具及交通形式勢必有質與量的轉變，中區更新長久存在的地區發展瓶頸有可能將解決，並且促成地區整體發展契機再現，如果未來配合都會捷運建設，將促進整體與火車站體的建設將扮演活化地區發展的作用，可以緊密結合都會大眾交通運輸系統，發揮公共建設投資效益來增進市中心地區再發展的誘因。

## 第五節 小結

台中的都市計畫嚴格來說，無法充分滿足未來台中市作為一個國際都市格局的要求，例如新市政中心和後期發展區計畫的定位不清，還有目標太遠大而且沒有經費來促其完成，造成在當時時代背景下的風格發展，現今拿出來已經不合於時代潮流所用。因此缺乏整體考量的都市計畫，阻礙了台中作為各個發展建設的腳步，再加上都市方向感的混亂，在台中市的主要都市路徑包括文心路、忠明路、英才路等皆非以直角轉彎，而且舊市區的格狀系統與新市區的格狀系統方向不一，造成都市方向感低落，台中市要成為國際城市將會有所困難，因為都市意向並不鮮明，自己的市民就常迷路，更何況是國際來的外國客人呢？在現今國際級知名城市，都有著強而有力的鮮明意象，藉以形塑都市的獨特性與展現城市的競爭力。台灣的各大都市近年來亦無不極力思索自身城市的定位，並有效運用有限資源來積極經營都市意象。例如台北作為政治首都、新竹為科技新都、台南為文化首府、高雄為海洋首都、宜蘭則為生態之城。台中長久以來城市意象模糊，一直未能有效審視自己的潛在優勢，漸漸喪失城市競爭力，最近台中定義自己為生活首都，我認為是相當切題的定位分析，因為居住在台中就是舒服，這是個人見解。雖然全球化問題已經不知不覺影響國民生活及產業投資策略，但是政府施政及都市規劃方面卻仍缺乏全球性的思維，面對龐大的市場吸引力、中共在國際受重視的程度，加上台灣將兩岸問題泛政治化，反而凸顯台灣尷尬的國際定位和發展方向模糊。近來更因為景氣低迷、民眾信心不足產業紛紛出走，進而削弱台灣本身所擁有的經濟優勢，都市間的競爭更只是侷限於台北、高雄兩市的爭奪，看不到任何的互動，更不用說都市功能的互補。因此，面對全球化時代的來臨，台灣都市應該跳脫北高兩市競爭的狹隘思維，應將視野放寬至如何與上海、新加坡、香港、東京等世界性都市競爭。而台北、台中、高雄三大都會區的發展，應以快速交通運輸、通信及資訊網絡系統聯接，賦予台北、台中、高雄三大都會區功能定位發揮互補效應，提升都市位階有效對全球化作出回應，並與世界都市體系接軌，在世界分工體系中佔有一席之地。總之，在有限的資源下台灣應提升都市競爭力，營造一個適合居住、基礎設施完備、環保與經濟兼顧的世界級都市，吸引資訊流、資金流、技術流、人才流、貨物流的外資來投資並立足於全球化市場。在目前反制中國大陸低價勞力與產品的影響作為因應全球化趨勢方式的同時（因為大陸處處阻撓台灣的國際地位在這次 SARS 疫情中感受特別深刻）現在中南部長期處於競爭劣勢的地區，而產生了反全球化的文化傾向，在此情形下，提出本土化、在地化的訴求來號召認同，以爭取鄉村或都會地區農民與勞工等競爭弱勢者的支持，除要求縮短南北差距並擴大都會區範圍，而不致於在全球化的潮流中沉淪下去。

在現今全球化趨勢下的區域競爭格局中，台灣未來（或者很快）也將走向區域合作、區域整合，然後不同區域不但要和台灣其他的區域競爭，也必須面對世界和各地其他區域的經貿競爭。以台灣而言，大台北、桃竹苗、中部、南部、東部等地區將來都必須在中央政府的



協助下，加強溝通協調建立鄰區合作的關係整合資源，為提昇區域競爭力而努力。中部地區是台灣五大區塊之一，具有優越的條件可以發展成為具有國際競爭力的重要區域，但是如何提昇中部地區的政經地位、如何推動區域合作甚至整合，如何進行中部地區整體性的建設規劃，將是決定未來中部地區再造發展，影響全球體系下中部區域角色地位的重要關鍵。

在民國七十四年七月，當時的市中心區，為了順暢市區交通，所以台中市中區，各主要街道全數改為單行道，往後中區商圈逐漸沒落，生意蕭條，多數商家都歸咎於單行道的實施，以致人潮不再怨聲載道，直到民國九十年，胡市長於競選期間，承諾中區選民如果順利當選，將恢復雙向道，就任後並允諾中正、民權、三民、自由等四條道路優先恢復，區民等了將近一年半載，終於有了眉目，但卻是折扣減半，先行恢復三民、自由兩路，相隔半年後，再恢復中正、民權兩幹道，並說要整體規劃後再實施，如此分段實施的效益可能會大打折扣，徒然引起交通紊亂，再引爭議而已。往日中區的繁榮，幾乎是台中市的縮影，由於社會變遷和新市地開發等因素，市中心區逐漸走向沒落，近幾年來，為了提振中區商機，恢復往日風華，一直是市府施政的重點，更為地方努力的目標，為了加速提振往日繁榮，地方人士以及鄰、里長歷經過多次商議後，陳情市府爭取休閒產業的進駐，並且認為是一個可行方向，休閒產業範圍廣泛，舉凡八大行業，茶藝館、咖啡廳、保齡球館、餐廳、飯店、電影院、MTV、電子遊戲、網咖等均是，鄰、里長均認為如果未來能夠成功引進，中區繁榮再現應是可期待的，但有人卻認為休閒產業是特種行業，更認為是色情行業，在青少年聚集的地方萬萬不可貿然實行。但是中區為一典型商業區，各種行業原本都是可以進駐營業的，只因商圈沒落，地方人士為了挽救商機，開始有集中引進休閒產業的構想，但由於中區為老舊市區，推動本案有其先天限制，如果建管、消防、容積等相關法令無法通過及鬆綁，則一切構想將不能成立，而中區當地，也是中部五縣市青少年容易聚集的地方，因為中山路的補習班到處林立，吸引了年輕學子來此，所以如何的管制當地商業型態，相信台中市自有其定見，才會推動其地方特色產業的進駐，我們期望著未來的中區，可能是一個有如日本新宿地方的綜合性商圈，有休閒產業，更有其他行業的進駐，使再造後的中區會是一個嶄新亮麗的商圈，而且中區也不希望有落日條款限制的發生，而造成市中區的衰退與日俱增。

台中火車站為核心的台中市棋盤中心區都市脈絡，不但是台灣中部地區商業區面積最大的核心發展區，也曾經是大台中地區居民消費與成長的共同記憶場所，但如今隨著人口及消費外移，這些集體記憶正在褪色中，台中人與外地人對市中心區的認同逐漸模糊。本市及中區的居民早在幾年前就開始意識到大環境的改變，一股民間自發力量與本府力挽狂瀾的決心，已然萌芽，期待在「台中市商店街區管理輔導自治條例」公告實施後，對於台中火車站、台中戲院、彰化銀行、遠東百貨、中華夜市、台中公園等地點，採用「社區總體營造」的方式打造各個具有特色的商圈環境。因此，台中市中區商圈將陸續推動「舊市區、心地圖：休閒城區綠色川廊」專案計畫，推動第三次通盤檢討本市的土地使用、公共設施、交通系統、

後期發展區的未來發展，以及辦理「興中方案」與「孔雀專案」，推動中區與東南區的再造，希望能再創造旺盛的商機。

鐵路問題長期以來影響東南區發展，終於等到今年四月十七日，行政院游院長視察本市時做下了以下的結論，他期望著鐵路立體化的興建能儘速動工，以加速東、南區的均衡發展，過去東南區受限於鐵路的阻隔，發展緩慢之外，許多土地閒置，未見即時開發也是個原因，例如戰基處的原址，在搬遷十餘年之後，仍然閒置著並未加以整合開發，南區裡的大學、高中、國中、小學文教機關林立，當地的鄰、里長希望台中市政府應當因地制宜，就戰基處的原址規劃成社教館、圖書館、青少年活動中心等多功能設施，以建構成為台中市的文教中心，其次，在台中酒廠舊址，當初地方各界為了促進東南區的發展，多方力促遷廠，但是遷廠迄今，歷經了五年，仍舊閒置在那裡，牛步化的效率還待檢討，地方民意則普遍期望該地能結合第三市場、忠孝夜市等市集，建構為現代化綜合商場，藉以繁榮東南區的商業景況，但是近日來台中市文化局積極的規劃，展開台中酒廠的創意產業文藝區的活動，希望藉由文化經濟產業，可加以利用發揚酒廠的特有歷史空間及當地的文化特色，不要只是蓋現代化綜合商場的構想，應該結合附近的文教區而有人文氣息的空間文化。

在近日報紙中的內容裡，提到行政院游院長來到台中市決議，將原本要鐵路地下化的工程將重新採用縱貫鐵路高架化，並且開了三場說明會，居住在附近市民沒有強烈反對意見，只希望中央快點作早日實施，台中縣也已經贊成鐵路採高架方式取代地下化，工務局指出鐵路高架化中的規劃，台中部分原本計畫北起十甲路南至五權路，但交通部認為應該再延伸到北至台中縣豐原，南至台中縣烏日並解連接高速鐵路烏日站，中央政府為推動台中市鐵路高架化，自十甲路至五權路北側，作為台中都會區鐵路立體化工程第一期工程。本案在九十二年四月十七日上午行政院游院長訪視本市時已明確承諾，若對於鐵路高架佔有一致的意見，中央將全額補助。市政府同時將塵封而擱置多年的台中車站特定專用區計畫再拿出來研究，此計畫是由復興路末端開始連接台中路、綠川西街、南京路至進德路與復興路所圍成的地帶，土地面積約四十點多公頃，而鐵路採取高架後會將過去被阻隔的，所謂南台中地區可以解除束縛獲得較大的發展，原先被鐵路阻隔的道路系統也將重新規劃檢討，因為鐵路經過的地區範圍廣大，如何配合週邊計畫及各項公共設施要再更深的研究。

台中市半放射狀的街道系統，伴隨非直角的轉彎系統，從另一個角度來看，這也成為台中的街道指認特色之一。以台中車站為中心的周圍地區，有些建築物在都市發展成長的過程中和居民一起度過這段歷史，並且在全市市民的心目中，具有重要突顯的意義價值所在，如市政府、火車站、市政資料館等，而其餘的建築物無論新舊都以親切的尺度緊密地形成街、巷等公共活動空間而構成台中的特色，所以，如何再建構台中市中心區的角色分析其定位問題，將是市中心區再次活化的機會或是埋沒在歷史中的一塊市民記憶場景。

## 第四章 中部科學園區

### 第一節 都會區的產業經濟

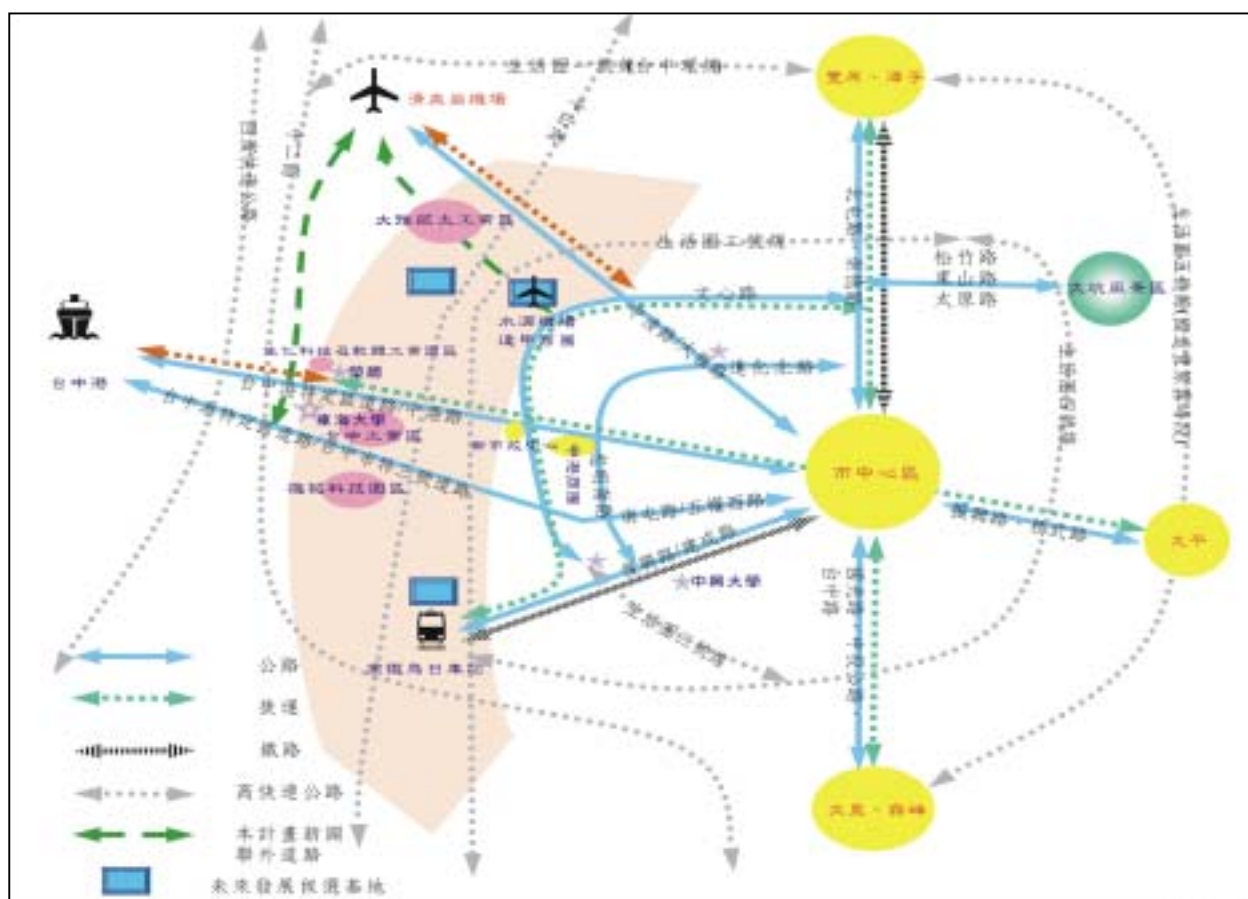
由各產業的發展分析來看，農業部門受全球貿易自由化的衝擊最大，而製造業順應世界專業化分工的潮流，民生工業成長持續緩慢而且將加速發展金屬、機械、資訊、電子等高科技工業。目前政府將資訊工業與生物技術產業列為世紀兩大明星產業，而軟體工業更被視為明星中的明星，隨著資訊、通信、運輸及金融等專業性服務業的快速發展，將促使服務業內部結構持續改善，經建會預測未來十年將會以金融保險及運輸通信業成長最迅速，皆超過經濟成長率及服務業平均成長率。顯見資訊、電子、生物技術、航太等高科技工業，以及運輸、通信、金融保險等專業性服務業，將逐步取代石化、鋼鐵等傳統基礎工業，成為產業發展主流。隨著全球自動化、資本化與工業升級之發展趨勢，在已開發國家中工業多已經不是主要的就業部門。

所以產業經濟將是可以促進台中都會區再成長的動力來源，也是在地者回應全球經濟化的反射模式。因應著全球產業自由化、國際化、兩岸互動關係之局勢，以及中部國際機場、台中港、航太工業區、機械科技園區、生化科技與軟體工業區、水湳機場的遷移等計畫研究，來做為台中市作為兩岸區域與中部區域的都會門戶，進而提出未來產業發展策略與土地使用方面，以台中都會區域宏觀角度來並思考將縣市一體，在既有的產業基礎上（例如機械、精密工具製造業），加上科技導向產業政策與地方的發展利基，並且發展具地方特色、競爭力的產業（台中市工業發展投資促進會，1995）。台中市雖為中部地區之都會中心，但其產業型態已經從工業並進而轉型成為目前以工商服務為主的商業型態，但為了維持一個都市的健全發展，建立其基礎傳統產業仍有其必要性，如以目前台中都會區較具優勢的金屬與機械產業，及未來航太工業的發展，均為工業局極力推展的之十大新興工業產業別之一，而未來台中都會區的產業發展將會以既有的產業基礎，配合政府產業政策加速升級，並藉由政府相關支援建設與措施的配合（例如機場港口等建設），創造有利於產業發展的環境，在今日科技高度發展的社會型態下及重大公共設施及建設中，發展高科技產業是一種高產值、低污染的產業，所以全世界的工業區都在爭取轉型，但是基本上要吸引高科技產業的條件，必須要有良好的通訊設施、已經建立的研究機構和充份的研發人才供應，期望著高科技產業或生物科技產業是台中市未來產業發展的趨勢，為了因應該產業的發展需求，目前台中市正在積極推動科學園區的籌劃及設立。

一、產業的計劃

雖然台中都會區為全台主要工、商服務業重鎮、中小企業重鎮、外來人口之新故鄉、全台最年輕化的都會區，人口成長率之高僅次於桃園都會區，教育水準、家戶所得與消費能力亦高居全台前三名，但目前台中都會區面臨有能力工作者無意工作（勞動參與力偏低）、想工作者找不到工作之困窘，失業率節節上升，受到全球不景氣的影響，各縣市失業率普遍升高，但台中縣市受創則顯得較為嚴重，而因應國際化、自由化之全球發展趨勢、兩岸互動，及航太工業區、機械科技園區、軟體工業區、等相關建設之興建，在既有的產業基礎上時時掌握其發展契機及產經發展目標，來作為中部區域行政工商服務中心、交通轉運中心、發展生化科技及科技產業、促進地方精密機械金屬製品等優勢產業的升級，推動商業現代、自由化、提高市場競爭力發展兩岸三通經貿特區、國際機場、科學園區的開發是現在台中具有的發展籌碼。

圖 4-1 台中市交通運輸發展圖



資料來源：中部區域未來發展展望 2000

在科技產業部分，台中市應該善用既有的產業及既有的優勢來發展科技產業，比較具有發展潛力的產業包括機械、航太、生物科技以及與軟體產業有關的 3C 及 4C 等產業，另外光學產業亦具有不錯的發展前景。就地理區位而言，台中都會區位居台灣的中央核心區，將來也可能是兩岸經貿往來最佳的城市，所以將台中發展成重要的物流中心，可發展台中成為國際間與區域間重要的物流中心，如發展台中港區成為經貿特區或自由貿易區，包括有倉儲、轉運、製造、增值及交換等功能，促使台中成為南北物流的倉儲轉運中心，尤其未來 E 世代來臨，每個便利商店都將具有不可忽視的物流交換功能，可將台中發展成為物流系統的配送終點站。另外如果未來水湳機場搬遷，將有機會規劃設置一座國際級的會議中心，並引入休閒、文化、藝術的功能。台中市將以機械設備業、生化產業、航太工業、軟體工業、光學工業作為科技明星產業（台中市政府，2000f）。目前台中市既有計畫之實質規劃園區有航太工業園區、精密機械園區、軟體生化工業園區，第三科學園區，台中市若利用航太工業是發展利基產業來進行思考，則有先天的利多條件，若就以台中港的就業與經濟發展角度與台中市市民生活相較，其關係並不如高雄港與高雄市、基隆市與基隆港市民的都市生活與產業發展來得密切，如何將台中港的發展納入台中市都市與經濟成長是值得研究的。

## 二、台中為中部區域工商產業發展之首

台中市與台中縣產業發展型態是以工商服務業為主，台中市尤其是以批發零售與餐飲業、金融保險不動產業、工商服務業、社會服務與個人服務業為主，而台中縣則是以製造業的發展為中部區域之首，以下是台中市近十年人口成長及產業發展表，以人口增加與三級產業為主。

表 4-1 中部區域六縣市人口及產業結構表

項目 縣市別	近五年平均 人口成長率 (83-87)	近五年平均 社會增加率 (83-87)	都市計畫區 人口比率 (87)	就業結構					
				一級產業		二級產業		三級產業	
				77	87	77	87	77	87
苗栗縣	0.13	-0.77	52.4	13.7	12.7	54.32	46.3	31.88	41.0
台中市	2.34	1.24	100.0	4.6	1.8	37.92	28.1	57.6	70.1
台中縣	1.65	0.56	67.0	13.4	8.3	54.81	48.6	31.8	43.0
彰化縣	0.43	-0.52	51.3	23.2	16.3	46.68	44.1	30.1	39.6
南投縣	0.04	-0.82	52.9	30.3	25.8	33.36	30.3	36.37	43.9
雲林縣	-0.18	-1.00	36.6	40.4	28.9	32.21	32.1	27.38	39.1
中部區域	0.90	-0.08	61.8	21.2	14.3	44.19	39.8	34.58	45.9
台灣地區	0.86	-0.05	76.7	13.7	8.9	42.55	37.9	43.74	53.2

資料來源：中部區域未來發展展望，1999 年 12 月，行政院經建會(2000 千禧大台中地區重大建設未來發展座談會)

### 三、區域產業競爭發展下，台中縣市合併的契機

基於大台中都會生活圈已形成，均衡北中南區域發展的考量，而台中縣市合併升格和台北縣升格的規劃，只是台灣地區行政區域調整中未來政府可能面臨更多地區要求升格或整併的要求。基本上，行政區調整應考量歷史文化延續、地理天然形勢與行政管理便利等因素，必須依據都會生活圈的範圍，適度擴大都會轄區，帶動城市週邊地區發展，疏解都會地區人口壓力，並促進區域均衡區域發展落差，使都會區背負起鄰區較落後鄉鎮之「共生發展責任」等區域發展的問題（中部區域未來發展展望，1999）。並且宜建構國際化都會的格局，健全都會地區發展，開發台灣各都會區成爲製造、金融、資訊、交通與科技的國際中心，以提昇都會城市經貿競爭力，因應全球化區域主義和城市競爭的新局勢。

在此政策下第一階段，促進台中縣市合併升格爲直轄市，建構大台中都會生活圈，再來才可能擴大台北（基隆、北市、北縣）、高雄（高市、高縣、屏東）與台中（台中、彰化、南投）自治都會行政區域的合併與重劃，進行桃竹苗和雲嘉南地區的整併升格，同時配合台灣西部地區全面都會化、直轄市化，並進一步將鄉鎮市改制爲「區」，厚植區域經貿競爭能力，使台灣可以迎向世界新挑戰以突破當前地方發展困境。所以考量區域均衡發展需要、基本都會設施條件、海陸空交通建設和規劃狀況，以及地方民眾期望與政治力量意見整合程度等因素，展望台中縣、市未來之升格發展遠景，其邁向台灣第三大都會型態是必然的趨勢，在經濟快速的發展下，現階段台灣地區的都市發展卻面臨了相當多的問題，這其間當然包含了相當多的複雜因素所導致，也顯示了在都市發展政策方面有了相當大的問題存在，而在現行的體制下，地方政府的都市發展受限於既有的組織架構、人力、財力、法令等的限制，其因應問題的能力遠及不上都市社會成長之幅度，台中市應如何尋求解決之對策，地方自主的趨勢愈來愈強烈，也更讓我們意識到地方自制的時代似乎已將躍然來臨。因此爲因應台中市未來即將面臨的都市發展問題，並在基於地方自治的必然趨勢下，必需要有所別於過去的都市發展理念，來建立具有前瞻性及可行性的都市發展策略（台中市政府，1993、1999c）。因此在各都市間的發展即會產生明顯的都市競爭性，各都市爲了繁榮都市經濟與充裕地方財政，必須依據其地方資源尋求適當之發展對策以改善與提升其都市成長，在現行的都市發展建設過程中，民眾參與都市發展的計畫與策略的層次及管道過於稀少，因此造成近年來之公共建設在推動執行時，遭遇到不少民眾反彈與抗爭的事件，爲了減少公共建設在推動執行時所遭受的阻力，充分的民眾參與乃是必要的條件。以下是台中都會區之產業發展經濟特性指標比較表

表 4-2 台中都會區之產業發展經濟特性指標比較

縣市別		人口比例 (%)	戶量 (人/戶)	勞動 參與率 (%)	失業率 (%)	15 歲以 上教育 程度高 中職以 上人口 (%)	家戶 所得 (萬元)	家戶 總支出 (萬元)	儲蓄率 (%)	一級 產業 員工數 (%)
北部 區域	台北市	12.0	3.04	54.7	2.6	70.5	153.2	115.5	24.1	0.5
	基隆市	1.7	3.11	54.6	4.2	55.2	103.8	83.4	20.6	0.2
	新竹市	1.6	3.40	58.9	1.9	57.8	126.3	96.6	25.2	0.5
	台北縣	15.8	3.26	57.2	2.8	55.4	114.9	89.3	22.2	3.0
	桃園縣	7.4	3.54	56.0	2.2	55.8	118.7	86.7	31.2	2.9
	新竹縣	1.9	3.94	60.9	2.1	53.8	113.1	82.8	31.3	1.7
	宜蘭縣	2.2	3.65	56.3	3.4	42.9	102.4	81.5	20.6	2.4
中部 區域	台中市	4.2 (9)	3.22 (20)	56.7 (13)	2.6 (13)	66.4 (2)	129.4 (2)	96.7 (2)	27.8 (11)	0.8 (18)
	苗栗縣	2.6	4.00	58.1	2.0	47	97.4	76.0	24	3.8
	台中縣	6.7 (4)	3.87 (4)	58.6 (7)	2.5 (15)	52.7 (11)	104.6 (10)	78.4 (12)	26.1 (12)	6.3 (8)
	彰化縣	6.0	4.24	54.8	1.5	44.3	97.3	70.4	30.7	10.6
	南投縣	2.5	3.78	58.9	2.4	42.8	90.7	65.7	30.2	7.6
	雲林縣	3.5	3.85	58.8	2.0	38.9	80.9	58.0	30.6	12.0
南部 區域	高雄市	6.6	3.11	52.8	3.3	62.1	119.4	92.1	25.2	1.5
	台南市	3.3	3.29	57.6	4.0	59.7	105.4	83.3	22.1	1.0
	嘉義市	1.2	3.40	52.5	2.8	63.5	109.2	80.2	29.5	0.5
	嘉義縣	2.6	3.77	59.7	2.2	36.9	72.6	57.3	23.1	10.1
	台南縣	5.1	3.51	58.9	2.7	45	86.7	63.6	29.5	11.4
	高雄縣	5.7	3.37	57.6	2.9	50.1	89.9	65.5	29.9	6.7
	屏東縣	4.2	3.76	53.3	2.9	47.2	95.6	68.6	31.5	10.2
澎湖縣	0.4	3.35	48.6	2.9	48.6	66.1	52.7	21.2	0.4	
東部	花蓮縣	1.7	3.46	55.4	2.6	46.1	90.6	74.3	20.2	2.4
	台東縣	1.2	3.51	56.8	4.4	35.8	72.6	54.1	28.6	3.5
台灣地區		100.0	3.44	56.5	2.7	54.1	111.6	84.3	26.0	100.0

註：( ) 為台中縣市在 23 縣市中之排名，排名順序以數值由大至小排列。

資料來源：1. 都市及區域發展統計彙編，1999 年，經建會。

2. 工商及服務業普查電腦檔，1996 年，行政院主計處。

#### 四、國家的施政發展目標

由政府十大新興工業之發展目標可知，預計至民國 95 年時十大新興工業之預期產值將達 64,000 億新台幣，預計將產生近 130 萬就業機會，其中民國 85 年已設廠之用地為 3275 公頃，因此，未來 10 年全台預計新增約 6,625 公頃之用地需求，如以民國 85 年資料計，台中都會區約占全台十大新興工業總產值 15%，未來如能提高其占有率達 18、25%，預計將可新增 10-18 萬人直接就業機會（含上述開發計畫）與地方稅收（經濟部工業局，1999）。

表 4-3 台灣地區十大新興工業 2006 年之發展目標

項 目	年產值 (億元)	單位產值 (萬元/人)	人/家	外銷比	技術 人員比	員工數預 估 (萬人)	用地需求 推估(ha)	
通訊業	4,681	450	111	54%	25%	10.4	314	
資訊 工業	硬體工業	19,860	555	135	90%	50%	35.8	765
	軟體工業	5,100	342	117	25%	50%	14.9	143
半導體工業	13,500	720	231	60%	50%	18.8	2,091	
消費電子工業	1,207	307	155	84%	20%	3.9	149	
精密機械與自動 化工業	7,607	585	22	51%	80%	13.0	1,763	
航太工業	1,533	385	117	65%	30%	4.0	283	
特化製藥與生技 工業	5,934	615	26	30%	30%	9.6	2,492	
醫療保健工業	536	495	43	80%	40%	1.1	230	
環境保護工業	1,748	564	27	14%	65%	3.1	43	
高級材料工業	2,293	204	185	35%	13%	11.2	1,630	
合 計	63,998					126	9,900	

資料來源：「十大新興工業」2002 年與 2006 年發展目標摘錄自工業局網站 2002

註： 1.員工數為依據 2002 年之單位規模換算。

2.用地需求為依據民國 85 年工商普查每公頃產值之資料換算得來。

3.民國 85 年已設廠之用地為 3275 公頃，因此，未來 10 年全台預計新增約 6,625 公頃之用地需求。  
85 年員工數近 51 萬人，未來 10 年全台預計新增約 75 萬就業機會。



## 第二節 台灣資訊科技產業的發展背景

### 一、台灣資訊產業各個階段的分析

我國對科學技術政策之推動企業全球化的現象明顯地表現在跨國公司或多國籍企業的迅速興起，基於此經濟部爲了推動發展台灣成爲亞太營運中心形貌出現，藉著資訊科技的應用，未來的產業將走向知識密集型態（張維安，1996；李仁芳，1997；李玉春，1997），而非以能源或材料爲主，對於一些既有的產品，透過改良設計讓它更輕薄短小、消耗更少的能源，軟體的設計與應用亦會扮演愈來愈重要的角色，生產的彈性增加且市場趨向個別化商品的傳統觀念受到挑戰科技的力量以高附加價值、高科技產業爲核心，加強推動投資與研發計畫、提升產業技術水準，以及提供優良之設廠經營環境，來帶動產業整體發展。就台灣公部門致力於科技之政策推動，以確實掌握國家政策對科學技術的脈絡，我國產業發展與政府的政策息息相關，循序漸進的產業政策和穩定的經濟環境，是我國順利推動工業化並轉向高科技產業發展之重要因素。回顧台灣過去產業發展歷程，於科學技術的發展(以下簡稱爲科技發展)上，乃基於科技爲經濟發展的動力（何宜慈，1980；黃欽勇主講、黃淑卿，1995），科技政策一般均以民國 48 年行政院頒佈的「國家長期發展科學計劃綱領」爲政府第一個長期具體之科技政策，在尚未具體化之前可追溯至民國 43 年頒訂之外人投資條例，以及 44 年之華僑回國投資條例。此二項條例乃政府因應當時國內資金、技術、人才不足情形而頒佈實施，預期達到資金補充、技術移轉和培育人才之政策目標，可謂是科技政策具體化前之條件準備（工研院，1997a、1997b）。我國科學技術政策發展沿革在此後科技政策的演變，自民國 43 年開始政府在科技政策方面的投入，制訂各重要計劃與方針、設立相關的科技政策機關、以及各項促進科技研發活動之融資辦法、專案計劃、和法規制度等重要措施，大致可分爲四個階段即：

1. 民國 48 年至 57 年間「國家長期發展科學計劃綱領」時期；
2. 民國 58 年至 69 年間「十二年國家科學發展計劃」時期
3. 民國 70 年至 80 年間「科技發展方案」時期
4. 民國 81 年至今「十大新興工業發展」時期。

並且將此四時期之重點內容，並比較「科技發展方案」時期和「十大新興工業發展」時期之差異性。科技產業與區域發展之關係，由上可知軟體產業逐漸在台灣幾項科技產業中嶄露頭角，且具有無窮的發展潛力與遠景，因此爲了求臺灣整體空間的全面成長，達到區域均衡的前提下，讓各區域能有效結合並利用其特有的資源，充份發揮其所應扮演的角色，以達到區域中心之乘數效果（經濟部，1998、1999）。在以下探討台灣在時代中不同類型之科技產業如何結合差異的區域環境條件，以創造適宜產業發展的發展空間。台灣軟體產業之優勢，台灣擁有具備全球競爭力的資訊硬體產業，以半導體產業爲例，台灣半導體產業自 60 年代以封裝業起家，70 年代工研院(ERSO)成立設計，製造技術開始萌芽，80 年代之蘊育養成如聯華

電子(UMC)於 80 年成立。台灣積體電路(TSWC)於 1987 及 90 年代之進入 8 吋晶圓時代，歷經幾十年之努力，於 1996 年時我國資訊硬體之總產值已高達 164 億美元，僅次於美日躍居全世界第三位（張忠謀，1996、1997）。以下是全球化生產體系中各國所扮演的角色及台灣亞太營運中心計劃與各種產業空間形塑關聯表：

表 4-4 全球化生產體系中各國所扮演的角色

國家	全球化生產體系中扮演之角色
美國	*個人電腦、微處理器、軟體之領導廠商 *市場領導者
日本	*先進零組件及週邊設備供應者 *筆記型個人電腦領先者
南韓	*動態隨機存取記憶體主要供應國 *低價監視器及平面顯示器生產國
台灣	*多項零組件及週邊設備主要生產國 *全球電腦產業代工供應者
香港	*與中國大陸間貿易、技術及資本流動的管道 *中國大陸生產作業的營運管理
新加坡	*磁碟機產業生產者及大型個人電腦組裝者 *半導體工業正成長中 *跨國企業的区域營運總部

資料來源：1 亞洲經濟大趨勢 1994 2 電腦產業的全球化 2002

表 4-5 台灣亞太營運中心計劃與各種產業空間形塑關聯表

國家	產業結構	國家能力	在全球電腦產業的角色
日本	大型多角化的商社，資源集中在大型及中型的獨立公司，小供應商，商社成員保持垂直及水平連繫關係，企業集團及獨立公司間連繫較鬆懈。早期對進口及跨國公司投資設下障礙。	製造製程技術關鍵性上游產業零組件技術，國內及國外《部份》完善的配銷通路，熟練的技工、大型企業財力雄厚。1976 年前政府設貿易障礙偏愛本國產品而且電腦化程度偏低。	大型主機、筆記型電腦。周邊設備、半導體及其他零組件、原料和製造設備的主要生產者主要企業的配銷通、策略結盟及對國外工司的投資來與全球化生產體系連結。並且強迫外籍集團和企業移轉技術。
台灣	資源平均分配在大小型企業，基本上對投資和貿易的態度開放，而中大型企業和關係企業集團為數極少，許多中小企業鬆散的網絡關係，家族及其他個人關係重要。	注重工程與設計的電腦科學教育技術，進入市場的速度、創業的動力、技術的取得、及經由海外台胞掌握的市場訊息深而廣的供應基礎。建設新竹園區為高科技中心，經由資策會來掌握政府合約，並由工研院、工業局來輔導產業開發。	全球個人電腦產業的主要廠商與供應商，全方位的桌上型電腦、筆記型電腦、週邊設備及零組件供應能力，經由緊密的代工生產代工設計及供應商關係與跨國企業領導者和個人網絡關係與全球化生產體系連結。
南韓	資源集中在大型財團和附屬供應商身上。財團內家族的成員默契高，中小企業的補助往往被大型企業所占用造成中小企業不振。	大型企業具有製造技術及雄厚財力科學工程教育高研發由政府或是政府及私人企業研究單位結合進行，建立 Taeduk 科學園區，並且在 1982-1987 年實施進口禁令，主機板和部分週邊設備採高關稅，政府電腦程度偏低。	生產動態隨機存取記憶體、監視器及平面顯示器來供應全球市場，個人電腦供應本地市場，經由大型財團的配銷通路、跨國公司代工關係以及跨國公司的投資與全球化生產連結。
新加坡	由跨國公司和海外供應者的從屬企業主導。少數本地獨立企業以及許多跨國公司的本地供應商。區域性的供應與生產網路有緊密的關聯。	基礎設施極佳、優良商業環境；在硬碟機工業的製成方面，具專業計畫的供應商聚落。	是跨國公司個人電腦、半導體及硬碟機的生產基地。提供跨國公司部分零件。是區域性生產作業的樞紐。

資料來源：1 行政院經建會 1995：17-46 2 范乾峰 1998 3 本研究整理

價值與利潤，勢必與軟體產業相結合，以使硬體技術能與軟體技術相結合，成為具有高附加價值的產品。台灣擁有技術能力的新興企業逐漸成長以套裝軟體產品為例，台灣目前趨勢科技所發展的防毒軟體，或華康科技所開發的字型軟體，及和日本大型遊戲軟體廠商合作開發的中文版遊戲軟體等，都是目前台灣軟體業在國際軟體產業逐漸佔有一定地位的個案。台灣由於產業環境的改變與改進，與美日先進企業之交流互動管道日益密切，加上留美歸國學人回國時攜帶先進技術，且回國開創事業的人數愈來愈多，使得臺灣在軟、硬體資訊技術與美、日之間差距已經愈來愈小。而台灣軟體產業的弱勢，是國內市場較缺乏大規模系統的大型使用者，資訊通訊化的基礎建設較薄弱，如目前無普遍化高容量的高速通信網路建立(葉匡時，1994a；陳介玄，1994、1998；陳東升，1996)。軟體業者的產業結構規模以小型企業為主，台灣目前的軟體業者雖號稱有 500 多家，但其中 80% 以上是未達 50 人的小型企業，國際之間的合作計畫較少，多是台灣本地企業，而較少跨國企業的資本流入。國際競爭力有待強化，科技產業多集中於大都會地區，尤其以北部地區之集中聚集程度最高。

我國軟體工業成長趨勢自 1956 年台灣 IBM 成立起，資訊服務業已發展了 42 年，回顧過去的發展，萌芽期的軟體業以主機代理與專業處理為主要業務。1980 年新竹科學園區完工啓用，資訊廠商隨著經營規模的逐年擴大，資訊化程度也隨之提昇，國內主要系統整合、專業服務與系統業者，如宏基科技、大眾、資通等陸續進入市場，產業邁入第二階段的資訊應用期。80 年代末期趨勢、友立等套裝軟體業者加入，隨著 PC 與週邊產品行銷全球而迅速成長，第三階段可謂是 PC 成長期，此時小型資訊服務業者紛紛成立，市場從大型企業與學校擴及中小企業與家用市場，業者經過多年的努力，從 1991 年新台幣 168 億元的產值，逐漸擴大到 1997 年的新台幣 538 億元(財團法人台灣經濟研究院，1996、1998；財團法人資訊工業策進會，1996)。以下是我國資訊服務業發展歷程圖

表 4-6 我國資訊服務業發展歷程圖

萌芽期 1956-1980	資訊應用期 1981-1990	PC 成長期 1991-2000	？ 2001-
<ul style="list-style-type: none"> <li>* 1956 年台灣 IBM 成立</li> <li>* 安源、中華電腦、大同、惠普、神通、凌群、精業等進入市場</li> <li>市場以外商與研究機構為主</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 大眾、宏科、資通、零壹、嘉通、優利、康大、智冠、倚天、華康、儒碩、友立、趨勢等進入市場</li> <li>* 軟體開發商偏向系統軟體開發</li> <li>* 市場為園區、政府機構與大型企業為主</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 小型資訊服務業者紛紛成立</li> <li>* 軟體開發商以應用軟體開發為主</li> <li>* 市場為擴及中小企業與家用市場</li> </ul>	

資料來源:資策會 MIC IT IS 計畫，1998·11

台灣在 1960 年代初期由於世界經濟的擴充與繁榮，我國利用低廉的土地與人力成本，同時引進先進國家之生產技術充份發展勞力密集工業，不但成功地攻佔歐美輕工業消費品的市場，也使得工業生產與國民所得顯著上揚。但隨著保護主義的抬頭以及區域經濟整合的潮流，我國過去藉大量製成品銷往先進國家以帶動經濟起飛的作法，已經面臨相當大的阻力與困難，再加上國內各項產業環境惡化的結果，過去四十餘年來的勞力密集生產的國際優勢更是明顯的消失。因此，如何利用過去產業發展的基礎，全面提升產業結構為技術密集與資本密集發展實刻不容緩。整體而言，由於過去製造業充份成長的結果，台灣最大的優勢仍存在於兩方面，就是人力及加工製造且屬於中小企業所形成的產業網路。然而我國的製造業基礎雄厚，技術人才與產業網路具有相當大的發展優勢，但在面臨國內產業環境轉變與全球生產製造區位重分配的情形下，製造業的轉型仍是相當迫切。製造業發展的基本元素大抵包括了人力、原料、土地、能源與技術等五大類，若由這些基本元素的直接發展，或是因其擴張與成長所產生之關連性產業，應可共同造就地區經濟的發展（趙蕙玲，1993；毛遠誠，1995；陳東升、周素卿，1996；陳東升，1997）。然而此優勢條件的運用不應再著重於量的擴充，而應致力於質的轉換，即整合遍存於各個區域的產業基礎潛力，使其產業網路得到充份的連結。

在目前的國際技術分工趨勢中，台灣很明顯地扮演一種技術中介者的角色，亦即從先進國家輸入尖端技術，再將較為落後的技术輸出到經濟發展較為落後的地區。然而這種技術中介者的角色勢將隨著國際間重視智慧財產權的維護而逐漸式微，若能同時具備技術開發、技術引進與技術輸出等三項能力者，才能有機會使企業邁向國際化。以各國發展經驗促進產業創新發展的重要措施，有建立地方性產業研發中心，針對當地產業進行產業創新研並且推動地方產業與外來產業間的合作研究，並協助並鼓勵中小企業的跨國聯盟。就台灣目前的電腦資訊產業來說，電腦資訊工業在 PC 硬體事業上已發展多年，並且在國際市場上頗具競爭力，但其在軟體方面仍很脆弱，需要大量的軟體設計師將目前國內的系統有效的整合，系統發展業等軟體與已具基礎之 IC 硬體設計生產作有效率的結合在一起。

隨著全球自動化、資本化與工業升級的發展趨勢，在已開發國家中，工業技術之發展已成為一國之重要評鑑指標。再者，以新竹科學園區為例，預計至民國 94 年時其產值約占全國製造業總產值 12%，研究發展投入費用占全國製造業 27%，目前其勞動生產力為台灣製造業平均值之 2 倍，生產總額已占新竹縣市 75%，其中資訊電子業生產總額占該縣市製造業之比率更提升至 60%以上，使得新竹地區的工業研發投入程度、勞動參與力、就業率、平均家戶所得領先其他縣市（陳冠甫，1990；張玉文，1990；中國時報，1997；羅家德、葉永助，1998；徐進鈺，1998）。在目前籌備招商的中部科學園區將並以廠商研究發展經費占營業額之比重達一定規模以上者作為申請入區的重要條件之一，以鼓勵傳統產業之升級與新興產業之發展。

## 二、智慧型園區

環境軟體工業為我國目前重點發展之產業，因此在政策發展上，除「軟體工業五年發展計畫」外，軟體工業園區之設置亦是目前之政策發展推動重點（盧智方，1998），而在空間產業區域規劃上，台灣的產業發展在歷經 60 年代加工出口區，及 70、80 年代科學工業園區發展後，已在 90 年代進入高生產、高附加價值之智慧型園區發展階段。目前經濟部所研擬推動的軟體園區，在區域均衡發展及產業整體規劃分配之要求下，計畫在北、中、南三區分別設置軟體工業區，以使軟體產業發展能有優良的研發環境（經濟部工業局，1995）。隨著南台灣都市化程度日益深化，以及南科、路竹科學園區、台中和雲林中科的設置與發展，中南部地區科技產業也將逐漸發展，使中南部區域也將與國際接軌，而不得不對全球化趨勢採取正面的態度，國際貿易程度意指進出口規模及依存度，包括進出口商品總值，及其佔國內產值的比重，外資總額及外資投資種類政府對科技產業之投資金額道路總面積、總長度、下水道總長度、路燈數，電力、供水總量等市政建設第三級產業的就業人數、產值及百分比、金融保險、房地產買賣、商業、運輸業、服務業之百分比自來水普及率（經濟部工業局，1995）。一般學者判斷一個城市是否已達到國際化的水準，可以許多指標來評估，以下是目前台灣的智慧園區一覽表。

表 4-7 智慧型園區一覽表

園區類別	名稱	地點	面積 (公頃)	開發進度
科學工業園區	新竹科學工業園區一~三期	新竹縣寶山鄉、 新竹市東區	597	已進註 9 成廠商
	新竹科學工業園區四期	苗栗縣竹南、 後龍	482	竹南基地預計 89 年底完工
	台南科學工業園區	台南縣新市鄉	658	85.7-100.6, 已動工
	路竹智慧工業園區	高雄縣路竹鄉	約 500-600	規劃中, 台糖開發
科技工業區	雲林科技工業區	雲林縣斗六市	590	84.8-90.6, 已動工
	台南科技工業區	台南市安南區		84.8-90.6, 已動工
	桃園科技工業區	桃園縣		
軟體工業園區	南港軟體工業園區	北市南港區	8.1	已進註
	台中軟體工業園區	台中市西屯區	25	規劃中
	南部軟體工業園區	南部區域	評估中	評估規劃中
航太工業園區	台中航太工業園區	台中縣大雅鄉	110	預計 90 年完工
	南部航太工業園區	南部區域	規劃中	評估規劃中
生物科技園區	台南生物科技園區	台南縣	30	85.7-94.6
創業園區	台南創業園區	台南	規劃中	評估規劃中
	台中創業園區	台中市	規劃中	評估規劃中
	中興大學創新育成中心	台中市南區	--	已開始
	鞋業創新育成中心	台中市	規劃中	評估規劃中
	中山科學院創新育成中心	台中市	規劃中	評估規劃中

#### 第四章 中部科學園區

	朝陽科技大學創新育成中心	台中縣霧峰鄉	--	已啓用
	勤益技術學院創新育成中心	台中縣太平鄉	--	已啓用
研究園區 (為經濟部 與國防部共 同推動)	中山科學院之台中研究園區	台中縣清泉崗	--	已啓用
	青山研究園區	桃園縣	65	85.10.23 已開放
	龍園研究園區	桃園縣龍潭鄉	50	85.10.23 已開放
多功能經貿 園區	高雄多功能經貿園區			

資料來源：1.工業發展年鑑，經濟部工業局，民國 88 年

2.經建會，中部區域未來發展展望（2000 千禧大台中地區重大建設未來發展座談會），民國 88 年 12 月

### 第三節 台中市產業的演進過程

#### 一、台中市產業特色

台中市在工業方面，從日據時代百餘家工廠的規模，成長至今已有一千餘家的製造業，產業主力由食品加工業及民生消費輕工業轉變為機械、金屬等工業之專業化及聚集，並以「工具機之鄉」而聞名，在規模上並以小型協力工廠為主體，為全國工廠密度最高的都市。以下是近來台中市工商企業歷年生產總值概況表

表 4-8 台中市工商企業歷年生產總值概況表

單位：千元

年度業別	全年生產總值	工業生產總值	服務業生產總值	製造業生產總值	生產總值成長率	服務業產值成長率	製造業產值成長率
65	73300843	28273346	17977499	27049998			
70	150303194	66923514	21786023	61593657	105.05	21.18	127.70
75	262210261	15573540	60499546	96137175	74.45	177.70	56.08
80	401537843	155940489	114402336	131195018	53.14	89.10	36.47
85	628345000	274053000	354292000	190457000	56.48	209.69	45.17

資料來源：1976—1996 歷年工商及服務業普查報告

#### 二、台中市的工業發展歷程

台中市的工業發展大致可分為十期其中有（一）清朝時期東大墩發展成為農產集散加工中心（二）日據時代(1895-1945)工廠多分布於鐵路東南側，並且以食品加工業為主（三）光復後至民國 50 年，工廠家數較日據時代成長近 10 倍並且以民生消費性輕工業為主（四）50 年代機械業開始斬露頭角，工業的三大主力由食品、運輸、服飾轉為機械、食品、化學。（五）60 年代的經濟發展至潭子加工出口區、台中港工業區及台中工業區第一、二期的規劃與開發（六）70 年代鐵路旁邊的東南工業區的遷移、產業的「脫離工業化」及台中工業區第三期的開發（七）80 年代—台中市產業的升級—軟體工業區、航太工業區的規劃開發及第三科學園區的爭取（八）軟體工業區、航太工業區的規劃開發（九）第三科學園區的爭取（十）科技產業部門。

表 4-9 中部區域機械廠佔全省的比例

年期	1971	1972	1975	1980	1984	1985	1990	1992	1995	1997
台中縣	11%	13%	16%	21%	24%	24%	27%	28%	28%	27%
彰化縣	10%	9%	9%	9%	7%	7%	6%	6%	6%	6%
台中市	13%	15%	19%	19%	18%	17%	13%	11%	10%	9%
全省機械設備工業總數	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
中部地區所佔總比例	34%	37%	44%	49%	49%	48%	46%	45%	44%	42%

資料來源：台灣省統計年報，機械工業（或機械設備業）。本表尚未包括「基本金屬業」以及「金屬製品業」

表 4-10 台中歷年工業區劃設演變情形

時間	都市計畫案名	工業區名稱	面積（公頃）	劃設理由	開發方式
40 年代	台中市都市計畫	東南工業區	650	-	
60 年代	個案變更	台中工業區 (第一、二期)	一+108.59 二+231.99	區域計畫指定於大肚山開發工業區以減少中部區域人口外流至北高兩市，藉以平衡區域發展	以徵收方式開發
	第一二三四期擴大都市計畫	西屯地區	+23.09	水湳機場南邊，准許公害輕微之輕工業	
		舊社、三光、平田、平和、松竹里地區	+30.42	依縱貫公路兩側既有工廠用地範圍附近劃設為工業區	
	個案變更		+7.85	使既有零星工廠合法化	
70 年代	台中市都市計畫第一次通盤檢討	東南工業區變更為其他使用分區	-539.19	工業區未調整，在台中工業區南側增設工業用地，東南工業區變更為其他使用分區	工業區變更為其他使用分區，應以市地重劃或都市更新方式開發為原則
	個案變更	台中工業區 (第三、四期)	三+179.42 四+205	輔導都市計畫區內不合分區使用之合法及違法工廠遷建	第三期以徵收方式開發，第四期以區段徵收方式開發
80 年代	台中市都市計畫第二次通盤檢討		-3.34	零星變更	
	個案變更	軟體工業區 機械工業區	+24.95 +124	融合產業升級政策，發展資訊科技工業及建立中部精密機械工業生產重鎮及研發中心	台糖土地

註：軟體工業區及機械工業區都市計畫個案變更仍在辦理中

資料來源：台中市都市發展策略研究 2000

台中都會區總就業人口自民國 70 年 108 萬人成長至 85 年 137.7 萬人，十餘年間增加 28.9 萬人，年平均成長率達 1.8%。其中一級產業人口呈衰退，已是全台普遍現象，台中都會區雖為台灣重要農糧產地，然而隨著都市化程度越高，衰退程度較全台中部地區大，而台中都會區主要以二級產業為主，自潭子台中加工出口區、台中港、台中港關聯工業區等設置後，已成為中部區域之主要工業重鎮，然而三級產業隨著全台所得水準普遍提升成長快速之下，已為中部區域的服務業中心，在多元化的勞務服務逐漸增加。台中都會區的經濟活動以二級產業為主，而三級產業仍在成長中（台中市政府，2001b）。三級產業中的「商業」也因應都市發展，人口集結而提高對該行業的需求並朝多樣化服務功能提升，另運輸倉儲業、金融保險業、工商服務業則因都會區工商業轉型，而加深對此產業的衍生需求呈現快速成長的情勢。



表 4-11 台中都會區十大行業佔全台之排名與比例

產業	一級產業	二級產業 工業—中縣 (4; 9%)、中市 (9;4%)				三級產業 商業服務業—中市 (4;7%)、中縣 (6;4%)				
行業	一級產業	礦業及土石採取業	製造業	水電燃氣業	營造業	批發零售及餐飲業	運輸倉儲及通信業	金融保險不動產業	工商服務業	社會服務業
排名/比例	中市 (8;6.3%) 中縣 (18;0.8%)	中縣 (3;9%) 中市 (18;1%)	中縣 (3;10%) 中市 (10;10%)	中縣 (5;6%) 中市 (6;5%)	中縣 (6;6%) 中市 (7;5%)	中市 (4;7%) 中縣 (6;4%)	中市 (6;4%) 中縣 (7;4%)	中市 (4;8%) 中縣 (8;3%)	中市 (2;9%) 中縣 (7;2%)	中市 (4;7%) 中縣 (6;4%)

(註) 1.以員工數計。2. ( ) 內數字，前者粗體字表示其在 23 縣市中之排名，後者表示佔全台之比例。

資料來源：

1.都市及區域發展統計彙編，1999 年，經建會。2.工商及服務業普查電腦檔，1996 年，行政院主計處。

事實上，相較於其他都會區，台中都會區具有發展科技產業之條件，包含了可發展的腹地尚稱充裕，將促使「科技產業」有機會在地生根。台中都會區較具優勢之二級產業為機械製、精密器械製造業、金屬製業，目前手工具機之產值世界第五，且占全台之比重達 30% (台中市政府，2001b)。不過台中都會區中小企業家數比例極高，其研發投入之程度較為不足，目前都會區內相關研究機構亦不多，且面臨其它地區多處科技工業區的開發競爭，應是未來極待解決的課題。在台中都會區既有機械產業基礎與用水無虞的情形下，發展精密的機械與自動化、航太工業、污染防治、醫療保健、生化基因科技等十大新興工業、軟體工業、工業設計等，配合專業或綜合性科技園區的設置，並要求廠商以研究發展經費占營業額之比重達一定規模以上者，作為申請入園區的條件，以鼓勵傳統產業之升級與新興產業的發展，所以研究發展是科學園區的重點之一。以下表列是目前台中市縣工業發展的優勢科技產業別及台灣製造業之結構變化趨勢表：

表 4-12 台中市縣工業發展的優勢科技產業別

優勢產業別	台中市	台中縣
機械設備業	9.8% (四)	20.61% (一)
精密器械製造業	4.16% (八)	21.17% (二)
金屬製品業	4.48% (八)	13.41% (二)

註：% 為佔台灣地區該行業產業之比重，( ) 為在全台 23 縣市之排名

資料來源：經建會，中部區域未來發展展望 1999 年 12 月

表 4-13 1986-1998 台灣製造業之結構變化

單位：%

製造業之結構/年代	1986	1998
技術密集之科技產業	24.0	40.7
勞力密集之傳統產業	40.4	23.5
資本密集之基礎產業	35.6	35.8

資料來源：行政院經濟建設委員會 1998

台中市長久具機械設備業及金屬製品製造業的基礎，同時隨著技術的逐漸升級，自 1990 年前後各式強化產業網絡與公共研發機制陸續成立，包括中華民國精密機械協會（CMD）、精密機械研究發展中心（PMC）、金屬研發中心、工研院機械所、中國生產力中心等（台中市政府，2001b）。透過這些產業網絡與研發機制的建立，勢必能形成中部地區產業創新的觸媒與升級的核心。

### 第四節 中部科學園區的想像過程

#### 一、推動中部科學園區計畫

台中市長期以來具製造業發展的基礎，不論在機械製造設備業亦或是金屬製品及加工業上皆有相當專業化技術的累積經驗，台中於 1980 年代之前金屬加工(縫紉機、自行車)區位的形成，至 1980 年工具機產業網絡的形成，逐漸集中於中部地區的械產業(如重要的工具機母廠、機械零件廠、木工機械、縫紉機等)，在國際上所佔有的地位已逐漸確立，1996 年工具機佔有世界第五，木工機佔有世界第五名的排名，鞋機也相當出色，由於產業網絡的逐漸形成，使得台中地區機械業已形成一個專業的產業區域，各種區位要素(包括零件、技術、資訊等)在網絡關係的連結下，而形成工具機生產的特殊優勢，目前中部地區機械工業集中於豐原、神岡及台中市區，同時在工業用地提供上亦相當充足(中衛發展中心，1996)。現有工業區已開發完成了台中工業區一、二、三期 584 公頃(不含公共設施 395.15 公頃)，科技產業部門的產業發展總量與分佈台中市主要工業區為西屯台中工業區(一至三期共 581 公頃)。區內目前以生產機械設備、運輸工具、金屬製品、電力電子器材等製造業製品為主。此外，目前進行之科技產業重大建設，包括航太工業區、機械科技園區與生化與軟體園區的開發，多集中於高速公路以西之大肚山地區，預計未來將形成 2-3 萬人就業中心，基於現有都市發展的空間結構以及未來發展轉型。

目前台中第三科學園區的設置，預計 92 年 8 月可以進駐廠商，相關條件與承載力將考量區位條件可使科學園區的設置不僅得以獲取相關的公共設施支持，更能與地區發展共榮成長(台中市政府，2000c、2000d)。其發展區位的配套條件還需考量如土地取得、交通運輸位於高速公路沿線、海空運交通、勞動力來源、水電資源、或是鄰近有大專院校設置及完整工商服務功能等，台中市未來將以高速公路沿線為主要科技產業發展軸帶，核心科學園區的設置在於此，同時可以全面改良綠化的筏子溪公園為主軸，來串連多元化的高科技產業及支援設施，此科學園區位的條件是考量其便捷的交通系統優勢外，也是希望可以來加速航太工業區、機械科技園區與生化與軟體園區的開發，促進台中工業區的轉型並且整合預留相關發展用地，期望配合科技產業的發展前景。

表 4-14 台中市歷年工業區一覽表

名稱	位置	面積(公頃)	廠商種類	開發進度
台中工業區	西屯區 南屯區	799	機械製造、金屬製造、塑膠製造等，共 845 家	一、二、三期已開發，第四期 218 公頃尚未開發
機械工業園區	南屯區	124	精密機械製造業	規劃中
軟體、生化工業園區	西屯區	25	電腦軟體業、自動化與 IC 業、通信軟體業、生化業、生技業	規劃中
第三科學園區	西屯區	約 300	綜合高科技產業	規劃中

資料來源：經建會，中部區域未來發展展望 1999 年 12 月

在台中設置第三科學園區的方案<sup>1</sup>已確定，在引進園區的同時，人口與就業機會的增加、環境保護、開放空間、景觀道路、廠房綠化等與相關的議題並且整合地方產業，規劃科技園區城鄉風貌，由於台中市的產業發展是由食品加工業及民生消費輕工業演變為機械、金屬等工業之專業化工業，而以「工具機之鄉」聞名台灣。因此，未來應積極利用中部地區現有機械工業發展的優勢，建立精密機械工業生產重鎮及研發中心，積極促進基礎產業的升級與轉型，規劃軟體工業區、航太工業區的開發發展，以強化科技園區的整體風貌。

#### 90.9.24 中科基地決選結論

(一) 台中縣、市基地獲選理由：區位良好、既有交通網路及生活機能服務設施均佳，亦已具有發展精密機械產業的良好基礎條件，將採新竹及台南園區的開發模式發展。

<sup>1</sup> 中科基地選址經過

- (一)90.05.02，國科會成立「中科基地遴選委員會」及專案工作小組積極籌備遴選相關事宜。
- (二)90.05.28，遴選委員會議決定採初選、決選二階段方式辦理。
- (三)90.08.03，初選會議結論：台中縣大雅、台中市、彰化縣二林、雲林縣虎尾及南投縣埔里等五處基地進入決選。
- (四)90.09.23 及 24，遴選委員赴五處決選基地實地踏勘後，推薦台中縣市交界處基地及雲林虎尾基地二處作為中部科學園區用地。
- (五)91.03.22，審慎彙整完成中科基地籌設計畫書陳報行政院核定，並由經建會審查。
- (六)91.05.08，經建會召開中部科學園區籌設計畫書初審會議，原則通過並列入行政院六年重大國家發展計畫中。
- (七)91.08.20，經建會召開中部科學園區籌設計畫書第二次審查會議，同意通過提列委員會議審議後送行政院核定。



## 二、中科開發預期引進的產業別

將結合產業發展趨勢及地方產業特色，計畫引進生物科技、光電、通訊或精密機械、航太、等產業，並結合奈米技術形成產業發展之群聚整合效應，進而帶動中部地區產業轉型與升級，並期望可促進區域均衡發展。以下表列是台中希望引進的產業別

表 4-15 台中基地產業引進目標

產業別	百分比
精密機械及航太	40.0%
生物科技	25.0%
通訊及光電	25.0%
其他	10.0%
合計	100.0%

(計畫以發展精密機械及航太產業為主，並結合奈米技術提昇產業發展群聚整合效應)

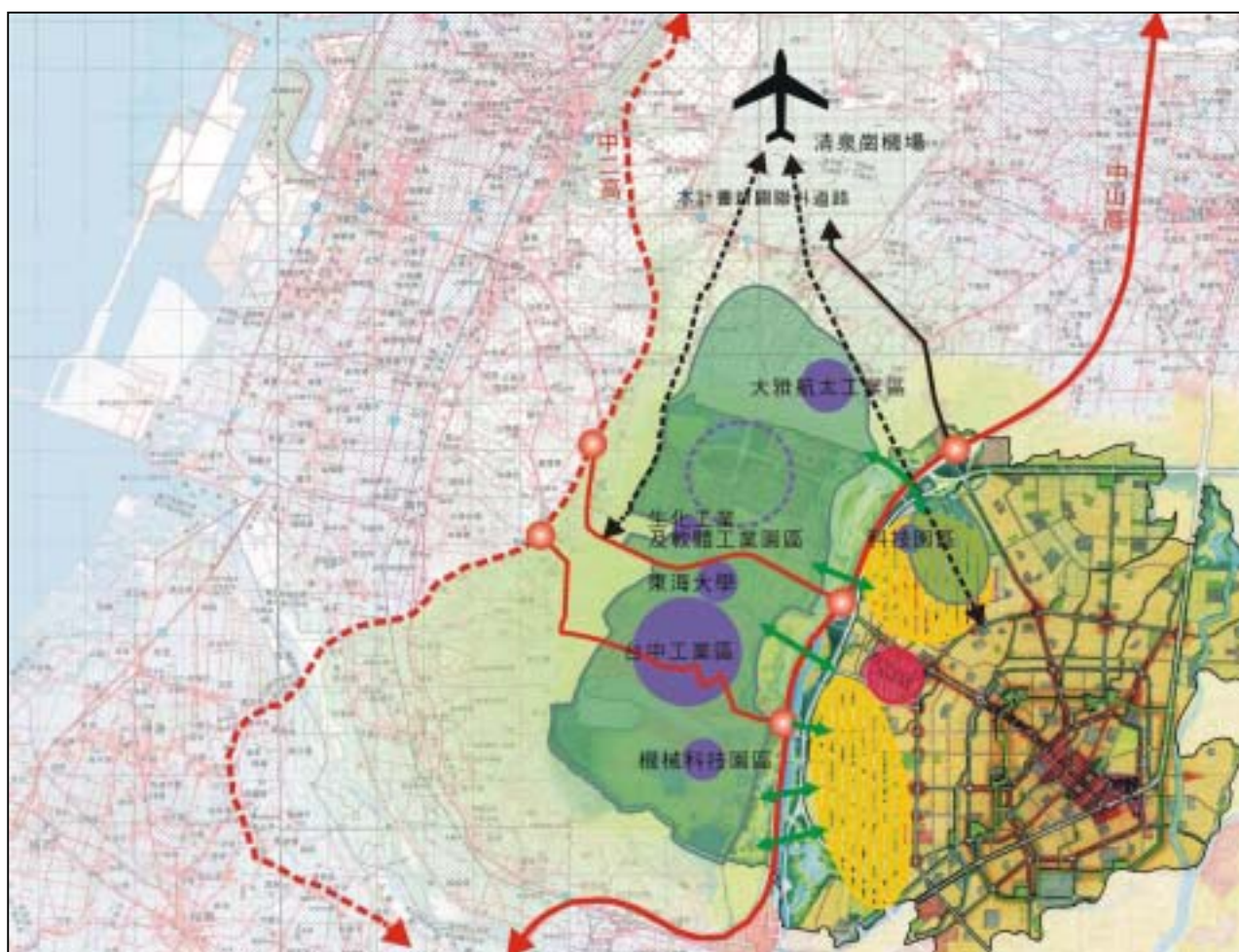
資料來源：經建會，中部區域未來發展展望 1999 年 12 月

## 三、推動中科計畫與其他相關配合事項

台中市政府與台中縣政府成立跨縣市為了共同爭取中部科學園區設置，將平衡區域發展及促進科技產業於中部生根，所以積極爭取國家級科技研究機構分院之設置，如中央研究院、工研院，並建構「中部科學城」推動「中台灣科技產學聯盟」來整合中台灣科技產學資源，經由建教合作模式，達成科技研發中台灣紮根目的(台中市政府，2003)。甄選與評估中部科學園區用地以擴展中部高科技產業群落，並適度分散核心園區之所在並且降低風險，適時設置衛星園區概念並用相當規模之用地來作為園區設置候選地點。

台中地區將整合國際海、空客貨運系統，希望能夠形塑「中部科學城」來強化台中都會區，配合清泉崗機場興建為第三國際機場，以及提升台中港區與加工出口區成為經貿特區或自由貿易港區，使其囊括倉儲、轉運、製造、加值及交換等功能，再輔以國際會議中心與世貿展覽館設置，帶來商務、貨物、展覽、觀光的物流與人潮，整備基礎建設科學園區地方聯外交通與運輸系統的改善及用水、供電基礎建設整合工作，和鄰近的大專院校設置建立完整工商服務功能等。在預期效益的理想下將促進區域產業均衡發展、創造地方基礎就業機會，希望能帶動地方發展，並提昇服務業層級來促進產官學界合作、加速地方產業轉型與技術升級、引進廠商進駐、增加地方財稅收入、改善地方財政困窘狀況、留住科技人才，並要人才於地方定居發展，引發住宅需求，並減緩中部住宅供給過剩問題。

圖 4-3 台中市科技產業發展區位示意圖



資料來源：經建會，中部區域未來發展展望 1999 年 12 月

表 4-16 台中市工業區土地開發使用條件

計畫名稱	區位條件	建議區位	規模建議
中部科學園區	1.土地取得容易 2.交通便利，位於高速公路沿線 3.國際海空運便利 4.勞力充足 5.水電資源充足 6.鄰近有大專院校設置 7.完整工商服務功能	規模較大之候選地包括： 1.台中縣市界台糖土地：約 510 公頃 2.文山工業區（台中工業區第四期用地）：218 公頃 3.西屯林厝農場：100 公頃 4.清水鎮高美用地：600 公頃 5.大雅鄉橫山農場：約 100-150 公頃 其中台中縣、市交界處之台糖土地腹地與立地條件較佳，建議台中縣、市政府應共同積極爭取設立。	以往作為科學園區核心園區生產用地多為 400-600 公頃，然建議園區設置需達到擴展中部高科技產業群落效果，並適度分散核心園區之所在，適時設置衛星園區概念，可甄選並評估 100-200 公頃規模用地作為園區設置候選地點。

資料來源：台中市都市發展策略研究計畫 2000



### 四、現今中部區域工業區分佈的發展狀況

#### 台中市

台中市的工業區均位於都市計畫區內，計有都市計畫工業區 937.9192 公頃，其中已開發之台中工業區（一至三期）面積計 581 公頃。台中市都市計畫工業區主要分佈在東區與屯區（北屯、西屯、南屯），現況使用率多為低落。目前市內工業區土地使用率較高為市內唯一之編訂工業區—西屯的台中工業區（一~三期有 581 公頃），僅次於新開闢之彰濱工業區（3643 公頃）區內目前以生產機械設備、運輸工具、金屬製品、電力電子器材等製造業製品為主。

#### 台中縣

台中縣工業區用地為全台第三大，又為全台都市計畫工業區面積最大的縣市，其都市計畫工業區面積有 3112.4 公頃。台中縣已開發之工業區有座落於都市土地內之梧棲鎮的台中關聯工業區、潭子鄉的台中加工出口區、太平市的太平工業區，以及位於非都市土地內之大甲鎮的幼獅工業區，以及介於太平市與大里市之間的大里工業區。

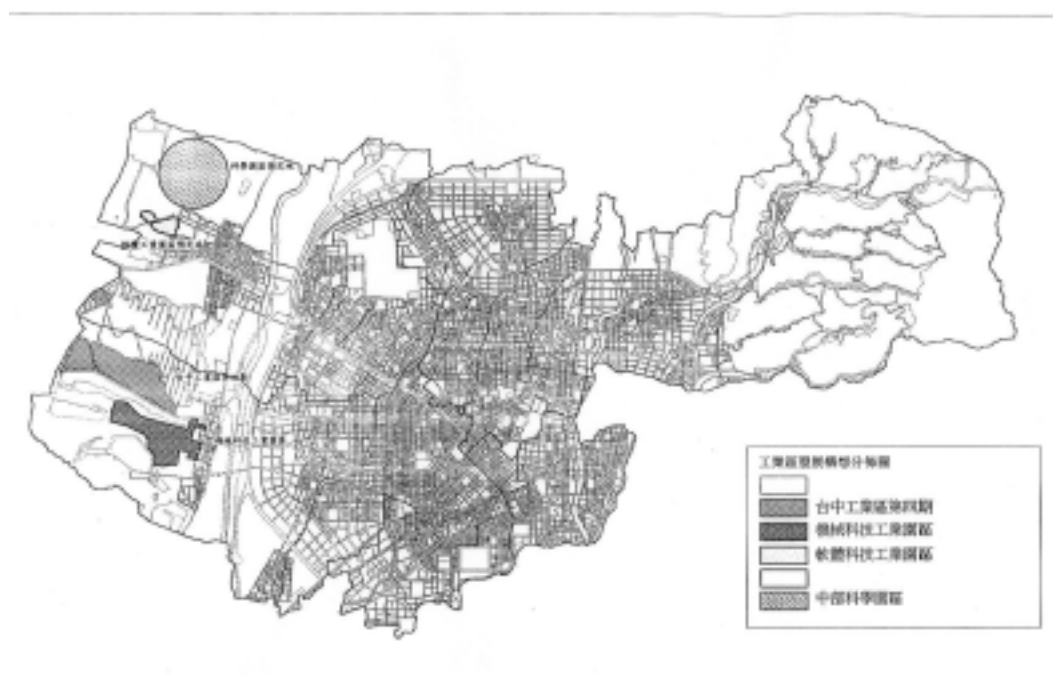
大里與太平工業區面積較小，多以生產地區消費型產品為主，而台中加工出口區早已在民國 70 年代中期後以勞力加工之外銷製品（製鞋、成衣）衰退趨勢下悄然轉以生產附加價值較高之電子與機械製品為主。

台中縣市在未來中部科學園區開發後，希望配合台中工業區中部製造業中心的成立，以高科技研發並結合軟體工業區及台中市之大專院校，使之形成科學園區，以發展軟體資訊、電子、電機及航太工業等產業為主。同時以台中縣的大里市、太平鄉為主、副製造中心，並且與附近的鄉鎮結合，形成一環繞台中市縣中部製造業中心，以生產金屬製品製造、精密機械製造為主。短期內發展清泉崗為快遞貨物轉運中心，中長期則發展為國際航空旅客轉運中心，以加速推動高科技工業之發展。在台中市轄區內，配合台中市副都市中心的開發，成立中部地區的金融中心。配合中部規劃的捷運路網，於捷運站附近地區以聯合開發之方式。而現今台中都會區工業區和商業區現況，台中市與台中縣工業區面積共計有 937.9192 與 4232.81 公頃，佔全台灣總工業區面積比例為 1.79%與 8.09%。

以下圖示是台中市工業園區開發的情形



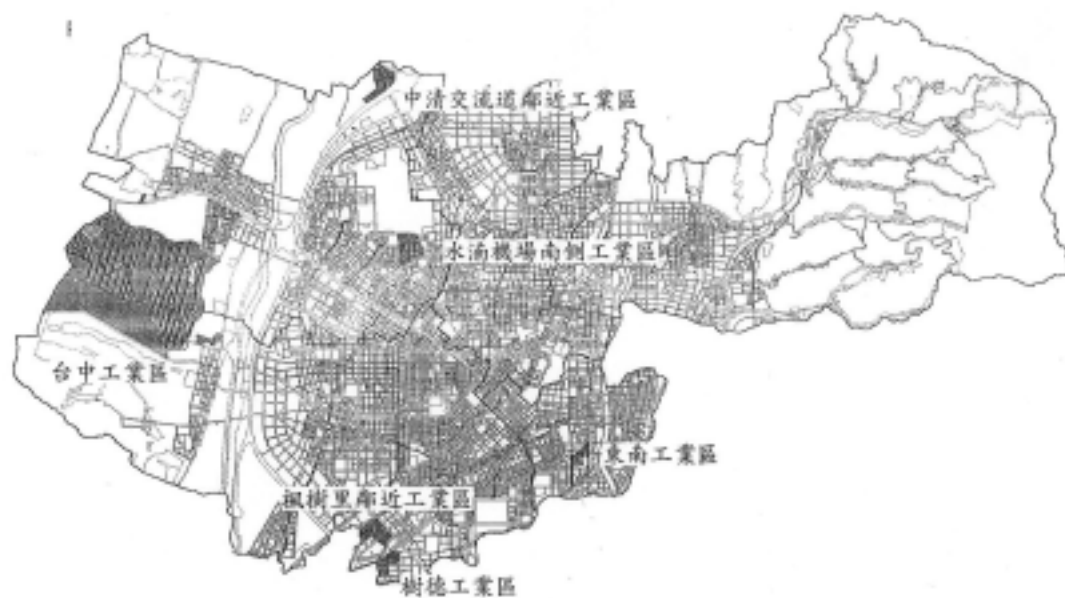
圖 4-4 台中市未開發工業區分布圖



台中市未開發工業區分佈圖

資料來源：修定台中市綜合發展計畫 2001

圖 4-5 台中市已開發工業區分布圖



台中市已開發工業區分佈圖

比例尺 1/100000

資料來源：修定台中市綜合發展計畫 2001

表 4-17 台中都會區已編定之工業區開闢情形

工業區名稱		位置	總面積 (ha)	建廠面積 (ha)	社區面積 (ha)	工業區性質	使用率 (%)	開發時間
已 開 發 工 業 區	1.台中工業區	一～三期位於台中市西屯區、中港路南側；四期位於南屯區	581	374； 691 家	67	綜合性 消費財產業	74%	一～三期分別於 66、69、79 年開發完成；四期擬 86 年完成
	2.台中幼獅工業區	中縣大甲鎮北側，西臨台 1 線	218	124； 132 家	30	綜合性；青年 創業 消費財 產業	82%	67 年
	3.台中港關聯工業區	中縣梧棲鎮台中港區外	140	102； 96 家	10	綜合性 消費財產業	59%	69 年
	4.大里工業區	中縣太平鄉與大里市 仁化里間，台 3 號西側	77	46	3.7	綜合性	--	82 年
	5.南崗工業區	南投市南崗地區台 3 道旁	411	277 ；383 家	31	綜合性	90%	72 年完成擴大 大部分
	6.全興工業區	彰縣伸港鄉與和美鎮間，台 17 號東側	248	123 ；69 家	13	綜合性	--	79 年
	7.福興工業區	彰縣側福興鄉，台 19 號東側，縣 144 北側	43	37 33 家	0	綜合性 資本財產業	100%	63 年
	8.大新工業區	彰縣田中鎮縱貫鐵路的西側	28	24.5； 61 家	0	綜合性 消費財產業	79%	74 年
	9.彰濱工業區	彰縣伸港、線西及鹿港鎮西側海埔地	3,643	2,127	54	綜合性 資本財產業	--	87 年
	10.台中加工出口區	中縣潭子鄉潭秀村、台 3 西側	26	18.8	0	加工出口業	--	58～60 年第一期；72 年擴區
	11.太平工業區	中縣太平鄉建國村	18	16	0	綜合性	--	69～74 年
	12.北斗工業區	彰縣北斗鎮	29		0	輕污染、綜合性	--	77～78 年
已 編 定 尚 未 開 發	后里工業用地	中縣后里鄉	20	14	0	綜合性	--	69 年，已規劃道路排水系統
	外埔工業用地	中縣外埔鄉	21	15	0	綜合性	--	69 年，已規劃道路排水系統
	牛稱工業用地	彰化市	67	47	0	綜合性	100%	52 年，大部份已由興辦工業人建廠使用
	田中央工業用地	彰縣員林鎮	40	28	0	綜合性	100%	52 年，大部份已由興辦工業人建廠使用

資料來源：經濟部工業局，1995 年，台灣地區工業區簡介。

現在在南台灣，由於南科近年來的設立，以及路竹園區的跟進，高科技產業植根已有一定的時間。唯有中台灣，高科技產業現在才剛開使起步，從高科技產業的發展看，台中介於

新竹、台南之間，交通運輸便捷，中部的高科技化，對於台灣西岸科技產業的完整化或便捷化將有極大的發展性，可以使台灣西岸科技產業形成一完整有力的相互支援系統，而不再是二個南、北分離的部分，從地方發展的觀點來看，如果不能有效地運用科技產業動力帶動地方發展，地方產業發展將面臨嚴重的衝擊。

### 五、工業區應該注重生態產業的規劃

近年來環境保護與生態保育問題日趨嚴重，已成綠色環保的世紀，環保問題已由國內事務轉為國際議題。為促使各國確切遵守各項環保公約規定，環保公約將擴大結合國際貿易制裁措施，環保管理亦將納入企業生產流程，勢將影響全球經貿活動，掀起國際綠色環保革命。

如 WTO 已將環保納入討論議題，另為了解決全球環境污染問題，國際標準組織（ISO）已於 1996 年 7 月起正式發表 ISO-14000 系列標準，未來企業對原材料的採用、產品設計、製造技術、廢棄物減量及處理等方面均需符合該標準，否則將面臨禁止出口的問題，全球企業將掀起「綠色生產製程與產品設計」的風潮（Edgar M.、Anne B.K.著，1997）。在台灣地區天然資源貧瘠，資源及能源再利用將能夠有效減緩其供應壓力，降低環境衝擊，如能對產業界主動提供連結界面，模仿自然界生物的食物鏈相互共生關係，形成產業生態化共生鏈圈，提昇資源及能源使用效率，就廢棄物處置與資源及能源再利用而言，將可形成加乘效果。所謂生態化產業體系（Industrial eco-system）是指生產或商業行為使用其他團體產生的廢棄物做為其進料之共生循環系統，猶如自然界食物鏈一般。基於此一體系觀念，透過合作管理能源、水、資源等環境及資源議題，以尋找加強環境及經濟效能之工業製造與商業服務之社區即形成生態化工業園區（Eco-Industrial Park；EIP），此目標在於提昇參與之成員公司增加其經濟效能，降低生產或商業行為對環境之衝擊，提昇競爭能力創造新的商機，促成新公司成立進而落實國家永續發展（科學園區管理局，1997；邱花妹等著，2000）。國內既有的工業區並未有生態化的規劃，同時工業區內產業之種類繁多，不易形成配置型之生態化工業區，應著重於廢棄物交換或利用具相關互補性的產業互相合作之網絡型加以推動較易成功，至於新工業區其發展方法流程應搭配主體產業及相關的互補性產業，儘量以形成配置型生態化工業區為佳，可配合廢棄物交換或產業互相合作形成網絡以達目的。

台灣創造了舉世聞名的經濟奇蹟，但也對自然生態帶來無法弭補的損傷。在面對未來全球化的經貿戰爭中，唯有以經濟與環保並重的生態化工業園區，提昇工業區的資源生產力，生產高環經效益的商品，降低工業生產之污染強度，順應全球綠色消費風潮，才能繼加工出口區與科學園區之後，再創台灣經濟奇蹟。因此，結合至地區發展之機制建立，在於以知識為基礎的多元化科技產業區域之形構。此已非關產業的業種與型態，而是在台灣整體產業方面，關係著台灣經濟的結構性競爭力提昇，亦影響到整體台灣的再結構發展。由於國家單純

的提供研發基礎設施與實質環境的建設，並不能使創新的能力在空間機制下著床，台灣綠色矽島的實踐仍待創新的空間經理制度的建構，以催化台灣創新能力與文化發展的營塑。利用蓬勃的產業動力重塑美麗家園的台灣新生地。產業的發展需回歸到以人為本的出發點上，以生態維護的提升為終極目標，更需要以人文關懷做為後盾與基礎，透過與生產適當結合避免環境的惡質耗竭，環境的永續發展才能將產業發展的利益真正地回會本身。因此產業發展涉及的不再只是產值產能，而是更好的環保管理，應該是更明確的社會責任。

## 六、目前台中地區科學園區的條件

台中市位處台灣中部區位，地理位置優越，氣候溫和，蘊含豐富的人文、產業動能及都市機能，擁有堅強的國際都市發展基礎（台中市政府，2000c、2000d）。中部的高科技化，對於台灣西岸科技產業環狀的完整性有極大的整合方向，台中市為配合提昇國家高科技產業競爭力及推動實現亞太營運中心政策，積極爭取設置第三科學園區計畫，以兼顧區域均衡發展及多元化高科技產業發展需求。

第三科學園區得於台中市設立，應於短期內改善對外交通聯絡，包括預定於 92 年完成聯絡台中港特定區的特三號道路（台中市政府，2000c、2000d），同時積極興闢由市區至清泉崗國際機場的聯絡道路，以及聯繫大肚山地區科技走廊帶的聯絡道，以整備交通系統。

圖 4-6 台中市土地使用與交通運輸的整合－聯外交通系統



資料來源：修訂台中市綜合發展計畫服務建議書

### 七、台中市具有競爭力的生產與研發環境

由歷史資料分析來瞭解地方產業發展的特性，挑選具有地方特色產業競爭力，才能帶動技術級的產業升級。由政策面考量全球經貿趨勢，執行台灣整體產業與科技發展政策及相關區域發展等上位計畫，並且界定台中都會區的產業發展地位，期望藉著發展引進產業關聯較強的政策性產業，藉由著政府相關支援建設與措施的配合，將有利於區內產業發展的環境，與地方相關開發計畫共同成長，在提高投資效益前提下，必須充分考量地方相關重大建設與開發計畫，如中部國際機場、台中港、航太工業區、機械科技園區、生化科技與軟體工業區、水湳機場之遷移等計畫，推估預期影響效益、及就業人口數與居住人口數，希望促進台中都會區產業發展。

台中市長期以來具製造業發展的基礎，不論在機械製造設備業亦或是金屬製品及加工業上皆有相當專業化技術之累積，同時在工業用地提供上亦相當充足，現有工業區已開發完成台中工業區一、二、三期 584 公頃（不含公共設施 395.15 公頃），另含都市計畫工業區有中清交流道工業區 20.6 公頃、航空站南側工業區 19.86 公頃、南區樹子腳工業區 33.11 公頃、東區振興路工業區 8.8 公頃，共計 480.52 公頃。另外規劃開發中的台中機械科技園區 127 公頃，以及緊臨台中工業區的文山工業區 218 公頃，再加上由台糖公司自行規劃開發中的軟體暨生化科學園區 27 公頃，共計約有 372 公頃可供未來科學園區衛星工業區之用（台中市政府，2001b）。在台中市製造業技術逐漸往技術密集產業升級的之時，其相關工業長期積累的技術可支持高科技產業的發展。

配合科技產業的發展，引進相關科技機構結合學術研究機構成立技術育成中心，高素質的人力資源是產業發展的動力根源，不僅是產業知識與創新的永續資源，也是支持持續升級的關鍵因素（薛香川，1991a、1991b）。因此，地區在既有人力資源之品質與充足，還得直接支應科學園區產業的提升，同時牽動地區的整體發展並且力邀或爭取國際級科技研究機構進駐加強其研發的能力。

世界經濟發展趨勢，將隨著全球經濟快速邁入無國境經濟圈的型態，各國產業產生重大的轉變，最明顯的就是資本、原料、產品及科技知識等在全世界自由的流動，而這種大區域的經濟流通趨勢，直接影響到的就是產業的生產、研發、技術、銷售等功能由區域擴及全球，造成全球性比較利益的競爭局勢，最後形成新的國際分工。根據瑞士國際管理發展學院（IMD）發表的「1994 年全球競爭力報告」（天下雜誌，1994）中指出，全球市場正走向專業分工，企業不再需要在相同地點，進行價值鍊（從研究、設計、生產、行銷到售後服務）的所有功能，是整個國際經濟發展的趨勢。世界縮小的結果將引發主要國際經濟核心之間的激烈市場競爭、

世界性資本集中趨勢逐漸增強、全球性薪資工作者，失業率相對升高、全球生產製造的地理區位，發生結構性重新分配現象，產品創新研究成爲國際市場上致勝的關鍵，由此可知，台灣若忽略了全球體系中國際分工的趨勢，就如同被排除在世界經濟利益之外（理查·隆沃思著，2000），因此台灣在積極推動亞太區域營運中心，全面提升產業競爭力的過程中，不能無視於國際分工角色的重要性，在國際分工的定位下，未來台灣產業結構將必須調整以具高度技術密集化、高附加價值化，甚至能以自主技術爲基礎的發展產業爲重點，伴隨著資訊科技的創新，在今日產業的生產流程與組織型態正逐漸朝向彈性化，生產活動正以各種可能的面向，將使得大量生產單一化產品，以少量多樣的產品出現，而且必須藉助科技生產系統才有能力應付多元的市場，隨著生產逐漸自動化與彈性化，對勞動力品質與數量的需求也會改變，而逐漸走向國際整合的方式。爲了使國內產業具備國際競爭力，未來的產業發展不應該脫離全球經濟的發展脈動，國內產業功能的未來發展趨勢亦因應此種世界經濟特徵，而有所改變作爲，藉著適當產業政策的全面性配合，提昇國際競爭力引入並利用世界資本，善盡國際分工的角色，利用第三世界國家的勞力與資源與先進國家之資本與技術、強化技術立國，提昇企業的研發創新機能。就目前國家整體的產業政策而言，發展亞太區域營運中心能夠使產業充份發展的理想目標，因爲營運中心在於能吸引跨國企業在此一區域設立營運中心，跨國企業進入本土市場，不但資本跟著進入，同時對於本地產業具有技術移轉、提高附加價值等功能。但是前提之下，台灣必須在區域空間裡擁有較多樣與特殊的優勢條件，如品質高且充沛的人力、資力、金融發達、有利的研究發展環境、行銷地利、運輸及裝卸效率高的港口、機場，由這些有利條件的充份發展才能夠去建構一個獲利高的投資環境，比較能吸引跨國企業的資本進入，也才有資格推動亞太區域營運中心。

#### 八、未來產業發展形態的不確定性

在這些世界發展的趨勢中，大陸發展與台灣科學園區的競爭白熱化，如何整合利用才可能形成合理的產業分工，並且加速產業升級，現在很多國內的產業外移後，可以重新調整工業區的土地使用型態、做爲更新並提升土地利用效率的契機，來改善整體的產業生產環境。知識經濟的發展亦可使以高教育水準著稱的台灣地區人民與產業重新找尋一個新的利基(Niche)，或許將來有機會在世界市場佔有一席之地（孫震著，2001；吳思華編，2001）。但環保標準提高與人力成本的高昂也可能是台灣吸引高附加價值的產業與高技術人力的發展優勢，這是轉機也是危機，因此如何化危機爲轉機，適當轉化缺點爲特點，是台灣目前整體經濟發展危機最重要的課題。

未來工業區土地採多元與彈性之供應機制，對於原本的土地規劃重新調整其利用方式，並採各種優惠之方式提供產業使用，惟因土地公有，可以使優惠之彈性可獲較大的規劃空間，同時因爲政府擁有土地，長期而言可以供給做爲產業土地之儲備，對台灣產業的長期發展將

有莫大的助益（張璠，2002）。因此未來可以優惠財稅措施鼓勵全國機械大廠來台中經營，使台中西南屯地區成爲台灣規模最大、規劃最完善、最具特色的機械業發展園區，並藉由加入全球化經濟體系的機會，擴展台灣精密機械工業的全球市場佔有率。未來台中國際機場建設將會與大陸地區主要都會建立直航航線後，台中可望和台北市一樣，辦公大樓房地產景氣將有逐步復甦的機會。

此外由於台中科學園區設置後，將增加十萬至二十萬高科技人才在台中發展，不少人會在台中置產，這些科技人才偏好高品質高價位的住宅，而且加入 WTO 後兩岸經貿增加，台中市國際機場完成後會有機會發展成爲「台商之鄉」的條件。台中市距離大陸直線距離近、房價合理、居民消費力強、休閒遊憩環境完善，如果能有休閒生活特色的房地產，應該可以吸引台商及科技精英前來購買居住。而全球經濟的情勢與變化狀況，深深影響著各國的經濟政策，尤其在經濟衰退蕭條的時期，各國政府更無不卯足全力，提出各種類型的政策工具，以促進企業投資。而政府用於促進企業投資的各類型政策工具中，創新育成制度（孫震著，2001），是目前相當熱門的一種方式，因爲它對新創企業的支援相當貼切而直接，因此效益通常在短期間即可顯現出來。

本世紀以來工業區已經成爲全球的一個基本組成部份，自 1970 年開始，工業區的數量不僅在先進國家、亦在亞洲新興的工業化國家裡迅速增加。至 1996 年，全球的工業區數量超過 12,000 個，且其中有 500 多個工業區從事出口加工，雖然工業區在從事生產和提供服務方面扮演著重要角色，但同時也對周邊環境造成了威脅。事實上，工業區存在的環境問題並不是不可避免的（何宜慈，1980；楊艾俐、吳迎春，1982；張玉文，1990；楊艾俐，1998）。聯合國環境總署（United Nations Environment Program；UNEP）的觀點即認爲如果各個公司能夠協調起來，採取系統化的持續改善環境績效行動，就可以提高整個工業園區的環境績效，並爲園區企業、管理者、周圍社區和周邊環境帶來多重利益。

## 九、工商佈局的全球化

綜觀我國加入 WTO 後，台中產業既面臨嚴重競爭挑戰與生存危機，但是如果轉型成功也將有新的發展契機。因此未來政府宜採取有效策略強化經濟建設措施，以協助台中產業因應 WTO 入會吸引廠商投資設廠，並促進產業昇級與發展。具體而言，政府促進產業發展之可行對策有強化投資經營環境，例如有效解決交通瓶頸路段，縮短廠商旅運成本、全力改善治安狀況、保障住民生命財產安全、提昇居住與設廠環境品質、吸引廠商進駐與定居意願、廣設工業區或加工區、以成立通關、簽證、稅款繳納之單一窗口，使業者出口手續得以一次作業完成，節省人力、時間成本。並且加速推動交通建設，爲了因應 WTO 入會後兩岸三通與倉儲物流來台發展及國際轉運、大陸人士來台觀光的需要，應該及早完成中部重大交通建設，如

台中國際機場、高鐵、環狀捷運系統、東西向快速道路的興建，台中港運輸倉儲能量的擴充，高鐵、台中港、機場與工業區和休閒生活住宅區之間聯結道路的構築，以及建設台中為核心向鄰區觀光區放射的快速道路，都須及早規劃興建完成，以期藉由兩岸交流與中部交通樞紐地位，全面提昇台中產業發展。並且落實國際化、科技化都市理想，為因應我國加入 WTO 後，台中朝國際化、都會化轉型，以及產業發展型態必須兼顧製造業、農工業以及商務貿易與金融產業，台中應加速城市數位化光纖寬頻網路系統建設，推動工業園區網路交換與管理系統，強化政府網路服務機能，普及電子商務與網路運用，推廣民眾的國際語言和資訊教育，使台中朝向數位城市邁進並且提昇產業競爭力。而且開發台中「黃金三角」地帶，持續開發中港路一帶成為金融商業中樞，使本地企業總部、國際在台分公司和金融機構進駐在台中設立據點，以結合中港路金融圈、台中科學園區一帶（包括台中工業區和機械工業園區）和台中港加工出口區成為三角地帶，聯結台中港、台中國際建構中台灣的產業發展，強化中部產業優勢，迎向全球性區域競爭，強化台中精密機械工業特長並且集結西屯、南屯各工業園區的資源與力量，發展成為台灣最完善的機械業發展園區，以吸引企業進駐，並且擴展台中精密工業的全球市場佔有率。積極促成中部科學園區成為智慧型科學園區的發展方向，以網際網路與數位方式與附近工業區連結，進行資源整合與運用發展精密機械、光電、生化與航太等中部優勢科技產業。而且以中部科學園區為核心，結合各工業園區與軟體衛星園區，將大肚山麓帶狀區域發展為科技走廊，同時可以配合交通路網建設，聯結科技走廊之產業優勢、台中海空港之國際運輸優勢及中港路金融服務商圈，將可發展成中台灣之產業發展之黃金三角地帶。

讓既有的工業區再生並使規劃或興建中的工業園區加速完成，儘速改善台中工業區的各项設備與交通狀況爭取廠商進駐與回流，使其不但成為目前台中經濟發展的重要動力，也是台中市提供高效能工商服務與建立招商利基的重要措施，目前中部各縣市的地區工業區招商成效不佳，或者是受地震災害、產業景氣影響而讓廠商進駐率偏低的彰濱工業區、臨海工業區、南崗工業區、潭子加工出口區等，應該讓各縣市的協力改造，促使各工業發揮經營效能帶動產業發展增加就業機會，除了闢建中部科學園區外，應該整合政府新開發工業區的財政資源，並且規劃多功能經貿園區，儘速落實中部軟體園區、航太工業園區、研究園區等動工興建整合計畫的落實。

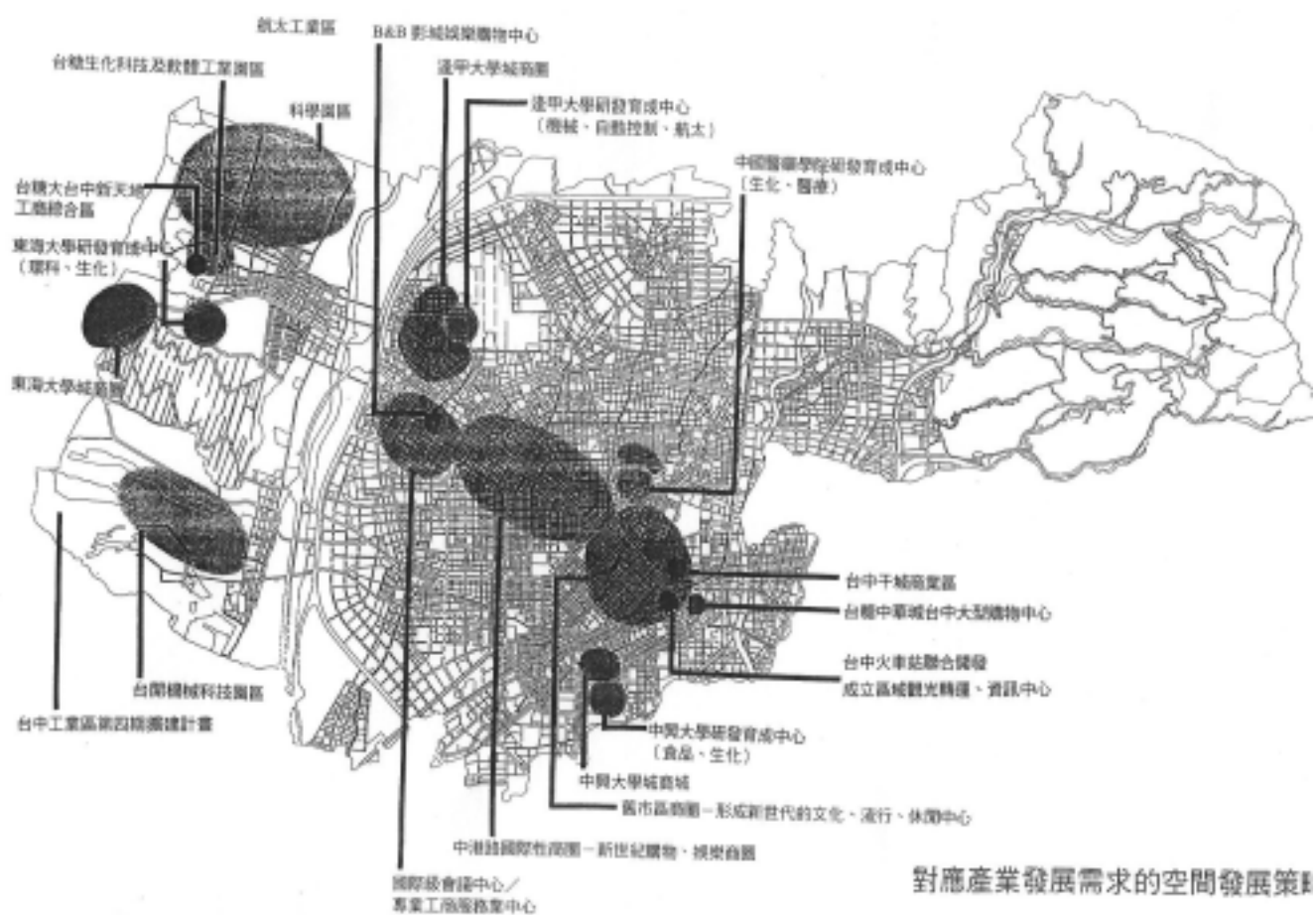
為了確保工業能源與資源無虞匱乏，水電設施應未雨綢繆供應中部地區用水，主要有鯉魚澤水庫、德基水庫、石岡水壩等，將來中科廠商進駐後，水資源是否充足則必須再作評估，如果有所不足則應規劃闢建新的水庫（台中市政府，2001b）。而核能四廠尚未完工，台灣地區又廣設大型工業園區，未來電力能否負荷全台用電量不無疑問，建議於中部濱海地區設置電廠，或鼓勵民營電廠興建，是可以考慮的方向之一。



要提昇中部地區服務業層次，進而擴展服務產業的集客能力，鼓勵以 BOT 方式興建大型集客設施，如商場化的巨蛋球場、具有建築特色的與特殊景觀中心（如日本福岡的運河城），設置地區金融中心、市區媒體中心及商品物流中心。同時強化中部地區投資經營環境，爭取企業總部進駐中台灣，改善中部治安問題及教育設施、美化中部都會景觀、提昇居住與投資之環境品質，因應我國加入 WTO 及兩岸三通，運用未來中台灣海空運輸優勢，配合休閒觀光產發展，建設中台灣成為「台商之鄉」，掌握兩岸三通契機、建立互動窗口，運用兩岸交流樞紐地位，強化中台灣海空運輸機能，提供完善金融、服務、居住、投資、經貿資訊及環境，吸引台商企業營運總部進駐中台灣，規劃中台灣成為台商運籌中心，加強機場和高鐵等交通運輸優勢，爭取台中成為台灣的發展重心，採取兩岸經貿新措施建立兩岸交流樞紐地位，並配合各項交通建設進程規劃發展台中成為兩岸交流樞紐的重大計劃，並協調中央政府與週邊縣市配合落實，以使台中扮演亞太營運中心的重要角色。此外地方政府經建單位應考慮於大陸主要城市設立辦公室，以及國際貿易輔導單位，協助廠商開拓大陸及國際市場，促成台中產業與外商合資進軍大陸市場，並於台中統籌控管營運資金，以落實「前進大陸，資金回流，根留台灣」的理念，並以優惠稅賦條件強化招商能力，以優惠稅賦條件，爭取已在大陸投資的台灣大廠（特別是從中部起家、發展的大型公司，如巨大、寶成、燦坤等），在台中設置營運總部，並藉以鼓勵建築業者開發金融中心、休閒生活住宅社區與加強觀光景點美化工程。運用賦稅措施改善投資環境，加強都市區域開發，爭取企業進駐。加上生活環境數位化，網路經濟普及化，廿一世紀已進入數位化時代，資訊科技與網際網路的普及，將改變生活型態和商務交易模式，在新世紀中一個區域或都會的資訊基礎設施建置程度，將決定該區域的競爭力，深深影響企業投資進駐與專業人才前往工作定居之意願。因此未來中部地區應朝生活環境數位化（邱義城，2000；杜克拉等著，2000），網路經濟普及化的策略方向發展，積極推動國際化的資訊網路建設，設立企業資訊服務中心，並強化市民資訊能力，並且應該建構數位生活與電子商務的基礎設施，提供民眾便利的數位化生活環境，在這方面必須做到建設寬頻網路系統、整合地方行政部門為電子化政府，對外提供民眾公共的數位資訊服務，例如於公共場所廣設公共資訊站，再進一步藉由公共界面提供非政府組織包括社區、企業協會、社會團體等的資訊化連結。鼓勵企業合作建構電子商務交易平台，並規劃推動軟體園區或智慧園區，吸引高科技公司進駐，為中部帶來無污染、重研發、靠腦力智慧，重視人才資源的科技公司來中部投資，同時亦可藉此在中部地區推廣網路運用之普及化。並且鼓勵民間企業與政府合作，共同開發與推動網路申辦業務，在區域競爭的關鍵階段裡，中部地區縣市政府可以共同合作努力，結合民間企業整合寬頻網路，並在各別縣市政府內部建立資訊高速公路，如此未來將可以推動公文電子簽章、縣民或市民電子身份認證卡，設立網路緊急事件處理中心，建立電子（數位）考核機制，加速行政流程、提昇行政效率。在這樣的資訊化政府中可以落實行政電子化，未來縣市民可以向戶政、地政、監理、建設管理等等公共部門，透過網路掛號繳費申辦文件然後上網查詢辦理情形，屆時再前往取件或是郵寄收件，不必排隊等候不會再費時費力。政府部門並且創造網路學習環境，提供民眾免費學習上網時間設置網路圖

書館，成立網路社區大學並促成中小學普及電腦教育。

圖 4-7 台中市對應產業發展需求的空間發展策略圖



資料來源：修訂台中市綜合發展計畫服務建議書

### 第五節 小結

在現今的全球化的經濟體系中，競爭力的來源是知識和創新。而創新的學習型經濟是一個動態而積累的過程，透過經濟結構、組織形式和制度機構的資訊溝通、交換，構成學習和創新來源的重要因素。一個有利於創新的環境是能夠將常規化的訊息納入學習的機制，包括大學與研究機構的設立、機構與產業間人員的資訊交流、廠商之間的溝通、合作、或者是互派技術人員駐廠，生產與銷售部門之間的資訊流通，與消費者間的資訊回饋機制等流通管道。透過這些機制的建立持續強化信任和知識資本，而核心園區辨識工作是一項是很重要的建設據點，台中市在發展光電、機密機械、生物科技產業的初步分析，是開發科技產業園區要件中的重要一環，而且首先必須考慮是政府政策的支持度、科技人力及產業技術的支援、區位環境的優劣等事項。其中政府政策的支持度主要考慮政府在租稅減免、營業特許以及以都市設計手法上來提供良好的生活環境，在科技人力及技術的需求面上，則必需考慮鄰近是否有足夠且研究能力強的研究機構或學術單位，與另外地區附近是否集結足夠的相關附屬產業亦極為重要，在區位條件的考慮上則包括土地的價格、基礎設施、交通運輸、生活及工作環境等條件，其中最主要是在區位上必須衡量的高科技網路的配合，在現今的世界體系中傳播媒體的迅速發展，全世界都在網絡中流竄，其快速的結果甚至在幾小時之後，就會影響到另一端的國家生存問題。目前世界逐漸變成全球化的市場、全球化通訊、全球化旅遊、全球化文化，甚至於全球化語（英語），就某種程度而言，在環境上我們現在有全球化的自然生態問題包括有臭氧層破洞以及氣候變化，但是在現今世界上最大的衝突是文化問題，也就是西方商業文化與伊斯蘭世界的文化衝突，這些問題所影響的範圍，顯然跟以往的問題都不一樣，是 21 世紀時代背景下的產物。或許只有核子輻射問題是例外，因為這是從很久前就有的問題現象，但是在最近所引發出的全球 SARS 疫情快速傳播的困擾，也快速演變成是全球的問題，造成了全球性的恐慌。

開發工業區可以促進產業投資並帶動經濟發展，且有其發展的歷史背景在過去經驗亦十分成功。但是現在工業區藉著此種民間貸款開發方式，過度運用財務槓桿，在遇到長期景氣低迷與整體產業變動調整的時機時，財務周轉困難與資金利息累積加速的情形下，形成目前整體工業區開發機構財務上的困難。而在現在，台灣同時面臨產業受到內外因素影響而外移，造成工業區土地供需失衡，工業區開發價格因利息成本的不斷增加而有高過市價的趨勢，科學園區與加工出口區的優勢條件造成一般工業區的不合理競爭，以及工業區土地使用無法快速的配合產業發展需求的合理調整放寬條件，以致於形成目前工業區土地閒置情形逐漸惡化的趨勢。在展望未來中，工業區的土地開發與使用上仍有許多方面的困難，知識經濟的發展將形成台灣地區大規模廠房的工業發展型態朝向多元化的土地利用型態發展，希望以創造更具附加價值與競爭力的知識產業基地來發展工業區未來前景，因為在現今的大陸地區也快速發展了上述大規模廠房與勞力密集、低技術層次的產業，台灣企業大量向大陸地區尋找再

發展的新契機，而造成現在在臺灣工業區廠房的閒置，資金的囤積，節節高升的失業率，這是目前臺灣工業區所遇到的共通問題，也是目前經濟不景氣的最大因素。

國科會科學園區管理局與台中市政府正積極辦理中部科學園區的規劃，以本年十二月廠商進駐建廠為目標。目前招商登記潛在投資者計約二百八十家，但現行規劃的 332.57 公頃園區最多只能容納七十二家，其中包含有十六家具指標性的旗艦大廠，可望不用審查就可以直接設廠。所以，目前已知在登記的廠商中，約有二百多家無法如願。台中市為了留下他們，台中縣市已初步協商擴大現有特定區計畫，總面積將可達約 3000 公頃，以應有意前來中科設廠的企業之需。

有關中科基地招商事宜、特定地區範圍計畫及主要聯外道路相關事宜，行政院游院長於四月十七日訪視本府時，指示內政部邀集中央各部會，針對友達光電公司欲於八月份取得用地、十月份進駐設廠開工事宜，積極協商配合妥善處理，此項會議已由內政部於四月廿三日召開，而且決議，確定該廠商於七月二十八日動工。

依據最近的報紙報導（自由時報 92、6、7）裡指出，中部科學園區的開發將在 92 年 7 月 28 日動工，由第一位進駐的友達光電拔得頭籌，它也是中科最大的投資廠商。依照這種前景看來，未來若再加上雲林基地將可容納上百個廠商，並創造出中部地區四萬個就業機會，對於節節升高的失業率而言，這是個很好的消息。而中部科學園區最受廠商關注的計畫用地變更、環境評估、水土保持、水電及私有土地取得等問題，內政部將在 6 月 10 日審查都市計畫用地、19 日審查非都市土地計畫變更，並預計在 6 月底完成審查用地部份。環境評估也預計在 6 月 17 日通過，同時水土保持計畫也與環境影響評估並行審查，且將於 7 月底完成。其他用水、電力等問題，自來水公司與台電公司均表示已做好各項配合措施，可供應園區所需。而私有土地價格部分一律以公告現值加四成徵收，目前的中部科學園區以光電及精密機械為重點發展產業，共有 151 公頃，現在已經有 60 個廠商申請進駐。再依據最新的報紙報導（自由時報 92、6、11），中部科學園區開發進度再邁進一步，內政部於六月十日通過中科都市計畫細部計畫案，另外中科園區細部規劃遴選，由中華工程顧問公司設計案獲選，根據其供斯的設計，園區內除了有林蔭大道外，還有大型景觀橋、溪畔休憩區及自行車道，宛若一座大型公園。都委會並附帶決議優先開發第一期 C 區，也就是友達光電預定進駐的地區，然後才是第一期的 B 區和 A 區，至於第二期最後才開發，另外，國科會在日前進行中科園區細部規劃案遴選時，共有二家廠商投標，二家公司皆提出公園化園區的構想，不過另一案的經費高達一百廿多億元，評選委員認為太過花俏，因此由設計竹科、南科有經驗的中華工程顧問公司獲得，該案工程經費約需九十多億元。根據該公司的規劃設計中，三百卅多公頃的園區概分為四區，位於台中縣境內的 A 區為「航太科技區」，境內除了有雕塑公園外，還有一座大型景觀橋，完工後將是園區內最醒目的地標；B 區是「服務區」將設置管理中心，公車轉運

中心等，C區為「光電區」，將以夜間照明表現光電意象，第二期則為生物科技園與山林生態園區，市府認為該項設計結合高科技及公園規劃，完工後不但吸引高科技產業進駐，提升就業機會外，還提供民眾休閒遊憩的去處，將是多功能、多元化的工業園區。

未來在中二高高鐵通車後，台北到台中已無距離問題，而台中將成為台北的外環都會區，並且會將竹科、中科、南科串連起來成為台灣綠色矽島的科學園區，希望藉著科學園區的開發，來應付全球產業的轉型所做的調整策略方向，並期待著這個高科技產業基地的串連模式，可以再次帶動台灣產業經濟的發展。

## 第五章 台中的交通門戶機場和港口

### 第一節 中部第三國際機場 - 清泉崗國際機場的構想方案

二十一世紀的新世界是科技化的時代。資訊科技的持續進步與推廣和一些重要發展，帶領著二十一世紀世界走向全球化(globalization)的時代，而世界的全球化有幾個主要的原因，由於貿易的自由化(Trade liberalization)，使商品可以更方便的超越國界自由流動，由於跨國公司(Transnational corporation)的發展，跨越國界以最適當的技術、在最適當的地方、用最有利的生產因素組合，並且追求公司最大的利益，這種利益不一定是利潤最大，但卻是再全球分工下最有利的狀態。台中市近十年的發展快速已成為台灣中部地區的經濟、政治中心，而鄰近城鎮與台中市的互動關係極為密切，要發展中部直轄市的政經地位，並改善台灣西部成長管理軸南北兩端極化發展的不均現象，未來將以台中縣市合併所形成的台中都會區作為範圍。所以面對著全球人流、物流、資訊流快速變遷的同時，台中都會區殷切的希望，在交通運輸工具上可以與世界的迅速的連結，所以就有了機場和港口的構想方案。但是要興建一座機場、並非有錢、有地即可，還需要足夠的運量需求，加上政府沒有財源，這個方案的適切性有待評估。

#### 一、拓展國際交流的運輸設施

由於台中市面對國際化的潮流，所需配合規劃的運輸設施包括了以海、空運為主的機場與港口建設，因此在都市發展架構上，也應該配合機場與港口的運作，提供相關的配套計畫都市發展建設。再來由於國際經濟情勢日新月異，全球化、自由化的潮流使自由貿易協定的經貿區塊陸續成立，而自由貿易港區分為空運和海運部分，空運規劃有中正機場東側的桃園航空貨運園區，海運部分則有基隆港、台北港、高雄港、台中港及花蓮港，並且積極為自由貿易港區的設立推動，政府規劃自由貿易港區主要目的在於發展「境內關外」的特區，免除區內關稅、營業稅、貨物稅及相關稅費，並達到貨物高度自主管理，容納各類型產銷活動於區內進行，吸引跨國企業來台投資。而台灣和大陸的貿易依存度逐年提高，使得國內產業外移問題日益嚴重，加上目前我國尚未和任何國家簽署自由貿易協定，所以未來「自由貿易港區」或是「區域經濟發展特區」將成為兩岸全面貿易的探試點，並可以協助我國企業進行全國運籌管理，提升國家國際競爭力，促進台灣經濟自由發展的願景。

台中都會區位於台灣中部，且目前為中部工商發展重心，對於區內提出開發台中港為海運中心構想，及建立中部國際機場兩個提議案，其他如設置金融中心、製造中心等構想也與台中都會區的發展有關。針對著中部國際機場，台中港海運中心構想兩個主要計畫，及其可

能為台中都會區帶來的影響是，中部地區興建中部國際機場，以結合台中港功能，加速了中部地區經濟發展在航空轉運中心規劃方面，具體的作法是建設快遞貨物轉運中心、旅客轉運中心、航空城及興建新國際機場，目前中部區域只有台中水湳機場提供民航服務，然而受限於擴充腹地不足及機場與導航設施水準較差，運作上不敷民間需求。因此省政府交通處於 84 年 6 月，為配合行政院「發展台灣成為亞太營運中心計畫」，提出「規劃中部空運中心構想方案」，擬議推動興建中部國際機場，初期以取代水湳機場國內航線（經建會，1995），在台灣中部區域計畫(第一次通盤檢討)本計畫範圍包括苗栗縣、台中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣及台中市等六縣市的全部行政轄區，總面積為 10,506.80 平方公里。主要針對人口成長、產業、都市發展模式、土地使用、交通運輸、工業區開發、自然資源之開發與保育、區域性公共設施等重大實質建設，在空間及時序上作適當的配置（台灣省政府，1996），這些重大建設方案對地方經濟、人口成長影響率極大，而且將會影響都會區內其他相關建設的規劃，中部國際機場對於如此重大建設必須經審慎評估與經費籌措，非短期可以形成，而且由於執行不確定性仍然很高，對於台中都會區的影響會如何，仍未能夠明確歸納出前景及後續影響將會如何，而後續工作階段應隨時掌握其發展動向，需要以適時反應其優劣。

因為在現今的台中空運的市場下，機場的客源並不樂觀，如果大家做飛機都要到清泉崗去坐短短的台北台中航線，這樣光在市區的車程就已經足夠使用高速公路上的交通運輸工具了，而且好幾家國內航空公司強調，旅客是在時間考量迅速的情形下來搭飛機，假如連這一點都無發做到的交通便捷性，航空公司將要退出市場，因為不符合成本效益問題。所以未來的清泉崗國際機場將以國際接駁線為主，並隨著國際航線運量成長，進而發展國際航線直航業務。

台中在未來有國際機場，加上台中港仍有寬廣的倉儲發展空間，因此可以吸引國際倉儲業在台中投資，而零售通路企業總部或國際機構在台分部，都有可能進駐在台中市。所以未來的機場定位方式，可以將台灣各機場飛航航線定位為台北松山機場為國內航線、桃園中正機場為國際線，而台中機場則為國際暨兩岸線，國際航班可過境台中轉赴大陸各城市，如此一來，台中將成為台灣與大陸之間運輸及轉運的重要樞紐，可以發展成兩岸運輸與交通重鎮。台中如能運用兩岸交通優勢，並有效吸引倉儲業、零售通路業和運輸業在台中成立總部或在台分部，則不僅台中有機會成為國際運輸集團和倉儲通路業之亞洲營運中心，也可促使台灣向「亞太營運中心」的目標邁進（中部區域未來發展展望，1999）。台灣地區是否應設置第三個國際機場是值得大家討論的，建議先行整合中央政府、地方政府、各級民意代表著市民的意見，透過政治力量的溝通協調，有效地為第三個國際機場作一合適的安排。未來若兩岸直航成為可能，則台中將有極強大的利基及優勢來研究設置第三個國際機場，其定位應是屬於兩岸間的客運服務功能。尤其假如第三個國際機場的設置成為事實，我們應預先安排其聯外交通的建設，以及機場周邊設施及附屬服務的提供，若是水湳機場能夠順利搬遷，而在清泉

崗設置第三個國際機場的建設及配合發展，我們相信台中市市民是非常樂意見到的未來發展建設。

### 二、台灣地理位置的特殊性

由空運航線來看，根據美國聯邦航空總署（FAA）與國際航空運輸協會（IATA）的預測顯示，全球四分之一的貨運與五分之一的客運將透過航空運輸，而亞太地區經濟成長快速，帶動空運市場蓬勃發展，預估著下一世紀初其運量佔全球航空市場運量的比率將達到 39.2%（約 1 億 8 千 9 百萬年旅次），至 2010 年時，更可望佔有全球市場的 51.1%（約 3 億 7 千 5 百萬年旅次）（交通部運輸研究所，1998），而台灣正位於此一全球最繁忙、運量最大之地區。

根據台灣「國家統一綱領」所規劃的兩岸關係進程，目前的兩岸關係依然停留在近程的「交流互惠」階段，仍不允許直接通郵、通商、通航，須經由第三地（澳門）轉運，不但對旅客的時間、金錢成本而言都是一項損耗。未來在政策上一旦開放兩岸直航，以台灣優越的地理位置條件，從桃園中正國際機場直接飛往廈門，單程只須 45 分鐘，直接飛往上海約須 90 分鐘，直飛北京也只須 3 個多小時（交通部運輸研究所，1998）。因此，未來政策一旦開放兩岸通航，將促使民航市場蓬勃發展。

由海運網路來看，台灣的海運網路遍及五大洲 69 個國家，全球設有數百處服務據點，營運以遠洋航線為主，主要的經營航線有遠東 北美航線、遠東 加勒比海地區航線、遠東 歐洲航線、遠東 地中海航線、遠東 澳洲航線、遠東 模里西斯 / 南非 / 南美航線，及歐洲 美國東岸大西洋等定期航線。

由東亞地區來看，東亞島弧乃是東亞大陸向海洋發展的第一線，而台灣位居東亞島弧的中間點，北方鄰接日本與韓國，南方鄰接東南亞地區至澳洲，在國際地位上具有一定的影響力。過去在東亞島弧西方的中國大陸為一封閉區域，東亞島弧的東方為廣闊的太平洋，因此沿著東亞大陸分佈的地區，即成為資訊與物資流通的樞紐位置。而中國大陸是近年來國際間矚目的新興市場，同文同種的台灣地區已具備相當程度的軟體服務系統，無疑是國際各國進軍大陸市場的前哨站（戴佑敏，2002）。由整個東南亞地區來觀察，東南亞漸漸成為國際觀光客注目的焦點，加上東南亞各國位置鄰近，使得觀光客可以在短時間內迅速到達文化風光歧異度很大的各個地區遊覽。



### 三、現在及未來的國際客運需求

根據民航局的研究，民國 109 年中部地區潛在國際航空運量需求在 523~791 萬人次/年。因此長期而言，中部地區在運量上有設置國際機場之需要，經候選基地方案評選，以清泉崗為最佳區位。再來，根據運研所的資料，以台北直航廣州、上海、北京為例，大圓航線之航程分別為 1.0、0.8、1.9 小時，較目前經香港轉機接駁節省 1.6~4.0 小時不等（交通部運輸研究所，1997、1998），如不設中部國際機場，未來台中都會區需透過機場捷運線與高鐵接運，台灣內陸轉乘時間約 1~1.5 小時（中正機場至青埔 6 公里，約 12 分鐘，台北至烏日約 160 公里，約 42 分鐘），此對於來訪台中都會區的兩岸旅客或近程航線的旅客將極為不便，所以為了因應台中都會區的國際化與兩岸直航的發展，應該加速進行規劃與興建作業，以免錯失發展機會，且若以清泉崗作為民航使用，則僅以台 10 線作為聯外道路恐將無法負荷，更應及早謀求聯外交通的因應對策。

表 5-1 中部地區潛在國際航空運量需求

情境方案	中部地區潛在國際航空年運量需求(萬人次)
自然發展情境	523.1
發展空運中心情境	592.3
兩岸通航情境	706.5
兼顧發展空運中心 與兩岸通航情境	791.1

資料來源：民航局，中部地區民航場站發展之研究，民國 87 年。

表 5-2 兩岸直航之飛行時間

項目	旅行時間(小時)
台北直航北京	1.9
台北直航上海	0.8
台北直航廣州	1.0
中正機場 - 高鐵青埔站 - 烏日站 - 台中市區	1.0 - 1.5

註：飛行時間係以大圓航線距離計算

資料來源：交大運研所，赴港澳地區國際空運旅客特性調查與分析，民國 87 年。

如果機場、港口籌備完成，一旦開放三通直航後，台灣是否有防範產業加速外移及經濟邊陲化的能力，在兩岸商品往來，成本趨於低廉後，國內傳統工業、勞力密集產業能否承受得起連串衝擊，當台灣資金、技術輸往中國後，又有何因應對策來確保自身安全，不希望成為香港第二，尤其兩岸直航涉及的問題不只是經濟，還包括主權對等、國家安全等議題，這不是經濟利益所可以凌駕一切，因其最後後果將轉嫁由全民共同承擔。所以處理三通事宜，台灣沒有躁進的本錢，不能只見現在利益，忽略伴隨其後的威脅危機，值得我們深思考

慮。

## 第二節 遷移後的水湳機場未來規劃方向

台中市國際化的一個重要窗口—空運，如果真的成為兩岸的機場，則應放棄腹地狹小的水湳機場，以清泉崗基地作為國際機場，並於其鄰近地區劃設關聯產業區，在既有的機場設施基礎下，提供國際性空運服務的各項設施。因此在都市空間發展架構的層次上，除了思考水湳機場的空間利用之外，將來清泉崗基地應如何轉型為國際性的航空基地，以及台中市應如何將都會轄區內與機場，在空間上做一個兼顧現況使用與未來發展的規劃，包括交通與沿線土地使用，將是台中市發展國際性航空事業的重要課題。

### 一、水湳機場

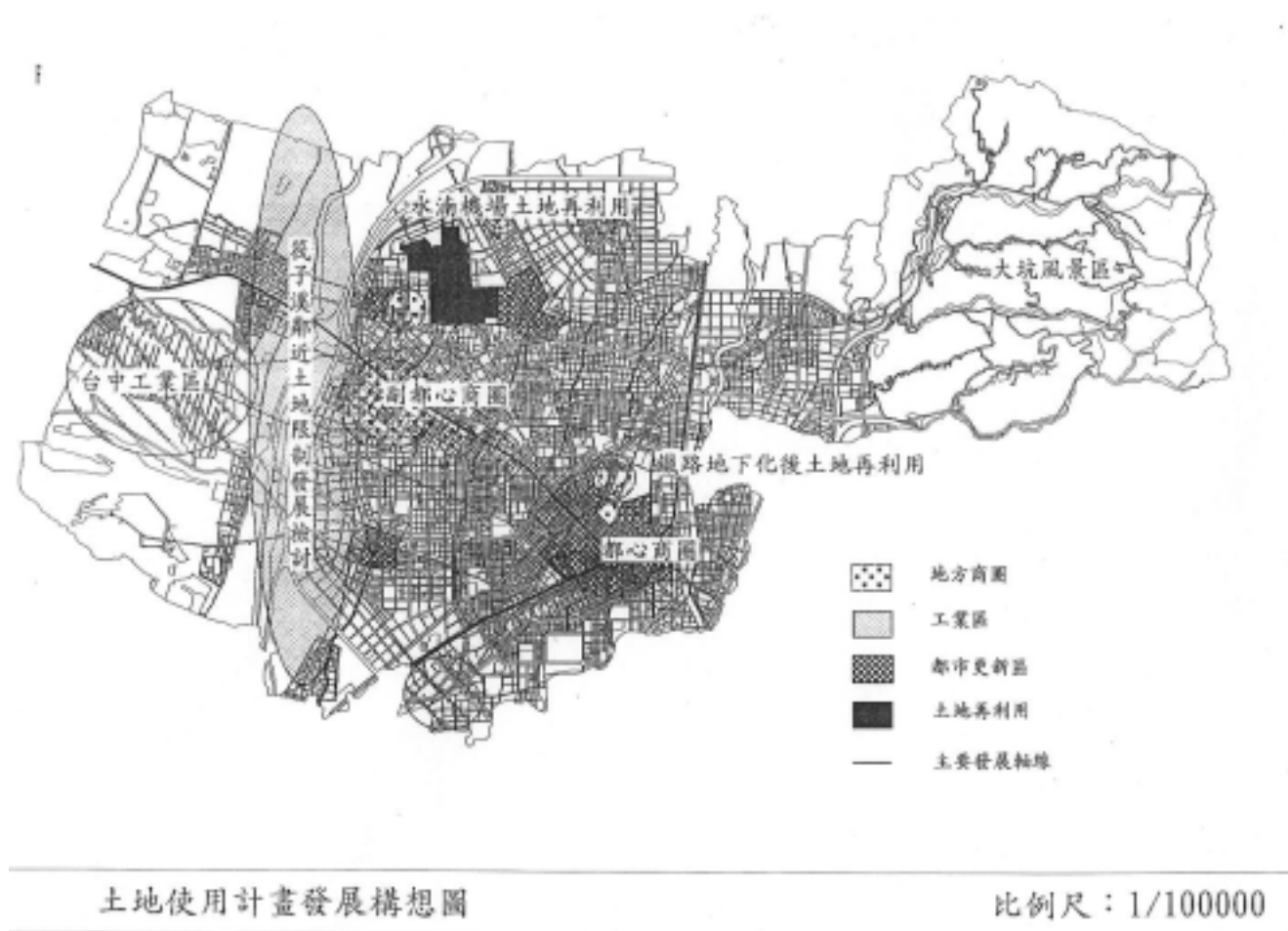
台中市的國內航線機場面積 154 公頃，台中水湳機場位於台中市西北方，距台中市區約七公里，興建於日據時代是日本空軍用以防禦西海岸的重要基地，光復之後政府接收水湳機場，成為空軍第二後勤指揮部螺旋槳飛機修護基地，當時中部地區只有這座機場(清泉崗基地是在民國五十年代興建)，所以空軍使用頻繁，不時可以看到軍機在空中呼嘯而過，是本地的著名景觀，直到民國五十九年，交通部與國防部取得共識，開放水湳機場為「軍民合用」，開始興建航站並開放航空公司進駐，惟現在的水湳機場仍由空軍管轄。飛機場於 1936 年落成啟用，稱為台中飛機場，且為軍民合用機場，屬丙種航空站，整個機場面積 146.8366 公頃，跑道有一條，長 1,620 公尺寬 30 公尺，航站大廳 8,027 平方公尺飛機停機坪有 9 席每年客運量約 150 萬人次上下（民航局，1998）。看來水湳機場僅有一條跑道，長度亦無法負擔大型飛機起降，且停機坪擴建不易，實無法負擔未來國際航運需求，實有遷建必要性，再來高鐵於民國 94 年營運通車後，水湳機場的部份島內運輸功能將面臨轉化而中部科學園區的設置及發展及需中部國際機場的支援，以利高科技產品迅速輸出，爭取市場利基點現在台中市整體發展受限於水湳機場而斷裂，且現行飛航管制亦對建築高度、市區安全造成影響。應透過本市都市計畫主要計畫第三次通盤檢討案(台中市政府，2000i)，前瞻性變更機場用地為其它適當分區，並預先配合規劃中部科學園區聯外道路，以成就都市發展願景。

### 二、水湳機場的未來構想

水湳機場的未來定位在於水湳機場遷移後土地的有效再利用，應是推動地方產業振興的重要契機，需另行覓地新設國際機場（現在是屬意清泉崗做為國際機場），釋出水湳機場可利用的土地資源，並重新賦予水湳機場新的生機並配合調整其週邊土地的使用結構全面檢討大型設施用地需求，如規劃設置經貿園區，引入大型經貿設施或是大型國際會展中心與科技走廊及漢翔公司的航太工業發展相結合，或是成立金融貿易中心以作為國際化支援基地，發展

專業化服務性產業，並且部分保留作為大型開放空間，以因應未來作為直轄市政府的運作需求，塑造都市生態環境或是規劃生態體育公園用地，型塑都市之肺（都市大型公園）並且劃設林蔭大道，部分規劃為文教區用地，促使大專院校生根台中以深耕文化城強化文化城構成要素，規劃 80M 圓道、30M 圓道及 30M 道路等三條南北向主要計畫道路，以連絡中科園區及水湳經貿園區，規劃 40M 東西向主要計畫道路，打通水湳東西兩側作為東西串聯的重要交通孔道，改善地區的交通瓶頸並創造地區街道景觀，部份留供內政部警政署空中警察隊使用，執行都市保安任務園道及道路兼具都市防救災功能。配合鄰近土地使用型態規劃，土地使用規劃中有經貿專用區 65.53 公頃、大型公園用地 53.64 公頃、文教區 12.17 公頃來創設高品質的都市生活環境（逢甲大學，1999）。

圖 5-1 台中市土地使用計畫發展構想圖



資料來源：修訂台中市綜合發展計畫 2001

### 三、爭取設立的中部國際機場

台中希望躍升為國際都市必須要擁有規模以上的國際機場，但是現有的民用水湳機場面積與跑道太小，無法服務國際性的空運使用，因此清泉崗基地便成為國際機場最適當的地點。

也正因為在以國際化為目標的考量下，水湳機場的民用機能，可與清泉崗一起並行，而水湳機場的土地便可藉此釋出，釋出土地後的水湳機場可朝向發展工商服務經貿園區的方向發展，藉此結合逢甲大學附近大學城的既有基礎作為台中市國際化的支援基地。

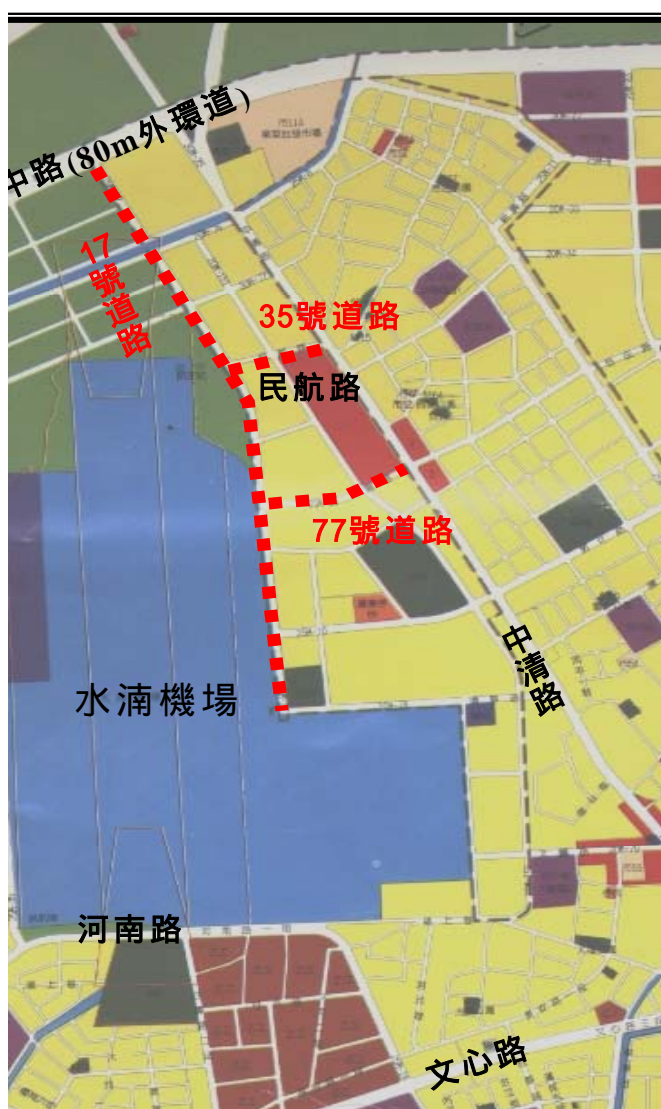
設立中部國際機場的強烈意願來升高水湳機場遷移的政策議題，並且將水湳機場的遷建問題列為台中縣市整體發展的共同事項及施政重點，和國防單位的國家安全考量取得共識，先行促使水湳機場遷移至清泉崗（逢甲大學，1999）。台中縣市推動小組在第一階段的努力是促使水湳機場遷移至清泉崗，建立軍民合用清泉崗機場的運作模式，並儘速推動清泉崗國際機場的籌備事宜，持續促動清泉崗升格為國際機場。台中縣市推動小組在第二階段的努力要促使清泉崗機場升格為國際機場，並暢通機場周邊聯絡道路系統，使軍民航空系統分別獨立，互不干擾以維持國家安全，設置中部國際機場並且提升台中地區的國際性視野，改善中部地區的交通環境，以中部國際機場作為中部科學園區產品物流門戶，爭取時效並強化中部科學園區的立機條件，發展清泉崗航空城或是特定區計畫及帶動中部地區的發展。

為了展現中部區塊爭取國際機場的決心，並且改善中部區塊交通環境，轉化台灣地區兩極化發展的不均衡現象，應積極促進水湳機場遷建，而水湳機場遷建後再利用計畫的執行土地利用規劃事宜，應要有相關替選方案與需地單位密切溝通，舉辦公聽會及說明會擴大民眾參與，或進行都市計畫專案變更，賦予水湳機場新的生機。水湳機場遷移後土地再利用計畫，屬於全市性的發展，需要配合各項必要的大型公共設施用地，並建構水湳與中科園區聯外道路系統，解決因機場障礙所形成的發展限制問題，以中部國際機場作為中部科學園區產品的物流門戶，爭取時效並強化中部科學園區立地條件。應將台中水湳機場遷建計畫列為「挑戰 2008 方案」的重要旗艦計畫，由行政院優先推動執行，儘速推動清泉崗軍用機場部分轉為民用機場，逐步實現中部國際機場的設置目標，落實中部科學園區台中縣市核心園區整體建設及聯外道路規劃，與水湳經貿園區發展腹地相結合。台中都會區的發展應結合台中港、台中國際機場、中部科學園區，讓台中市的利基成為中部區塊國際化的支援基地。

另一案的推動方案是為維持水湳機場現有功能，清泉崗仍為軍用機場。但是為了改善水湳機場聯外運輸功能，透過既定都市計畫道路擴寬及公車路線之調整，來提昇水湳機場聯外便利性。現今水湳機場聯外道路容量不足，目前水湳機場僅能有民航路進出，路寬僅 17 公尺，且受兩側路旁停車的影響，車輛進出相當不便，為機場聯外的主要瓶頸道路應加速計畫道路的關建，水湳機場周邊都市計畫中南北向的 17 號道路（25 公尺）、東西向的 35 號道路（20 公尺）及 77 號道路（20 公尺）要儘早開闢以紓解未來交通需求（逢甲大學，1999）。並且改善機場聯外客運服務，機場聯外客運服務可透過現有行駛中清路的公車，協調繞進航站前設站載客並視需要加開路線或班次。改善機場航站前廣場秩序，包括考慮將停車場用地外移或是以興建立體停車場等方式，來增加站前廣場用地，藉以規劃較佳的行車動線可將計程車排

班區、公車站牌等位置納入考慮，得到較佳的聯外運輸效率及配套的解決方案。

圖 5-2 水湳機場周邊都市計畫道路圖



資料來源：水湳機場遷建的必要性與再利用計畫 2001

機場的改善將有助於兩岸三通及推動中部地區的國際化，在全球化發展的再結構過程中，是首先掌握優先的發展契機，企圖全面來帶動中部地區觀光、貿易、產業及行政等整體發展，以目前都市化的程度來看，台灣地區自台北至高雄未來趨勢將發展成為連綿不斷的都會化地區，而所位於台中都會區又居於此都會帶的中間，可以發展台中都會區獨具特色。



## 四、需要聯外交通的清泉崗國際機場

清泉崗機場為國際與國內機場的優點是根據「台中都會區運輸系統整體運輸規劃」的研究，根據民航局之預測，民國 109 年中部地區包含國際與國人旅客潛在國際航空運量需求約每年 523 到 971 萬人次，就興建國際機場而言已達設置標準，且經該研究評估結果，清泉崗機場為中部國際機場的最佳位址，已達設置國際機場之運量門檻。新關銜接都會公園、軟體園區、科學園區、台中工業區接特三號之聯絡道路。同時新關經航太工業區、水湳機場接文心路的聯絡道路來拓展國際交流的運輸設施。

圖 5-3 清泉崗國際機場及改善其聯外交通系統圖



資料來源：水湳機場遷建的必要性與再利用計畫 2001

另外由於水湳機場設施能量有限，且鄰近都市發展密集區，將會限制機場擴建與飛航安全性，因此若清泉崗機場開放民航可行，短期建議先將遷移水湳機場，減少機場開發造成鄰近都市發展及環境品質破壞。針對清泉崗機場的聯外系統發展構想是提昇清泉崗機場的聯外便利性，配合國際客運需求，增加新機場聯外運輸服務之供給，清泉崗機場缺乏聯外道路，清泉崗機場目前並無直捷的聯外道路，因此聯外道路的關建將是清泉崗機場開放民航的首要課題，建議新增道路共有兩條，除改善清泉崗機場之聯外交通問題外，亦有助於分擔中港與中清路之車流量<sup>1</sup>。計畫中道路的開闢多行經未開發地區，可降低對既有建築設施的破壞，並可適度連接科學園區候選基地、都會公園、航太工業區等地區性道路，服務特殊據點的聯外運輸需求，然因行經其他基地內部的路線應先與其他單位協調，才有可能關建。

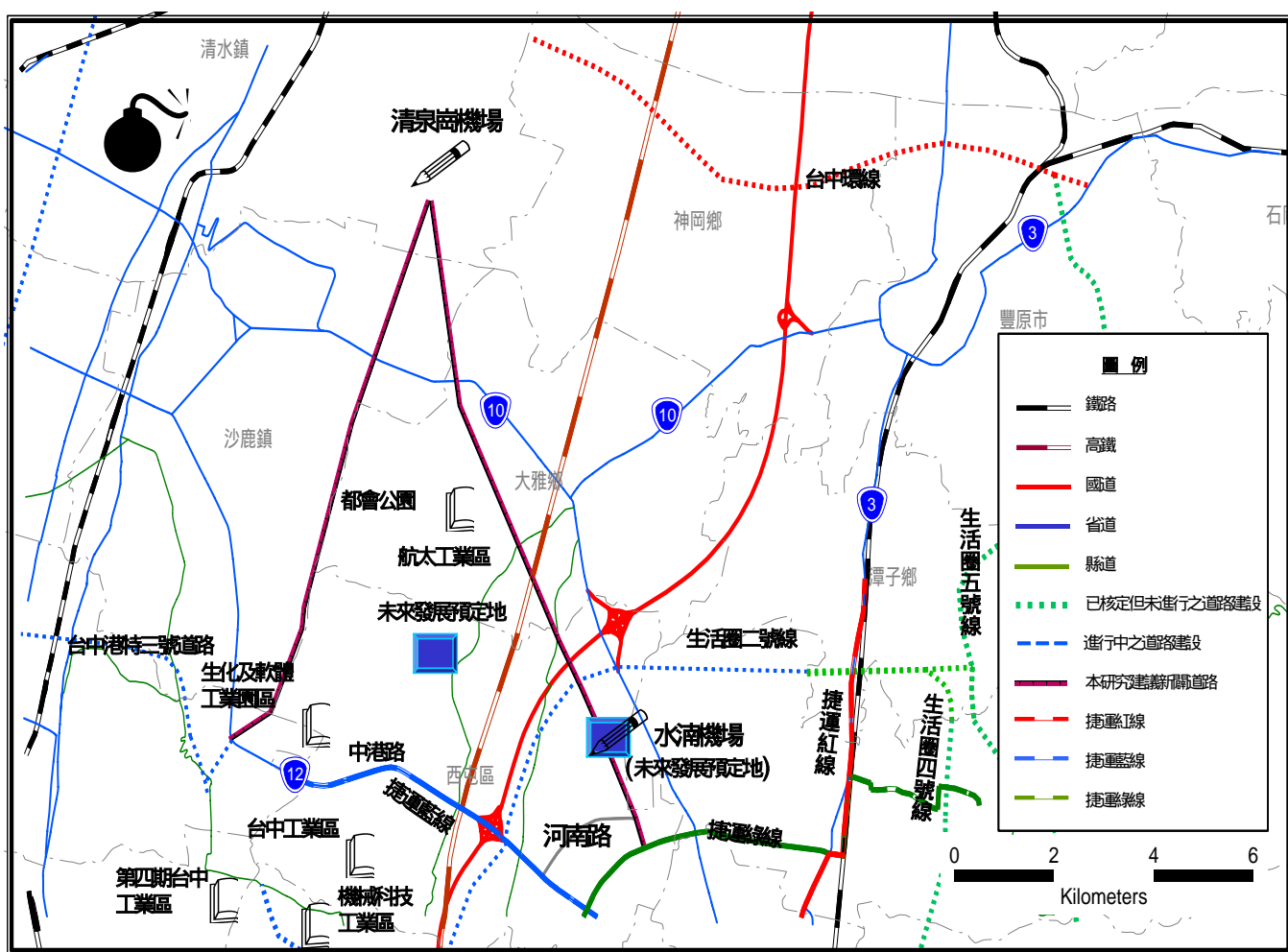
而東西向聯外道路部份除了上述南北向道路之外，另可利用水湳機場遷建後騰空土地開闢另一台中市往大雅、清泉崗機場的聯絡道路<sup>2</sup>，並且新增機場聯外大眾運輸服務，新增公路客運轉運服務，未來機場聯外客運可透過現有公車路線調整或新闢路線行駛等方式，延伸台中捷運路網並且配合著航太工業區、清泉崗機場的開發，建議評估捷運綠線（中清路/文心路口）沿中清路往大雅方向延伸至清泉崗機場的可行性研究（台中市政府，2001a）。改善台中市與清泉崗機場的聯外交通系統，除原民航局之改善構想外，另包含建議評估新闢銜接都會公園、軟體園區、台中工業區接特 3 號之聯絡道路，與建議新闢建經航太工業區、水湳機場接文心路的聯絡道路之可行性，在大眾運輸方面，短期可以增加公車客運提供服務，另外也可配合機場興建時程，評估台中捷運系統大雅支線延伸至機場的可行性。

<sup>1</sup> 其中民航局研擬有興建一條清泉崗至台中港的快速道路，長約 5 公里，擬以高架方式興建、擴建台 10 線（中清路），東往大雅、中山高大雅交流道、台中市，西接特一號道路往台中港、擴建台 10 甲線，由機場經台 10 線、大雅、社口至豐原交流道、雅潭路擴建，由機場經台 10 線、大雅至潭子，銜接中二高、台中捷運系統大雅支線延伸至機場。配合台中縣市界大肚山之整體發展構想有南北向聯外道路，新增路線包含二個方案，一為自台中市特 3 號道路、台中港特三號道路，向北經台中工業區、都會公園西側、台中縣市界，終至省道台 10 線進出清泉崗，全長約 13 公里，路寬 30 - 40 公尺，台中市區路段約六公里，另一方案為起自台中港路，東海大學正門對面之東大路，經軟體園區、中部科學園區候選基地、都會公園東側、大雅航太工業區，往北延伸至清泉崗機場，全長約 10 公里，路寬 30-40 公尺，台中市區路段約 3.5 公里。

<sup>2</sup> 建議路線起於河南路一段與大石二巷路口向西北延伸，經水湳機場、80 米外環道（環中路）高速公路、光明路（縣 127）、高鐵路線、穿過中清路後轉北銜接清泉崗機場，路線長度約 11.13 公里，此一東西向道路主要功能在分擔目前中清路交通負荷，及改善清泉崗機場目前聯外道路不足的情況。不過此條路線將行經穿越土堤式中山高速公路路線、高架式高鐵路與 80 米外環道，因此其建造型式應與相關單位協商，需共謀最佳之路線型式。



圖 5-4 清泉崗機場新關聯絡道建議路線圖



資料來源：2001 水湳機場遷移至清泉崗機場必要性與再利用計畫

## 五、建構都會區便捷的交通運輸

關於建構便捷的交通運輸，在整體都市空間發展架構的層次來看，必須藉由完善的交通體系來連接各區域。就交通運具的種類來區分，除了既有的台鐵宜配合捷運綠線而增設台鐵太原站、中山醫學院附近考慮增設轉運站之外，大眾運輸系統應尋求適當地點增闢公路客運場站，開放市區公車路線經營權、強化主要幹道的大眾運輸功能、建立大眾運輸營運基金、大型公共據點以大眾運輸系統服務為主，提高大眾運輸走廊沿線已開發地區之使用與活動強度，來建構便捷的交通運輸網路。

在陸運方面應該朝向「三鐵共榮」來思考台中的陸運問題，亦即高鐵、台鐵及捷運等三個系統的配合問題。建議將高鐵定位為區域間的運輸系統，將台鐵及部分的捷運場站定位為區域內的連絡系統，將捷運系統定位為地區性的通勤系統，運用三鐵不同的屬性及定位，相互支援服務，各盡本分滿足民眾不同的交通需求。如此一來相信高鐵對台中市的發展絕對是

具有正面效益的。配合高鐵時程構建完整的聯外路網，運用高鐵在民國 94 年 6 月通車的時程加強推動既定計畫，並強化其聯外運輸功能，烏日地區現有大眾運輸系統不足以負荷高鐵通車後之運輸需求，而捷運綠線的時程還遙遙無期，不知可以實現的日子是哪時候。遠遠落後高鐵的進度，因此大眾運輸服務供給將為烏日站聯外的主要工程建設，加速推動烏日 80 米外環道、中彰快速公路、生活圈四號線、台鐵北側 30 米道路等高鐵車站聯外交通改善計畫。因應著高鐵通車，六年國家重大建設計畫即將列入水湳機場遷建清泉崗計畫，屆時水湳機場遷移後的空間將成為可再利用的大尺度都市空間。

高鐵烏日站在未來將是中部地區一個新的生活中心，為台中都會區示範性的新市區，將大幅改變中部地區原有的城鄉生活環境，其與台中市原市區的交通聯絡應及早規劃，而高鐵通車究竟是將發展機會帶來台中，或是讓其將發展機會抽離出去，無法去預設其立場。但是現在應該加速推動烏日高鐵外環連絡道路、中彰快速公路、生活圈四號線、台鐵北側 30 米道路等高鐵車站聯外交通改善計畫，配合著未來台中都會區鐵路地下化建設，運用原有鐵道路線土地新闢一林蔭大道作為潭子 - 台中 - 烏日走廊之都會區生活道路。興建台中捷運綠線中，建議著優先興建台中捷運綠線紓解高鐵聯外需求，同時應將台中捷運藍線亦列為優先興建路線，構成十字捷運路網。並且利用鐵路地下化的台鐵路權新關聯外道路，若未來台中都會區鐵路地下化改為高架化可以完成，另外做潭子-台中-烏日走廊的主要幹道，或評估輕軌捷運系統路線規劃的可行性，提昇大眾運輸服務效率，而根據烏日車站特定區都市計畫案裏，烏日站區內需按公路客運轉乘需求規劃配置公路客運轉運站，並建議新增或調整現行公車路線（台中市政府，2000g）。

有鑑於以往交通運輸之於都市發展往往處於附屬與配合的角色，造成交通運輸與都市發展的腳步失調，甚至反而形成影響都市發展的主因。未來除了致力於現況問題的改善外，對於新開發地區應將交通量體與衝擊納入開發審查、設計之中，所以未來新開發地區的交通運輸計畫應該積極扮演開發潛力與限制條件的角色，與都市開發的強度和種類密切配合（台中市政府，2000f）。所以在重新評估市政中心的計畫內容與都市設計上，以塑造具有投資誘因的工商服務契機與別具特色的高品質會議展示中心，行為未來的交通配套下的建設契機。

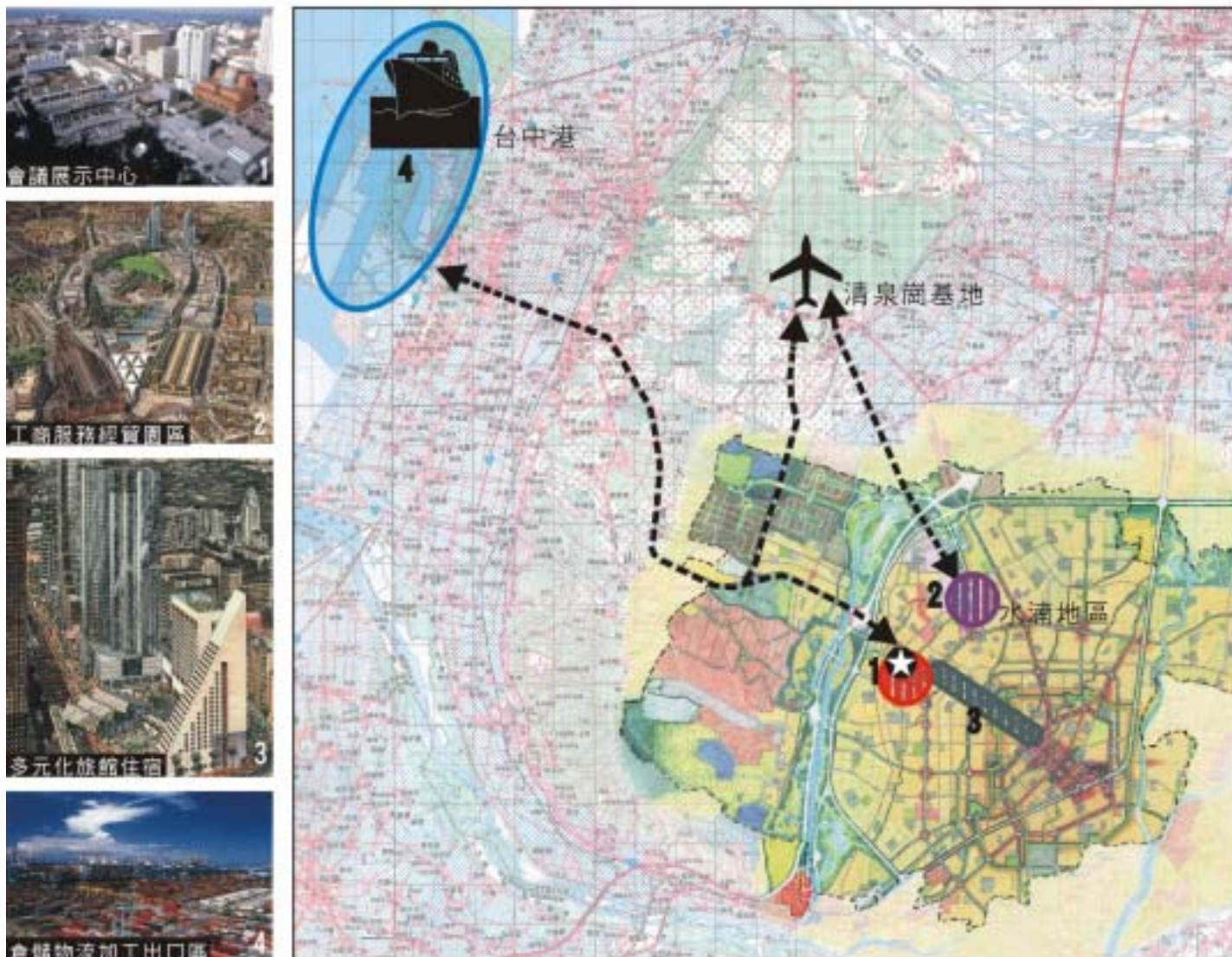
新市政中心雖經國際競圖，勾勒出市政大樓的建築意象，但是嚴格來說整體市政中心對於相關的配套措施缺少完善規劃，如公共設施的完善支援、區內的招商計畫等。而市政中心與外圍區域間的銜接也未被細緻的處理。因此，市政中心的計畫與都市設計，有必要重新在全市性發展策略的指引下，重新評估原有的計畫，並參酌現今的都市發展趨勢再行規劃（台中市政府，2001a）。重新修定在原計畫中未充分考慮的塑造具有投資誘因的工商服務與具特色的會議展示中心，或是前瞻性規劃水湳地區為後續國際服務經貿園區等重要建設期程。

雖然台中目前雖然已有不少的旅館，但是作為服務國際性與高度工商化的都市而言仍嫌不足，應該能夠提供多種價位、多元化的旅館住宿，城市不能舉辦大型國際會議，但是前提下台中的國際性能嫌不足，而問題是在旅館的配合度不足，例如在台北或台中舉辦一個三千到五千人的國際會議，沒有一條道路是可以提供由旅館就可以步行到會議中心的，而國際會議常在新加坡與香港舉辦的原因，就是因為這些城市有一個旅館區，可以使與會者很方便的由旅館步行到會場。台灣城市鮮少成為國際性會議之最大原因，除政治問題是最大原因之外，再來就是因為旅館的問題，因為加上台北的交通密集擁擠之故，造成世界對台北城市的交通印象不是很好。而台中市旅館加強產業設置與經營來爭取國際會議的到來，除區位之外與多種價位、多元化選擇的旅館類型，也是為國際性會議提供國際性旅館服務的重要考量因素之一。

另外，由於未來台灣產業已轉型朝向高附加價值的產業發展，配合著商業電子化與全球供應鏈(supply chain)零庫存的發展趨勢，對於時效性強的國際航空貨運需求將日趨殷切，台中都會區為全台第三大工商業中心，雖然距離台灣南、北兩大國際空運機場各約 200、150 公里，用其來運送國際航空物資較為不便，且雖然目前國際航空貨運比例極低，需求不高，但仍應密切配合產業發展，及早因應將在未來發展快速的國際性運輸需求，能夠變通其功能作用而發揮效率。

### 第三節 兩岸開放窗口 - 台中港的交通運輸

圖 5-5 發展促動兩岸產經合作關係的工商服務門戶



資料來源：2001 水湳機場遷移至清泉崗機場必要性與再利用計畫

#### 一、想要發展台中港作為兩岸物流配送中心與經貿特區

目前在亞太海運轉運中心方面，主要以境外航運中心為先考量因素，由運輸型轉運帶動加工型轉運，再促成高附加價值的區域性物流，以及加工再出口的新興生產和服務業發展。並且已於 86 年 4 月開放高雄港為兩岸定點直航及境外轉運中心，且報院核定規劃高雄港為洲際線轉運中心、基隆港為高價值貨品進口港、臺中港為區域性加工再出口港及物流之後勤網路中心，來發揮台灣現有的各國際港相輔相成的效果（經建會，1995）。在海運方面為了提昇台中港的貨櫃轉運功能，及改善其聯外的交通系統，是台中市必須面對國際化的重要建設。由於台中港已有良好的基礎設施，因此考量基礎設施擴充的可能性，以及國際性港務系統的



提升，將可拓展台中市面向海洋的視野。而在台中市轄區內應配合提供物流中心，接續連接至台中港的交通動線（國際性或是兩岸相通）與台中都市相連接的動線行進方向。台中港的貨櫃裝卸量已有逐年增加之趨勢，以其廣大的土地面積，加上增設適當之橋式機，將可大幅提升其貨櫃裝卸總量。台中有得天獨厚的良好天候，晴朗少雨，颱風與水災影響小，灰塵污染較低，很適合發展光學產業和高科技資訊產業，如半導體或液晶顯器等（目前於台中縣潭子加工出口區也多為相關廠商），將可利用台中港的貨櫃轉運功能。

### 二、推動台中港為轉運倉儲物流、加工出口區

不過為了因應台灣加入 WTO 後，兩岸間之人流、貨流的往來互動勢必更加頻繁，以台中港的條件與地理區位來看，配合亞太海運中心的構想，台中港成為兩岸直航之機會與可能性將更加提高，未來台中港特定區的重要性更形重要，主要發展構想有作為兩岸間的物流配送中心與經貿特區。因此台中港可積極發展為倉儲物流、加工再出口港區以為因應。目前台中港已有興建第三貨櫃中心、33、34 碼頭新建工程、客運大樓與客運（19A）碼頭等改善計畫，其中旅客服務中心在 89 年初完工，客運碼頭也預計 89 年 9 月底完工啟用，加上經濟部於台中港區設置 182 公頃倉儲轉運專區，再者中二高將於民國 92 年全線通車，透過龍井、沙鹿交流道的輸運，應可加速此構想方案的推動（中部區域未來發展展望，1999）。

在海運方面，我們認為台中港的前景應該也要立基於兩岸直航的考量，有別於空運的「人流運輸」，台中港未來將是兩岸重要的「貨物運輸」港口，一些相關的轉運設備應及早規劃因應。因此，設立自由貿易港區可避免產業繼續空洞化，鼓勵企業根留台灣，以台灣為主要營運總部及創新研發基地，台灣海運中心的構想是以高雄港為主，台中港、基隆港為輔來建立海運中心，三個港口一起和其市區建設作整體的規劃，發展以港埠關聯活動為特色的港市合一體的建設。台中港在目前為台灣第三大港，現階段因發展的需要，目前已完成第二階段區域整體規劃工作，並已修正港區範圍區域擴充為 4,034 公頃，水域 1,004 公頃。短期(74 年 - 87 年)已奉核定進行之計畫包含闢建第二櫃中心、台中港工業專業區第一期開發工程、淺水船渠整建工程、增建碼頭計畫及臨港路擴建工程。中長期計畫則考量兩岸通航政策及配合亞太營運 PC 構想增建相關港埠設施，期望可以帶動地方的發展。而亞太營運中心計畫中對台中港特定區，建議其為兩岸貿易特區或營運特區、倉儲轉運特區、境外航運中心、特流後勤轉運中心及科技加工區。而由於亞太營運中心計畫不僅影響未來台灣整體國際經濟發展地位，對於地方經濟、人口成長也將產生極大的影響（中部區域未來發展展望，1999）。一旦台中港海運中心順利啟動連結，將有可能促進梧棲、龍井、沙鹿、大肚等地區繁榮，並且加速工商業在本都會區的發展，不過此重大建設雖會帶來就業機會且提高鄰近地區人口及經濟的成長，但是依此方案的產業特性可知，除了少部高級人力將來自於都會區外，鄰近地區人口的成長主要應該是在都會區內人口的重分配，而形成經貿特區的發展構想將透過龍井、沙鹿交

流道的運輸，並加速台中港為倉儲物流、加工出口區的推動計畫。

### 三、提升國際貨運功能之危機

雖然台中港為距離廈門、福州最近之商港，可供發展之腹地大，年吞吐量已超過基隆港，但貨櫃運量仍不及基隆港之一半，主要因目前碼頭水深不利大型貨櫃船駁靠，所以台中港如欲作為兩岸重要轉運港口，應該加強貨櫃轉運功能，改善其貨櫃運送的機能，加速台中港貨櫃碼頭改善與興建，並且配合台中港工業專業區與中港加工出口暨倉儲轉運中心的興建，以促進廠商在科學園區的進駐與刺激當地之發展。再者由於目前台中市主要道路是依賴中港路、中棲路進出台中港區，所以中港路擔負多項輸運功能，同時為台中工業區、榮總、東海學區、中港交流道、台中港區的主要進出孔道，而車流量中大、小客、貨車交織，對於行車安全與維護管理極為不當，建議應該配合相關交通建設將客、貨車分流。應該儘速規劃縣市界未連通的缺口與拓寬南屯路，並建立貨車專用道予以分流，才不會造成交通的混雜性及危險性。

還需要改善台中市與台中港區的聯外交通系統，配合台中港特定區道路建設計畫、與台中工業區、文山工業區、機械科技園區等開發連結上，應加速興建特 3 號道路。此外，由於台灣資訊業、通訊業及其他高科技產業，在加入 WTO 後仍具有國際競爭優勢，加上第三科學園區的設置開發及國際機場、海港的優勢，台中可以吸引前述高科技業者來台中設廠，並與大陸地區互補分工，於中科進行設計研發，在大陸沿海設立代工基地，或與大陸業者建立策略聯盟夥伴關係，將可以使台中繼竹科、南科之外，建立一個新興的科技產業重鎮，而且我們相信中科的發展前景，將會比南科更為優越。

## 第四節 小結

水湳機場可能將預訂明九十三年三月搬遷，場址及其周邊土地廣達一九二公頃，未來土地如何利用，其規畫方向如何，而高速鐵路烏日站預計於民國九十四年完工通車，由於車站緊鄰本市，屆時出入車潮將可預見，台中市對外交通網的建立，應該能未雨綢繆及早規劃，以免到時塞車成為旅客的夢魘。水湳機場遷建至清泉崗，交通部（民航局）表示，第一階段國際機場第一期工程，先興建航廈並以軍民合用跑道方式營運，工程部分預定九十三年元月底前完工，第二階段國際機場第二、三期工程跑道擴建部份將再與國防部協調。

水湳機場遷建原址將規劃開發成文教經貿園區，水湳機場遷建的配套方案極為重要。目前的規劃，為了使未來有效的執行，使遷建後的水湳基地充分發展，配合中部國際機場設置，台中市已向經建會提出於該區舉辦二〇〇八台灣博覽會，朝「綠色永續博覽會」、「世界大學博覽會」、「國際建築博覽會」方向著手，其用地的規劃，雖尚未確定，但大致上是以文教、經貿、創研科技與休閒綠地為主要著眼點。台中市政府為了展現中部地區爭取國際機場的決心，轉化台灣地區兩極化發展的不均衡現象、積極促進水湳機場遷建，解決台中市區因機場障礙所形成的發展限制問題，同時設置中部國際機場，提升台中地區的國際性視野，企圖改善中部地區的交通環境。其中以中部國際機場作為中部科學園區產品物流門戶，爭取時效並強化中部科學園區的立地條件，再來發展清泉崗航國際機場特定區計畫，期望將有助於兩岸三通及推動中部地區的國際化，在全球化發展的再結構過程中帶動中部地區整體發展。

台灣的台中在面對著大陸福州廈門的距離交通時間最短，而且，一旦海運與空運的技術克服，台中相當具有根留台灣放眼大陸的條件，目前台中具備有金屬及機械產業與航太工業的基礎，所以被稱為「工具之鄉」，再加上台中縣市正在努力希望成為直轄市，來爭取資源的挹注，兩岸三通是一個很長遠的計畫，屬於全球工商佈局中的重要一步。在實際動作方面，一家海峽航運公司在去年底進行了台中金門的航線，並表示從台中港到金門僅約三個半小時，比從高雄、台南、台北等海空運出發較具有時效優勢，而用客輪做為金馬航線的固定航班，每天排定一個班次往返，目前已經獲得交通部核准，也可以帶動中部地區前往金馬外島旅遊的風氣，再來還有可能發展台中至廈門、福州通航路線，現在先為往後的三通預先鋪路，這是國內對外的兩個重要窗口，也是台中都會區夢想著成為國際化腳步下的一員。

但是來看現在的台灣，常是閉門造車的國際化，台灣的國際化政治政策也讓「國際機場」即將遍佈全島，台中國際機場是阿扁總統競選時的承諾，到現在也還沒來得及落實兌現，同時台南也宣布要蓋國際機場，可是供給和需求是經濟學的重要課題，如果蓋了一堆國際機場和國際展館之後，那到底有沒有那麼多的國際班機起降，有沒有那麼多的國際廠商進駐，台

灣的經濟要找尋活路，必須國際化、自由化，在經濟學理上來講沒有錯，但是該如何才能有所作為，所以就有人說，政府與其推動與各國簽署「自由貿易協定」，不如直接三通降低成本，每年還可以增加零點五個百分點的經濟成長率，建議推動著與對岸直接三通，是最直接了當的自由化行動。當全球各大企業紛紛進軍大陸市場，台灣佔有語言文化和地理上的優勢，可以作為外商的前進指揮所，許多國家因為與台灣簽「自由貿易協定」，或者不簽影響並不大，因而興趣缺缺，這是台灣所必須面對的現實問題，如何做正考驗著當政者的智慧。



## 第六章 國際化文化城的美夢

台中胡市長為實現主要競選政見的「文化經濟國際城」中，大力推動觀光旅遊，可是一直未見突破性的手法，都讓人想到台中市的燈節活動，就是台中公園的大型夜市，既缺乏文化性，也欠缺精緻度。所以選對地方特色有其加乘效果，如何從歷史、文物、文化中萃取出具有不可替代性的產業特色，而不是模仿拷貝的牽強附會，地方特色才能長長久久。

所以當某一民族、某一國家的生活風格，常常指的就是某一實體空間的人文風貌，而一旦民族國家的疆界遭到侵蝕，快速甚至即時的資訊交換和文化傳播擴散下，使得全球範圍中出現了跨國界、超國界的生活風格的跨國社會空間（孫治本，1999a、2000a、2000b、2001c）。而其具有相同風格、嗜好的人，在全球範圍彼此聯繫而形成的跨國社群，生活風格的蓬勃發展以及個人對生活風格的日益重視，迫使人們重新思考社會結構的形貌，例如民族國家架構受到全球化效應侵蝕後，生活風格便難再受限於國家疆界。新時代的娛樂文化與高級文化有合流的傾向，生活風尚迅速變換，伴隨空間關係的劇烈重組，空間障礙的進一步消除，出現了資本主義發展的文化地理趨同的新形勢。所以也就有了台中市引進強勢的全球化（美國文化）移植動作，企圖以高級生活風格的跨國文化架構，來提升自己城市的國際曝光率及競爭力，期盼能夠吸引觀光客的到來，但是，這是一個頗受爭議的在地化動作，居民的生活品質有否改善，文化城的雅號是否會隨著美術館的建立而復甦，台中市正在籌建古根漢美術館分館的計畫將受到嚴格的市民考驗。

### 第一節 古根漢美術館的國際化想像

#### 一、古根漢美術館

創始人古根漢 Solomon R. Guggenheim 於 1920 年開始收藏 Abstract Painting（抽象作品），並在 1937 年成立古根漢基金，於 1943 年請來 Wright（萊特）設計紐約古根漢美術館，且完工於 1959 年（人稱蛋捲冰淇淋美術館）。在當時的現代藝術大收藏家豪叟 Justin K. Thannhauser 贈給了博物館梵谷等畫。再加上原來 Peggy Guggenheim 的收藏有 Cubist（立體派）Surrealist（超現實派）Abstract Expressionist（抽象主義派）的作品，館內作品的特色總是傾向於前衛與激進的創作風格，例如早年展出的康定斯基（Vasily Kandinsky）、克利（Paul Klee）、蒙德里安（Piet Mondrian）等人的作品都曾出現過，現在存於威尼斯古根漢博物館。

## 二、目前在世界各地的古根漢美術館分館

傳統博物館未考慮展示光線，但在紐約萊特古根漢卻打破上下屋頂以平滑螺旋弧，白色螺旋形外觀將觀眾、藝術品與建築成爲一體形成空間連續與流暢性，西班牙的畢爾包古根漢美術館由蓋瑞（Frank O. Gehry）設計，紐約古根漢美術館由萊特（Frank Lloyd Wright）設計，義大利威尼斯古根漢美術館由 Vittorio Gregotti 設計，拉斯維加斯古根漢美術館由 Rem Koolhaas 設計，巴西里約的古根漢美術館還在評估中，所以目前的古根漢在紐約、畢爾包、威尼斯、柏林、威尼斯、拉斯維加斯（或東京）里約等地都設有展覽中心。古根漢基金會自己本身分別管理和擁有三個重要的美術館，是紐約所羅門古根漢美術館和在蘇活的分館、威尼斯佩吉古根漢收藏中心和最新在德國柏林的古根漢美術館（台中市文化局，2002）。

## 三、西班牙畢包爾（Bilbao）古根漢美術館

圖 6-1 西班牙畢包爾古根漢美術館建造過程(1)

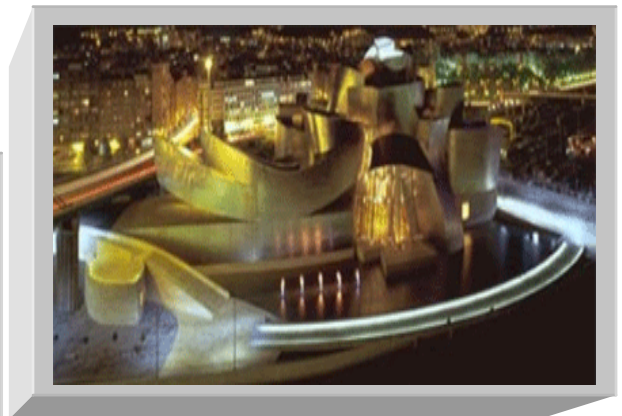


圖 6-2 西班牙畢包爾古根漢美術館建造過程(2)

圖 6-3

西班牙畢包爾古根漢  
美術館建造過程(3)



資料來源：台中市文化局網站 <http://www.tccgc.gov.tw/report/guggenheim>

在西班牙巴斯克(Basque)地區一座垂危的港口市鎮－畢爾包(Bilbao)，這個靠海的工業城原本處於衰退邊緣傳統重工業（鋼鐵和造船技術），它一直在尋求新動力來挽救其地的經濟。突破原來的傳統工業，把城市活動多元化，在 Basque 這個舊工業市鎮希望能夠轉變為藝術文化之地，讓畢爾包從一度原來因恐怖份子聚集而聞名，幾乎難有觀光人口城市，轉變成為一個文化、藝術和服務業重鎮，當局當初想要使工業升級、發展高科技、但是設科學園區卻太慢了，發展觀光卻又缺少自然美景及歷史古蹟也太難了。結果畢爾包政府反向思考，以文化救經濟，文化未必是生財利器，但卻能帶動周邊其他產業的振興。再當時畢爾包的機會終於來了，那就是聽到法蘭克·蓋瑞要設計新的美術館來陳列古根漢基金會的收藏品，於是當地政府巴斯克當局就極力爭取在畢爾包設立古根漢美術館，以協助改造巴斯克的經濟。然而在畢爾包市所擬的巴斯克地區再生計畫中，除了機場、捷運等公共運輸、體育、會議設施、還有河岸整治開發等計畫之外，可以做為城市起死回生的強力針藥便是以古根漢美術館為中心的文化設施計畫。畢爾包分館迅即成為該市的最大觀光資源，它成功有效地讓一個原是巴斯克(Basque)地區動盪、貧脊的工業港口，躍昇為文化藝術之都，在城市知名度的世界版圖上攻佔明顯的地位。在這一次古根漢帶來國際知名的建築大師法蘭克·蓋瑞(Frank Gehry)在藍帶河(Nervio)河濱混合了鈦金屬（耐用一百年）、石灰石、玻璃帷幕等材質再加上複雜的數學精算於電腦設計上，建造一座另人屏息驚嘆的美術館建築展現在畢爾包人的眼前，他並實現了一個大膽的構思，把建築物設計成一個雕塑。畢爾包之所以脫穎而出，完全因為這個只有七十萬居民的城市決定要吸引全世界最好的建築設計師來重新設計他們的設施。這些計畫已經提升畢爾包的聲譽和城中生活的素質，使該市成為西班牙境內最具生活品質的城市之一。該館於 1997 年 10 月完工，並在 1998 年借給 007 龐德拍 ”縱橫天下 ” (The World is not enough) 原本在第一年觀光人潮為原為預估量的三倍，然而三年來參觀過該館的人數為 362 萬餘人，在參觀人數中 79% 為專程參觀該美術館，並且為當地增加了 5000 餘個工作機會，該市的經濟活動增加 6 億美元，這數目遠超過古根漢基金會當初投入在畢爾包這座城市的九千萬美元投資。

該美術館為藝術界評為是 20 世紀偉大的美術館之一，而畢爾包已經是成為前往西班牙的觀光客必遊之地。西班牙和巴斯克當局都在加緊努力其市政建設，像建造新地下鐵、機場、交通要道、拓展碼頭和擴建城市新中心，加強商業、文化和娛樂設施等。

#### 四、現今潮流下的美術館形式改變

在具有全球觀視野的館長領導下，紐約古根漢美術館決定把美術館這門生意給全球化。McGuggenheim 打破博物館的形式，成立博物館連鎖店並且將建築物融入其藝術中，不再是以傳統哥德的嚴謹觀賞方式，並且試圖縮短藝術品與觀眾的距離。他們以企業化的精神與方法營運，將收藏的藝術品向世界各地散佈，以各種不同的彈性合作機制，倫敦《金融時報》將這個驚人的成功故事稱為「古根漢效應」，這座新的古根漢現代美術館在 1997 年末開放，畢

爾包的經濟隨之活躍起來，速度如此之快，以致於立即成為其他面對類似問題之城市的著名參考個案。古根漢基金會總監湯瑪斯·克倫士(Thomas Krens)在嚴謹的考慮過程中敏銳地醒悟到，今天文化藝術產業的成功，必須留意世界目前的趨勢，我們所認識的美術館與博物館，歷史不長還在進化繼續發展著。到了二十世紀中葉，美術館與博物館根本不能再以十八世紀時的百科全書形式維持下去。過去旅行只屬於少數者的權利，如今越來越多人有能力可以到處旅行，這根本的改變了美術館與博物館的原來面貌，更影響其建築空間，到了1980年末，已經沒有所謂的「典型的藝術館」，許多1950至1970年之間所創造出來的作品和藝術表現，更超越了博物館的空間限制，讓藝術的表現不為物體所限制，以超越博物館的硬體界線，進入另一種景觀，現在的文化產業中並不是把收藏品收藏在倉庫，而是盡力發揮展覽的吸引力，基本的問題不僅是如何運用收藏品，還涉及許多國際運作的經濟規模，在日漸國際化和快速變化的局勢中，越來越多的進行計畫必須要能夠讓各地民眾受益才對，而且博物館的經營不能再依靠政府，政府支援文化事業的模式已經日薄西山，越來越多的政府讓藝術產業進入私人領域，重新塑造資源分享、分工分權的新模式，因此凡有任何可能發展的機會必須加以探討，大家所熟悉的傳統美術館與博物館的模式已逐漸淘汰，新的模式要建立起來，藝術館必須是個自力更生的機構，獲得來自社會或經由會員團體和企業機構的支援，它與社會維持互動的關係，有大批遊客是它大受歡迎的憑證，古根漢美術館從設立之初便確立了不展出或收藏無觀點、平凡客觀藝術作品的方向，館內作品的基調總是傾向前衛與激進的創作風格。而近年更括各類多媒體創作，也展出現代設計作品，策展與典藏風格依舊特立獨行，多年來以基金會的型態持續推動他們的目標。畢爾包吸引人的成績可以使觀眾清楚看到，結合企業機構的支援和市場導向的管理，是現今發展全球化文化產業狀態下的趨勢。

### 五、畢爾包城市所帶來的連鎖效應

文化藝術的魅力可以使一座城市更加突出而享譽全球，讓遠近客人仰慕而來，這樣具有地標意義的建築物之誕生，還可以激勵當地人和刺激經濟復活，使得垂死之城因而有新的生命。雪梨歌劇院、巴黎的龐畢度中心所展現的就是這樣的生命力。在紐約由著名建築大師萊特(Frank Lloyd Wright)所設計的第一所古根漢(Guggenheim)美術館，同樣因其建築經典鉅作的聲望而提升了當地的形象和聲譽，地方政府成為城市再生戰略中的一員，也不能等著利潤從天而降，在地政府爭取古根漢設館，並非僅是一地或周邊地區的開發，也不僅僅是一項文化建設而已，它是一項「城市的投資」。畢爾包的復興在很大程度上可以歸功於古根漢美術館，文化是否就是解決工業衰退的良方，世界各地從中央政府到市政府都在迫切討論這個課題，並且把它和國家經濟的決策聯繫在一起來談論，在現今全球重要的政府包括日本或經濟合作發展組織(OECD)的國家都相當關注城市復興這個課題。

## 第二節 台中市胡市長的古根漢大夢

### 一、台中預定古根漢美術館計畫緣起與目的



圖 6-4 台中預定古根漢美術館位置圖(1)

資料來源：台中市文化局網頁 2002

當全球大都市都朝向低污染的產業開發之際，發展文化經濟有其絕對的必要性。台中市爲了加強文化建設恢復傳統美名，並加強台灣與國際文化展演體系之接軌，進而提升台灣藝術在國際展場的能見度，正在積極聯繫邀請古根漢美術館至台中市設分館。目前且在眾多競逐設立分館的國際城市中相當努力，台中市爭取建立亞洲第一座古根漢現代美術館的努力，不僅侷限於都會建設之考量，也是台灣成爲亞太地區文化重心的契機之一，希望古根漢台中分館會大

大提昇台灣在國際文化界的地位與影響力，不但增加西方文化主流對台灣的興趣，也會增加台灣文化展演主體與地球村的接軌與互動，畢爾包古根漢分館投資三十多億台幣，成立三年爲其城市帶來近二百億台幣的週邊效益收入（台中市文化局，2002）。期望在台中市興建古根漢是城市投資的國際級回收，台中如果因爲古根漢而成爲眾人皆知的文化都會，則除了公共、文化、社會與政治上的效應也會打開台中市的國際知名度，從而有利於台中市國際招商及產業轉型與提昇與台中這樣的新興城市文化可以相互搭配，或者可以衝擊出更多元豐富的城市文明，這也是台中市爭取古根漢美術館的計畫與期望的城市契機。

### 二、古根漢台中分館的選址過程

市政府依據古根漢美術館的需求以十公頃的標準進行市有土地的篩選，以目前可得的土地提供古根漢基金會進行選址評估作業，共計十一筆。可得土地和備選基地座落位置及可用建蔽容積表列舉如下：



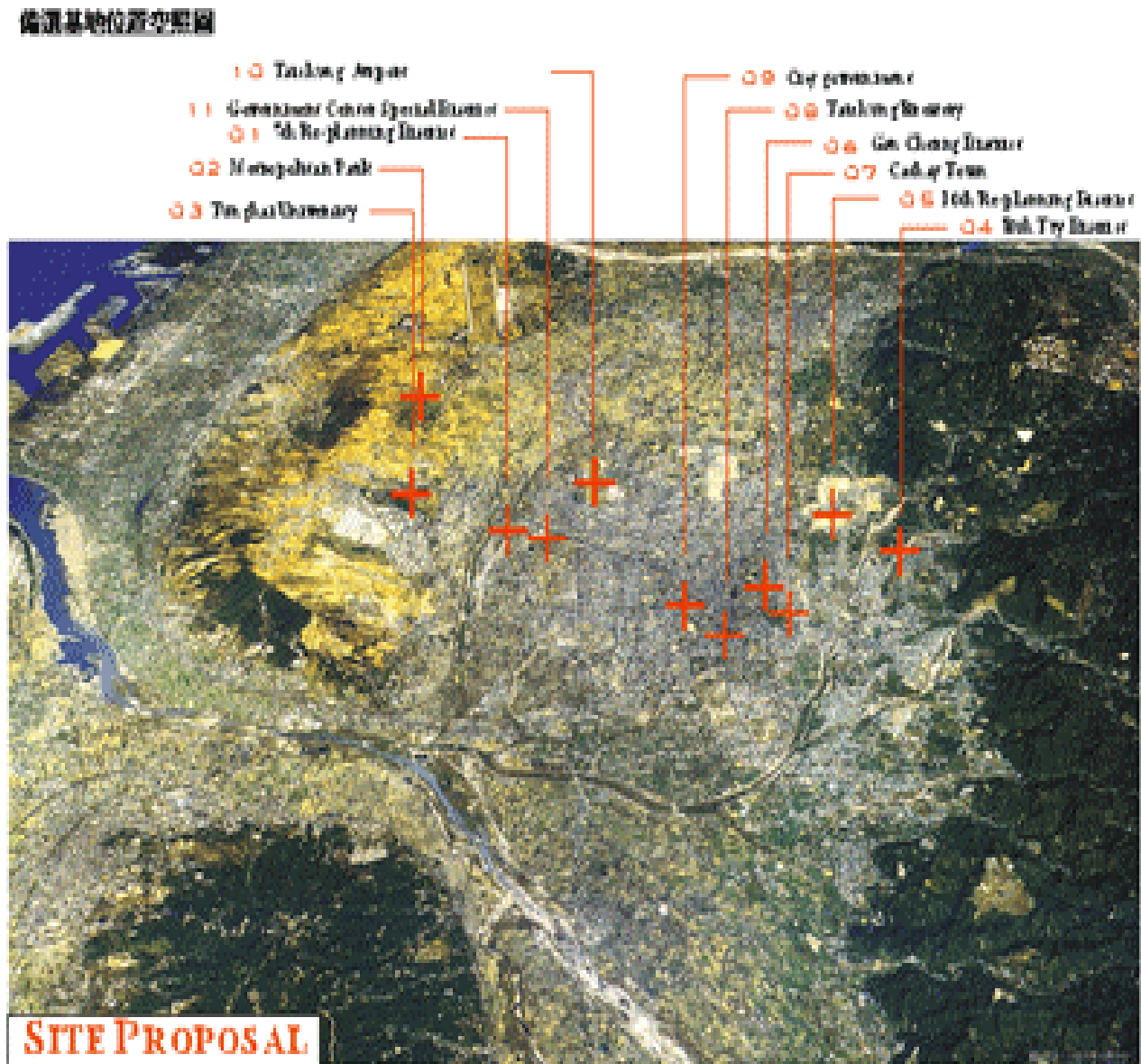
圖 6-5 台中預定古根漢美術館位置圖(2)

資料來源：台中市文化局網頁 2002



- 01 七期重劃區（七期重劃區之文高用地） 7th Re-planning District
- 02 都會公園 Metropolitan Park
- 03 東海大學（東海大學牧場） Tunghai University
- 04 廓子地區（廓子區段徵收地） Buh Tzy District
- 05 十期重劃區（十期重劃區之文高用地） 10th Re-planning District
- 06 干城地區 Gan Cherng District
- 07 中華城（中華城地區舊建築再利用） Cathay Town
- 08 台中酒廠（台中酒場舊建築再利用） Taichung Brewery
- 09 市政府原址，都市邊緣山麓 City Government
- 10 水湳機場 Taichung Airport
- 11 新市政中心 City Government Center

圖 6-6 備選基地位置空照圖



資料來源：台中市文化局網頁 2002

### 決選位置大約是 01 七期重劃區面積 8.96 公頃

下列圖為七期重劃區之文高用地，位於中港交流道東南側，臨接八十米外環道，民國七十八年經市地重劃後，街廓東側為七期重劃區新市政中心的建築預定地，西側為筏子溪流域與中彰快速道路及高速公路。古根漢美術館執行長湯瑪斯·克倫士(Thomaskrens)等四人，認為七期重劃區和中港路旁的新市政中心預定地位置適中，交通四方八達，是非常理想的地點。

圖 6-7 台中古根漢美術館預定圖



資料來源：台中市二千五百分之一彩色空照正射像片及都市計畫地形圖冊 2000

爭取古根漢到台中市設立分館是台中市長胡志強向中央提報挑戰 2008 觀光客倍增計畫中，很重要的一環，胡志強說，台中市正站在歷史的轉捩點上，古根漢能來台中與否對台中市未來的百年發展十分重要，當初他爭取古根漢來台中市真正的用意是希望台中市能因此而脫胎換骨，在世界上出名，不論爭取古根漢的過程有多艱辛，他都會以最大的毅力及決心來完成。而且古根漢執行長去年曾多次來台中了解各項條件及地理人文經濟等，對來台中市設立分館十分有興趣，他曾詢問胡市長爭取古根漢來台中的決心有多少，也說不希望將來白忙一場，顯見他是十分認真的考慮是否來台中市設立分館這個計畫。

古根漢目前已經完成位址的勘查及建館的初步構想，建築規模比當初的構想要大了些，古根漢方面所提的初步想法是把新市政府、市議會等納入同步規劃，分親水公園、音樂台中及新城計畫等三個主體結構，由世界上三位著名的建築師分別規劃設計，其中有尚努維勒他是法國建築師，它的作品有阿拉伯文化中心建築設計得獎，在台灣也看的到他的「獨特物件對話」等專書的翻譯版本，尚努維勒認為從古根漢對台中市分館的構想，從台中市的人文、文化等方面進行基本調查結果看來，認為應將這座分館定位為「活的亞太文化園區建築」他並且提出許多建築主題概念，最後確定為「城市的回響」，所以一旦古根漢決定來台中市，總建築經費約在 50 至 60 億之間，市府將以分年編列的方式每年負擔約 10 億元的經費，並且向中央爭取補助。胡市長隨即要求古根漢基金會提出完整的坐落地點、財務報表分析報告、管

區規劃、遊客分析及建築物設計圖模型等前置作業分析規劃報告（自由時報 92、4、23）。台中市長胡志強已先後向文建會、行政院長及陳總統做過相關簡報，深獲中央的支持贊同，但因案子尚未完全定案，中央會給予多少補助還沒辦法評估。

台中市長邀請古根漢設立台中分館計劃，與其說是為城市生活注入一股國際性的新鮮事物，毋寧是一項城市性的投資，全球已有許多城市透過文化藝術產業的強化，直接改善觀光潛力資源，帶動經濟多元化的發展。建立整體城市再發展的新架構，所以必須精準地執行各項城市投資、交通與相關基礎建設的配套措施，甚至啟動引擎式的子計畫，紮實地做好吸引國際藝術機構前來的基本土壤，帶動國際化的產業商機，胡市長並且希望能夠擴大結合中彰投及苗栗、雲林等縣市，共同推動區塊都市整體規畫及魅力行銷，聯手建構優質的區域生活網，共同爭取國際性設施，舉辦國際性活動，增加國際能見度與競爭力，落實區塊的發展與進步以利共同發展，並以傳統與新生文化的再造和東方與西方文化的結合，塑造台灣成為亞太地區新興的文化中心，發揮獨特文化觀光魅力，希望提昇台中在地球村中的知名度然後樹立屬於自己特有城市的風格與意象。

全球已有許多城市透過文化藝術產業的強化，直接改善觀光潛力資源，帶動經濟多元化的發展，台中市邀請古根漢美術館進駐是一個城市再生的決定，而在畢爾包的成功經驗中，證明了從單棟建築到形成特定地區的發展，再到都市整體形象與競爭力的提昇，是值得思考的城市發展政策。

### 三、籌設中台中市古根漢美術館，未來願景與困境

台中胡自強市長希望台中能有古根漢美術館，這可是很難的目標，他希望台中能從默默無名的城市轉變成為全世界知名新型文化之都，成為亞洲第一座古根漢美術館，而讓台中因為其文化之都而變得更有名成為全球東西方的匯集點，而它將使台中不只成為過去也是將來城市良好的風格塑造，胡市長說古根漢美術館是較理想的，因為其具有國際聲譽，能把我們最好的現代藝術表現出來，所以台中一旦有古根漢美術館便象徵著不單單只是亞洲文化之都，而是全球連鎖的文化之都，他說現在市民們會說這是個難以實現的夢想，但所有的夢想都有它的困難度，在這充滿希望的一小步，是為能夠走更大的一步。而當一切文化工作準備就緒，接下來就是引進商機，文化和經濟復甦並重，在過去的二三十年，台中向來以文化之都聞名，它現在致力於公共建設、交通（高鐵、機場、港口、鐵路地下化）等來吸引商機，要跨國公司規劃台中作為建造他們的區域總公司、設立工廠、或至少來台中參觀，計劃在此舉辦會議展覽等。他認為現今是城市間競爭，因為老是提及國際間、國與國之間的競爭，該是時候提及城市間競爭力，台中所要競爭的對手例如曼谷、新加坡、東京、大阪、漢城、上海、廣東，這是個很艱鉅的難題，因台灣首都台北都不容易達成，如何叫區區的台中趕上以



上的城市呢，但是我們必須一直保有競爭力，才有機會嶄露頭角成爲引人注目的城市。台中是台灣氣候最好的城市之一，不乾、不濕、不冷、又不太熱。房屋方面在價格上還算合理，而且我們離中正國際機場僅僅 2 小時內可到達，而且 20 分鐘內可抵達我們的主要港口台中港，可見其潛在商機。我們軍用機場改建成民用機場後，屆時將地理位置面對大陸，在大陸投資的台商們可以考慮住台中，或許可在晚上坐渡輪，早上抵達大陸，花五天在大陸工作，週末回來陪家人，大致是這樣的兩岸交流模式，還有會建造一個乾淨、友善、國際觀的台中市，而且第三科學園區將進駐台中，屆時會進駐一批高科技人才，而且台中市民教育水準僅次於台北遠超過高雄。台中潛力無窮，它是一個成長中的城市，它有著台北、高雄所不能及的誘因，比方說高雄過度工業化污染相當嚴重，台北則過度開發太過擁塞，於是親切、友善的台中居民就能夠讓城市發展無限潛力的空間、再加上擁有舒適氣候優質居住環境，真的是一個生活的都市。

但是台中市如果沒有特色，還是不會有人要來，想成爲一個具有國際魅力的城市，先要把經濟景氣拉抬起來，如果扶植協助人文藝術產業，加上閒置空間的再利用，如美國閒置酒場、倉庫是紐約蘇活藝術活化的重鎮，現在台中閒置空間高居全台榜首，像火車站附近二十號倉庫般的廢置空間讓藝術活動進入，現在閒置空間的利用就像是台北建國啤酒廠轉化爲華山藝文特區是一個轉型的案例（夏鑄九，1992、1994a、1994b）。未來台中必須鼓勵私人、小型、社區型的工藝美術館、傳統文物館、裝飾藝術館、藝術教育館，甚至陶瓷博物館、花道博物館、茶道博物館、服飾博物館 等的設立。在文化藝術宣傳硬體方面，街燈、路標、電話亭、海報欄等，同時讓市民參與設計、提供建議並監督，讓文化意識成爲公共議題。在每一個小區內，可以找出具有特色的歷史建物、文化產業，讓性質相類似的街頭藝人散落其間，塑造各個不同、生動而可親的文化地圖，進而推動文化公車的設立，以便於全民共享。如從火車站（此地有二十號倉庫），沿中港路，經科博館、新光三越文化館（十樓）、東海大學藝術中心、靜宜藝術中心，一直到台中縣的港區藝術館，可以是一條文化公車軸線。另外，由科博館順著經國文化園道，可經過現代畫廊、琉璃工坊、台中文化中心、國立台灣美術館、金石藝廊，及綠園道上無數的文藝 cafe，這可以是一條環狀文化公車路線。並且尋找有號召力、能帶動人潮，且具國際化的藝術節慶例如電影節、音樂節、美食節，期使主體特色突顯。每年依季節規劃不同屬性的藝術展演。與商機、生活機制的密切聯繫，藝文活動可邀請企業及商家共同參與，藉此開發出產業文化及文化產業化的契機，如商品包裝袋、宣傳卡，能以更細緻的手法來製作，甚至鼓勵、獎勵畫家、書法家的作品直接轉換成商品行銷的利器，藝術村的駐村藝術家計劃的推動，釋放空間給藝術家，讓建築、設計、文學、舞蹈、戲劇、繪畫、音樂 等藝文人才流入台中，而文化思維必須有豐富的想像力，才能開拓出創造性的文化（伊慶春，1997；顏忠賢，1997）。而台中市的文化特色是什麼，這是個難以回答的問題，因爲每個人對文化的想像不同，有的人想到太陽餅，有的人想到精明一街，也有人想到科博館、美術館（當然還有人想到理容院、酒店），台中文化必須以自己的文化來發展風格。

### 第三節 文化城和文化創意的反思

#### 一、台中文化城的由來

台中市文化城的概念是為何而來，為何能夠成為文化城，漢寶德教授認為既然稱為文化城（漢寶德，2003），想必一定具有相當的文化條件，基本上在歐洲成為文化城有兩個條件，屬於歷史的古蹟建築與民俗宗教節慶慶典的保存，台中文藝界的老前輩江燦琳先生說通稱台中為文化城，是早期台中具濃厚的文化氣息之故，因為當時台中的社會以地主為中心，那麼地主又多為知識份子，不重商而重文化，譬如曾有過中洲俱樂部的組織，曾經據於中央書局一帶曾經在中正路為中心來推動文化（楊越凱，1978；林衡道，1979）。還有由全省抗日知識份子組織的文化協會，以及全省文藝作家組織的文藝聯盟，用台中為總部展開活動，由於這些精神文化的集中，使台中具濃厚的文化氣氛。

還有一位曾於日據時代在台中創辦「新文學」雜誌，而台中的文化城由來是在台灣 20 年代當時有林獻堂、楊達葉陶夫婦、蔡培火、蔣渭水等台灣文化協會的先輩們於台中這塊土地所做的努力，當時新文學主流的老作家楊達先生曾說：台中是屬於精神文化的基地，有優雅的藝術氣氛，全省騷人墨客都喜歡集會於台中，這種優雅的藝術氣氛是全省其他城市沒有的。當然，人人會稱台中為文化城。如此看來稱台中為文化城是據實際的文化活動而得到的名譽，所謂濃厚的文化氣氛、藝術氣氛，從台中的地理環境和文獻上的史蹟，均可以察覺到其實質生活。

#### 二、現今文化城的動力薄弱

台中過去素有「文化城」之名，然而在整體文化土壤薄弱，在地文化難有深層發展的情況下，突有其名卻難有其實。以全市性文化設施而言，包括文化中心、中興堂、省立圖書館到近年的美術館、自然科學博物館即經國園道等設施，呈現的卻是零散分佈，未能形成關鍵性的整體性文化帶，亦無能產生提升環境品質的催化作用。同時，在眾多高等學府尚未形成文化動力，卻面臨出走台中市的危機下，未來台中市文化的深根將面臨無以為繼的窘境。

現在台中市民對城市的認同感漸漸消逝，一個充滿活力、永續經營的城市，必須建立在市民強烈的歸屬感與認同感上，才可能在各個不同的面向上共同為城市的永續發展而努力，台中市過去有台灣的「小京都」之稱，昔日可居的都市意象凝聚了台中市民的向心力，當此都市意象漸漸模糊之際，也是市民認同感消逝的時候。現在台中市計畫的多元文化與多元活動型態，可以塑造成有特色的城市，並且藉由其開放空間的串連潛力，連結周邊環境使用進

行多元化、動態而活潑的都市空間設計，其中可包括商業性、文教性、鄰里性、主題性等多元的帶狀使用空規劃。台中是緊密結合都市歷史發展脈絡的主題呈現，目前台中的都市發展歷程可以從都市紋理中依稀的被解讀出來，強化都市歷史意象，作為台中身為「文化城」的具體表徵，城市紋脈的效用與益處是多方面的而且深遠的，城市紋脈與城市的特徵及意象是息息相關、牢不可分，台中特殊的都市發展紋脈若是被淡化或摧毀，新台中再發展的潛力又不能建立，將使得台中絕對無法產生城市的特色與魅力，將可能在全球性的「地方化」運動中出局，成為一個沒有特色的都市。其次，都市紋脈對市民有重要的心理影響，城市的紋脈提供了都市空間組織的架構與可感測的空間關係（劉維公，2000、2001），此一組織感與可測性，賦予市內各地點的場所感並說明各個場所的目的，因而可以降低都市生活的焦慮和壓力，展望多元而宜人的生活都市紋脈，可以超越個人意識與個性的侷限而領悟與環境共存的舒適感。

台中市紋理特別對應著自然氣候、人文風格並且反應出都市的成長歷史、都市活動的親切緊密織理，這種紋理促成了對城市發展的目的與意圖的體認，明示出了區域的空間本質及範圍，以及辨識並強化市民活動的中心，此脈絡也影響不論以步行、汽車或大眾運輸工具隨時旅遊時方位感的掌握。因此城市風格應該予以瞭解及強化或改善，如果我們要提升都市市民的生活品質與生活脈絡，應該都要認文化藝術為一項必需的公共服務，所有的男人、女人與小孩、老人，在他們的日常生活中都應有體驗文化藝術的機會，深信著唯有讓活絡的民間力量釋放出來，才能在這塊土地上塑造屬於台中獨有的文化風貌。未來台中市整個城市的文化思考上，應本著尊重民間、永續多元及國際觀等原則，為台中市民重建精神綠地，讓生活在台中的市民體驗台中都會的藝術文化，並且讓多元文化的國際交流使台中成為國際社會文化的一份子。

### 三、台中文化城生活都市的籌建與理想

文化城應該是個人性化的都市，並且組織當地的文化工作者（例如前些時候陳總統來到台中探訪膠彩畫家林之助先生，他當場還秀了一段踢踏舞）在自己的居住地有其展覽之地，古根漢美術館的籌建就是想恢復台中文化城的美名，並極力的想使這本地與國際接軌，且提升在地文化彰顯在全球的曝光率，所以胡市長的最大的政見就是讓台中蓋一個古根漢美術館，但最近在向經建會爭取補助中，國家歌劇院是較成功的，獲得經建會同意補助 12 億元，佔工程款的一半錢（聯合報，92，5，15），但是現在盲點是政府想要推動的大型建設太多，有新市政中心、國家歌劇院、火車站特定區、古根漢美術館，還有中科園區、第三國際機場、而市政府本身的預算太少，想要的建設工程太多，經濟又不景氣，失業率節節升高，人民生活的壓力沒有減低，假如真的有一個完整潛力的文化觀光園區（包括有生活、生產、生態的

文化願景)那是否是個契機或是個海市蜃樓的夢想，將讓台中市人民拭目以待，

以生活化的觀點而言，台中市作為一個生活首都，其本身早已融合了許多生活化的要素，並已具備休閒化的生活品味。只是我們的休閒意象是由八大行業作一個負面的呈現，故應將台中市目前極大比例的休閒化產業予以轉化，希望以市民的生活基調為主軸，形塑台中市的生活化都市風格。台中市既有資源之空間分布及空間結構，形成明顯且獨具特色的個區域及環狀的綠園道，宛如散落於台中市各區的明星，各自依其特質與特徵發展，形成深具地方特色的發展風格。市政中心區、創意產業區、人文生活區與科技遊憩區、生態廊道，發展各區兼具居住、工作和休閒三項機能的景觀風貌，取得整體生活、生產、生態平衡發展的特色。並且發展各區特色，保持主區為全市中心的功能，突顯歷史、文化、教育及公共行政的功能，強化居住功能，任何地區的發展都有其機會與限制條件(台中市政府，2001c)。台中市在台灣都市體系中屬於二級都市，是中部區域的首要都市，也是台灣第三大會區的中心都市。過去因為政治因素，促使台中市在日本殖民時代成為中部地區的行政中心，奠定台中市的都市發展基礎，台中市在文化界及民主運動的領導地位，也造就了「文化台中」的美譽。戰後的台中市在省轄市的光環下，雖然成為台灣中部高等教育、商業、文化、服務業的核心都市，但是其與北高兩市的差距，在產業結構、政府資源投入不足等面向也逐漸擴大。

有鑑於此，台中市未來的整體發展定位必須建構在既有基礎上，充分利用地方特色及產業基礎，以提昇市民生活品質為首要任務，並且重新定位過去文化城創新與改革的精神，將台中市推向具有本土特色的國際城市舞台。因為並不是所有美好的事物直接搬到台中市，就能建造一個「適居、文化創新、在地國際化」都市，台中市民及新台中人要的是一個能夠安家立業及引以為傲的家園。台中市的居民與民間資源才是未來都市發展的主體，引導活化的民間團體投入生活營造的活動，是未來都市發展的重要課題。

#### 四、現今全球化都市下的創意產業與文化活動

後工業城市發展從都市再生(regeneration)或活力再現(evitalization)的觀點探討，並從金融市場到視聽訊息，世界是不對稱地相互依賴著。而這樣的不對稱互賴關係經由新資訊與傳播技術全球、即時地聯繫起來，這就是我們要面對的結構性轉化所透露的新世紀，資訊時代、全球經濟與網絡社會。

尊重文化的自主性並不適合由任何機構單位或政府來強勢規劃，因為文化具有自主自生的延展性(漢寶德，2002、2003；馮久玲，2002)，而政治應尊重而不主導文化，任何政策的

實施應該考慮不破壞文化的良性演化空間，而民間多彩多姿的文化應該更優先於藝術殿堂的精緻文化，有深厚的民間文化基礎才可能孕育出欣賞這塊土地的精緻藝術文化人口，永續發展針對任何文化事務和規劃都需要考慮長時間的歷史影響因素。

城市的發展是長時間的歷史過程，而此過程中許多有價值的空間形式應受到較多的尊重，以增加城市生活的多樣性與吸引力。保存的手法往往透過重新規劃或再利用方式(re-use)來處理原本存在有特色的都市建築。一個巧克力工廠或罐頭工廠可以變成購物中心(例如舊金山 Ghiradelli-square 及 Cannery)，倉庫可以變成商場(例如新加坡的克拉碼頭)，一個老市場可以轉變為具有遊園會風味的購物美食中心(例如 Faneuil Hall Marketplace)，一個老舊的發電廠可以變成書店和餐廳、(例如在 Baltimore 的 Bames&Noble)。都市轉型需要結合社區、市府、專業及企業的努力、創意城市還要能夠除舊佈新，我們可以經由移轉設計及產業轉型的創意，讓一些老舊沒落工業、商業市鎮再生，轉形成空氣清淨，河川淨化，市容美化是具有文化與自然美感的環境，讓外移的市民樂於再回到當地居住、生活，並為城市帶來更大的經濟活動。例如鄧肯(Duncan)的印地安圖騰柱，茜美那斯(Chemainus)的壁畫小鎮，美國紐約蘇活區(Castiron)在以前被稱作為「百畝地獄」的鑄鐵建築，是歷史環境的現實因素，再利用當地租金便宜而大量湧入的藝術家。產生經濟結構的人口移動，經由這二者「創意」的連結，成功的讓這片死氣沉沉的地獄，搖身一變成為世界著名流行創意、藝術、時尚的天堂，澤西市利用創意產業帶動區域經濟活絡、成長的最佳見證，藝術家、市府、房地產、企業家，把觀光的人潮不斷吸引進來，義大利威尼斯的「駐市作家」計畫，每年邀請一位作家在威尼斯居住，回去後要寫一本關於威尼斯的書，這個制度作了 100 多年，神話也留了下來，法國亞維農藝術節利用鄰近的配套措施，包括住宿、交通安排等，每一個環節都緊密結合，創造出地區特有特色，台灣萬華地區有許多古蹟，是一個創意產業的發展、集散地，並且想要創造更多的觀光價值、經濟利益，細緻地完成藝術與觀光的軟硬體配合，以人性化、專業化、在地化、國際化、民間化的方式經營在地生活。並且認真研究著他地文化體制的營運模式，例如紐約、倫敦文化體制的營運模式，打造創意產業的良好經營環境，包括融資、知識產權、人才培育、相關的科研投資、對外開拓市場等，為市場和專業發展建立具體的藍圖，台灣文化產業發展結構適合發展知識產業，是零污染產業的文化，創意並不只在文化人，也不能僅僅從商業來看，創意其實涵蓋到整個生活角度、生活環境、服裝設計、特色、音樂等全部都包含於其中，稱為創新氛圍的藝術體驗。所以廿一世紀的社會生活將呈現新的發展面貌，休閒時代來臨，數位

<sup>1</sup> 注釋：aura，「氛圍」或譯為「神韻」是法蘭克福學派班雅明(Walter Benjamin)所提出。基本上，氛圍是「一種獨特的距離現象，無論它是多麼的近」。這種很近又很遠的美學心理上的距離感，同時也是社會學的。氛圍可分為兩種：藝術品氛圍與非藝術品氛圍。1.藝術品氛圍：最常見的是表現在藝術品原件之上的氛圍，原件藝術品的氛圍擁有一種宗教膜拜的功能，人們親眼見其光芒而覺感動低頭，臣服於其中的作者與其作品的很近又很遠的偉大感覺，彷彿多看一眼就會站立不住似的。這種「氛圍」在資本主義機械化在再生產時代來臨後就消失了，當機械化複製的技術高度發展後，作品的原件或偽品就喪失意義，原件高高在上的地位被取得獨立地位的機械化複製品所取代。如由費城管弦樂團，在紐約大教堂中所演奏的巴哈馬太受難曲，當它被機械化複製為 CD 時，就展現一個原件真品達不到的境界與聆聽的處境，雖然氛圍已失。故班雅明認為，後氛圍時代的藝術品是一個大眾文化生產與消費的產物。機械化再生產的藝術品一方面讓氛圍喪失，另一方面卻使得藝術品得以廣為流傳。換言之，機械化再生產毀滅掉了作品的資產階級性格，一種「事物皆是平等的感覺」(Illumination,1994:225)。

媒體和觀光產業大為風行，消費文化和習慣也將隨之改變。這種休閒生活的新紀元將是全球性的發展，也將帶動文化風格產業的全面興起。

台灣人的特色在於親切、憨厚，其從生命積極面，從都會氣質城市氣質，將這些呈現出來，不必計較觀光客有多少，台灣人就能先享受到這個宜居宜遊的城市。以台北的南港經貿園區為例，該地區將移除原本肥料生產之產業而轉向軟體工業、國際貿易展覽等方向發展，對於台北市的發展也有重要的影響。高雄市正在推動的「哈瑪星更新計畫」及高雄「多功能經貿園區計畫」也是相同的類型，對於埔里這類型中小型的市鎮而言，某一項工業可能就是大多數市民的工作，一但該產業沒落將引發嚴重的後果，可能就需要轉型朝觀光等方向發展。在文化藝術方面，台灣近年的文化表演藝術早已瀰漫著一股「全球在地化」的氣息，如基隆的「國際現代音樂節」、台北土城的「國際朝山桐花節」、宜蘭的「國際童玩藝術節」、苗栗的「假面藝術節」大甲的「媽祖繞境活動」、新竹的「國際玻璃藝術節」、高雄的「貨櫃藝術節」、花蓮的「國際石雕展」等，都致力將地方的展演與民俗活動搬上國際舞台。這些「全球化」與「在地化」同時進行的腳步正向人類世界各地快速走來。任何世界上發生的變遷與革新都會有其正負面效應，全球化的文化趨勢亦然。

創造成為主宰整個地球的都市文明，整體規劃的生活空間，為了營造個人與群體生活的秩序與美感，不只需要足以編織夢境的文化產品，而且整個生活空間的組織亦需要整體的規劃。文化產品只是點，生活空間則是面。整體性的生活空間規劃應該使我們出門就見到文化、歷史、藝術、詩意，為此都市計畫、建築工程、環境保護皆應別出心裁的思索，合力為人們營造出一個如詩的生活空間。台灣地區各大小都市，各地住宅，無不充斥著毫無文化趣味的現代建築，現代化已經把我們帶進了功能劃一，毫無特色的生活空間之中。缺乏理念，並缺乏融合理念與生活的技巧，在生活環境的規劃上最為明顯。就拿都市空間的規劃來說，人是有空間歸屬感的而都市正是現代人的生存場域，它的每一角落應皆能具備現代人的某種情意核心。一座樓宇、一角街景或是書鋪或市集、廣場或公園，皆可能點亮人心靈中的情境。因為人的自我是由許多情意核心糾結而成的，必須具體的呈現在身軀及其活動的空間之上。整座都市就猶如萬般情意的大集合，都市是人居住、工作、休閒、學習……的場所，是在其中可以實現一個人生涯的地方。一個可以創造秩序與美感的生活空間的都市規劃，應能將城市的種種功能連結起來，成為一個綜合體，藉以凝聚人的生活與想像，使我們甚至以個別的名字來給予稱呼「台北」、「台中」、「台南」、「高雄」…直到呼喚它的名字，猶如習慣一般，超越了意識的控制而成為情意百般湧現的參與感。一座城市此時才成功地轉化其結構與功能，成為人的存在意義的體現之所。

若要經營出這樣的都市空間，必須在都市的種種活動和空間之中，以秩序和美感為規劃理念，以至於在其中展現出具有特色的地方精神（geniusto City）（Norberg-Schulz, Christian 著，1980）。猶如歐洲一些美麗城市的老城區，往往能形成如詩如畫的景緻，其中甚至每一塊牆面的油漆顏色皆不可以隨意更動，如果其中有任一家庭想更改顏色，還需經專家評鑑是否會破壞整體畫面的美感，在肯定無礙原先畫面的協調之後才可批准。這就是一種有理念的都市規劃例子。比較起來我們的都市空間規劃似乎仍未建立起這種理念，不但談不上具有文化特色的地方精神，而且零亂和突兀的建築比比皆是，街道、房子和花樹絲毫組合不成一幅幅的畫面，海德格曾經深刻地指出，人的居存就是在「護存大地，接受蒼天，引領人類，等待神明。」天、地、人、神四相合一，是人的居存空間的根本結構，顯豁出人的生活空間中的深度、張度與境界。

### 五、台中市目前的消費商圈

文化建設方面以宏觀的角度進行全面的改造，除了持續對藝文團體的補助與市內舊建築再利用，具體可見的實體建設是大型戶外圓形劇場的籌建，此外，以城市再造為基本想法，進行均衡新舊社區發展，發展國際化觀光產業，推動舊市區再生的台中市文化策略（台中市政府，2001c）。現今台中文化觀光特色商圈的概念有年貨街、古董街、電子街、服飾街、婚紗街、珠寶街、娛樂街、精品街等特色消費商圈，是中部地區最具特色的形象街道消費網路。特殊風味區如美術館一帶的別墅群改建消費空間、精明一街徒步區、國際街的藝術精品街。觀光夜市有傳統市集，如第二市場，是日治時期所建立的一種特殊市場建築型態，其以一完整街廓作內部輻射狀切割形成街廓內部市場，街廓外緣仍然維持與都市尺度一致的連續立面，而街道風貌與形象商圈的塑造，來自於城市的民間力量，如精明一街，並且針對使用需求提出街道景觀改善計畫，具有地方性、全國性的文化特色。

### 六、台中都會區的藝術文化空間

二十世紀是理性的時代，二十一世紀是感性的時代，同時二十世紀是勤奮工作的時代，二十一世紀是工作與休閒並重的時代。在全世界有許多城市工商發展可以和觀光事業並重，例如香港、新加坡、西雅圖、東京、福岡。如果一個都會的旅遊景點眾多，具有觀光質感及休閒渡假的價值，其地方特色的節慶季典也值得參與，必定可以讓國際觀光客流連忘返，樂不思蜀。中部地區擁有優越條件可以發展文化經濟與休閒觀光產業，如能將大台中都會景觀及風景區加以精緻美化，應當能培養民眾的感性生活與人文素養，帶給民眾休閒的質感，並吸引其他地方的人都能來中部觀光度假。未來推動中部地區「觀光產業精緻化」的策略方向有爭取國外著名之古根漢（Guggenheim）美術館，以預備與建的中部都會區之國家戲劇院與音樂廳等大型國際級文藝建設。發展「文化經濟」（馮久玲，2002），以文化來帶動觀光產業，

為中台灣創造商機並且整合文化與地方特色產業資源與業界力量，發展具有中台灣特色的大型連鎖事業並且配合著觀光休閒產業，吸引國際商展與重要國際會議在中台灣舉辦，以拓展商機帶動中台灣經濟發展。再來以社區改造、商圈重塑與造街計劃，改善經營環境，以行銷台中市來吸引消費帶來商機。並且建議籌設「台中博物館」，進行中部文化資產的整體研究與發展計劃並且鼓勵私人、小型、社區型的博物館等的設立，以催生公共文化意識及形塑市民美學。台中以藝術重塑都會性格，建立藝文都會的形象，再現中台灣文化風華，吸引全球觀光客的目光，仿效台北市推動駐市藝術家，邀請國外知名藝術家或作家來到大台中，以推動城市藝術交流提昇藝文氣息，並將台灣中部的藝術風格向全世界推廣，大台中位處中部地區，氣候怡人，有很好的環境可以吸引國內外藝術家進駐，同時也可以與國外藝文團體交流，在中部地區，包括東海大學一帶、東勢石岡客家鄉鎮一帶，埔里日月潭地區、水里蛇窯陶瓷文化區、或是彰化縣鹿港民俗文化區以及二水純樸小鎮風光，都有藝術村的設立條件。

而且現在從台中市做起，全面美化都會街景，改善居住與生活品質從台中市做起，尋求中部企業廠商的支持與合作，推動公園綠地認養、街角廣場公共藝術設置的認養，以及街道藝術化或街道美化的工作，從路燈到地磚、護欄甚至電話亭、花鉢，都應該轉化成爲藝術街景裝置藝術品。在具體作法上，從主要街道開始試辦，只要一條街道成功推廣，將來會有更多的人願意投入美化街道的工作，讓大台中有最美麗的都市表情，讓民眾賞心悅目，外地人也聞風而來。推廣社區綠化、藝術化，設立徒步區，規劃都市建築的文化、藝術使用空間，並推動閒置空間(如鐵道、公賣局酒廠)再造計劃。希望從台中市做起，將美化都會街景的重大工程，能夠長期而持續地進行，並推廣至大台中的各個區域鄰里。

再來以地方特色、生態景觀來強化中部觀光資源，台中港不只是國際商港，可以建設成海岸親水景點，也應該可以效法日本福岡進行改造，將台中縣的海線地區開發成爲臨海副都心，集合就業、居住、遊憩爲一體的完整機能，讓台中、彰化和山線地區的民眾都可以經由快速道路來此，建立中部地區的親水活動、水岸文化和海洋休閒風情。然後在台中都會公園之外，再闢建森林公園，結合溪頭、杉林溪與大坑之生態景觀資源，建構內容豐富之生態遊憩風景線。發展精緻農業，鼓勵觀光果園、農場之轉型，並結合彰化、南投特殊之花卉與茗茶產業，建立具有特色且資源豐富的休閒農業觀光區，強化中部遊景點的多元性。

善用歷史人文與民俗風情，向國際推廣中台灣的季節性慶典或祭典活動，如大甲媽祖繞境、台中燈會、祭孔、鹿港龍舟、東勢林場的螢火蟲季等。保存並發揮現有古蹟、特殊建築(如台中萬和宮、樂成宮、東海大學教堂、彰化八卦山大佛)的文化特色，加強鄉土小吃特色及主題美食觀光夜市，推廣中台灣本土特產(如台中太陽餅、員林蜜餞)，以結合觀光、休閒資源行



銷國際，帶動國際化之產業商機。並且發展具有地方特色的遊憩區，例如大坑和谷關溫泉、鹿谷茶園、水里窯業、集集鐵道風情、田尾的花卉，二水溪洲的濁水溪沿岸景觀，鹿港民俗文物，都有發展成爲的精緻景點的潛力。

新世紀、新中部的目標是要落實中部區塊發展，以台中市爲核心聯合中部縣市升級，帶動中部地區均衡發展，以建構國際級的中台灣都會區，落實中部共同生活圈的理念。同時積極推動重大建設，使中部與國際接軌，並且將中部地區建設成爲台商之鄉，吸引跨國企業總部進駐，以厚實中部地區經貿競爭力。同時，中部地區縣市政府應該合作，積極展開行銷大台中的工作，爭取世界級的博物館在中部設置分館，申辦國際性的活動，舉行世界博覽會、世界盃體育競賽，以及國際水準的藝文展覽，以在國際都會網絡上，打開大台中的知名度，使大台中走向國際舞台（中部區域未來發展展望，1999）。其次，可以透過觀光資源的強化整合，塑造特色景觀，建立並展現中部地區的世界級都會風情，並進一步發揮國際魅力，協同中部地區進行區塊行銷，打響台中在地球村的知名度。希望未來中部地區可以依中部發展都會化、基礎建設國際化、工商佈局全球化、觀光產業精緻化、生活環境數位化、網路經濟普及化等的發展策略，推動中部地區的再造與轉型，使中台灣成爲亞太地區新興文化都會，讓中台灣成爲一個人文與自然並存，發展與環境兼顧的理想都會。

台中除了推動產業精緻化之外，必須要靠優質的支援產業，高品質社會服務及住宅環境的配合發展。目前這些高品質的環境，在台中已有明顯而迫切的需求，必須以及時快速的方式，持續而穩健地提供並有效的聚合起來而形成具有競爭影響力的臨界規模。這些新興的發展，必須具備超越一般國際水準的品質，並應有顯的在地魅力，才能使台中具有堅實的國際競爭條件。因此，精緻文化和生活文化應該是齊頭並進，精緻文化是典範的追求，但較缺乏生命活力，生活文化代表的是尋常的品味，但容易流於粗糙通俗。文化發展要能雅俗共賞，並相互刺激相互滋長，讓精緻文化也充滿生命力，讓生活文化也具有美感（如社區總體營造、城鄉風貌改造運動等，都正朝此方向邁進）。如果台中的生活文化可以被其他地區看待爲菁英文化，那麼，台中文化必然是台灣文化的核心了。認真研究他地文化體制的營運模式，開始打造創意產業的良好經營環境，包括融資、知識產權、人才培育、相關的科研投資、對外開拓市場等，爲市場和專業發展建立具體的藍圖。所以我們要把台中變成一家「創意產業」的投資銀行。留下真正高品質可居的城市。例如：交通、通訊、娛樂、遊覽、餐飲、住宿及購物等消費活動，形成休閒經濟活動，不僅可以擴大民眾消費需求，並促進服務業發展及繁榮地方經濟。尤其是休閒產業多屬勞力密集產業，有利於創造就業機會。當新的數位時代和休閒社會來臨，建構數位生活環境，發展觀光休閒經濟產業，也是政府部門的重要課題。

台中的都市特質說明了台中市融合居住、購物、就業、休閒、娛樂、生態等節奏調性，涵蘊生活即文化，文化即生活的文化城新思維，共同營造屬於全體市民的生活希望。做為一個領導者更應深切認識到亞洲各大城市競爭，要把台中變成一家「創意產業」的投資銀行。

#### 第四節 小結

如果有一天來一趟台中特有的文化饗宴，不僅是參觀夙負盛名的台中 x x 館，而是隨意在台中街頭，就可以發覺文化活動就在身邊進行著，也許是設計典雅的店招或櫥窗，或是造形獨特的建築，坐在街頭中品味著細膩的音樂咖啡，觀看引人佇足的街頭藝人表演，在那時的台中，不再是單調無趣的風化城市，而將是深具活力與魅力的文化之都。

但是現在台中的胡市長把所有的心力，幾乎都放在爭取古根漢美術館，這是一個讓台中市增加曝光率很有用的策略，卻也是個大膽作法。古根漢美術館要不要捨上海、東京而來台中，相信會有諸多關於政治、經濟上等，我們無法掌握的因素，就如同馬其頓金援外交一樣，錢送出去了，但不見得會獲得公平的對待，現在看到胡市長用著其慣用的外交手法在台中市施政的同時，他想盡辦法帶來國際觀，但是他是否用著自己對台中市的夢想在推動市政，當然好壞處現在無法評估，但現在台中自己舊有的南區台中酒廠已經閒置很久了，裡面的歷史空間都還未利用（最近才開始整理發包），在國外這都一定是國家級的文化資產，甚至再利用成爲都市博物館或美術館。而胡市長只在意著他所推動的古根漢美術館，這實在是讓台中市民擔心目前的台中市是否有這樣的條件，一個古根漢要 50 億元，再加上週邊公共工程至少還要其金額的十倍或者是數十倍，才可能有條件造成一個世界級觀光的文化園區，也才有資格吸引全世界的觀光人潮。而台中是否應該先做好都市規劃如捷運、下水道，讓台中市民享受更多優質生活，美術館的興建確實可以提升市民的生活水平，但是一個城市的繁榮與落後並不是取決於有無美術館的設置，這是台中市民應有的共識，若是可以應該讓更多的市民、專家學者將自己對台中市的願景提出看法，把台中帶到一個適合人定居的都市，這才是市民之福。

文化與藝術均是智慧的結晶，其對民衆的影響是循序漸進，是不知不覺潛移默化的過程。台中市本身除了文化中心外，還有省立美術館所改制的國家美術館、國立自然科學博物館，除了台北市外，相較於其他縣市，台中市在文化藝術硬體建設方面不會太差，可是現任的胡市長卻認爲，如果台中要國際化發展，則須要加強文化藝術建設，並且積極推動國家歌劇院、古根漢美術館、圓型劇場等三大文化硬體建設，在積極推動的三大文化建設中，國家歌劇院原先是音樂廳，並且在連戰擔任省主席時期，就規劃至今，而其他兩項，則是目前胡市長政見中所期盼的建設。假如真的能夠完成這全部計畫，台中市將擁有兩座國家級以上美術館、兩座國家級的音樂廳及劇院、一處台灣唯一的科博館。這對台中市民衆而言，是美好的一件事，然而以國家歌劇院與古根漢美術館爲主，理想中的台中市新世紀藝術特區，光是硬體與設備費用，就高達六十四億元，龐大的費用勢必排擠掉其他建設經費，如今中央原則同意支付一半經費，接下來就要看台中市政府的作爲，如果都只是口頭說說，或者經費一半就準備建設一半，然後丟下成爲爛攤子，均不是台中市民所希望的，那倒不如不建。

但是如果以經濟方式思考紐約古根漢美術館是成功的，尤其是全世界自一九九〇年代以來，逐漸升高的市民美術館參與率，在台灣還沒有看到明顯的跡象，博物館正在模仿遊樂事業，他們在上世紀的後期開始逢高價讓出一些美術品，以低價買進當代美國的藝術品，累積了六千餘收藏，而在紐約的館舍狹小，可以展出的為數有限，因此有經營頭腦的館長想到設立分館的計畫，他甚至以這個方式把美國文化推廣到歐洲，以一個私人收藏的美術館，在海外用別人的錢建造大過母館若干倍的館舍，而聲名大噪也實在是奇蹟，畢爾包古根漢美術館而且成為新時代美術館的典範，對經濟學者來說這也許是他們的偉大成就，就像是麥當勞的連鎖速食文化，將美國的文化思想傳到了世界各地。

很多人質疑著到底什麼是古根漢美術館，而台中市需不需要古根漢，否則不一定要古根漢隨便一家都可以，那如果真有了古根漢，是不是就真正出頭天了，台中市爭取古根漢的勝算有多少，而市民該不該慷慨解囊提列 7000 萬的預算資助古根漢做可行性研究，又什麼東西才是台中市民最渴望的，大家都想要擁有古根漢嗎，那如果認為古根漢還不錯，那以後每日將會有多少參觀人次並且能夠維持多長時間來回收投資成本，又應該設立在何處，週邊的規劃特色又如何，現在國立美術館又進展多少，種種的問題浮現了出來。

而從台中市需要的古根漢來看其文化方式是像\$看？還是個文化侵略者？這是我們所必須深深思考的問題。

## 第七章 結論與建議

### 一、全球與在地的辯證視野

在現今的全球化社會脈絡中，都市所賦予的階段性歷史建設，可以解讀出當時的不同都市意義，再透過此一過程，則可以將特定時空下的都市空間形式關聯上社會構造。本研究的論述在台中市中心衰退的歷史、鐵路地下化來改善中心的運輸功能、台中科學園區的定案、加上清泉崗國際機場以及台中港特定區的運作、古根漢美術館的籌建方面，各項建設都在催促著台中市都市更新，台中市預擬著未來都市命運的改變，期待著以後的世界角色定位。

英國大文豪狄更斯在雙城記中曾說：「這是黑暗的時代，也是光明的時代」。二十一世紀開始就是一個充滿希望的年代也是災難的時代，在台灣國內的天災人禍中，有 20 世紀的 921 地震或是近日的 SARS 疫情連連發生，在美國有發生令世人震驚的紐約世貿大樓恐怖攻擊事件，和引爆出 21 世紀的第一個戰爭，伊拉克戰爭。揮之不去的事件接連而來，導致全球經濟也因此陷入愁雲慘霧之中。台灣全島除了受全球化波及之外，加上經濟不景氣，失業率節節攀升，疫情的蔓延等，而如何在這個變動的年代生存下來，實在的考驗著台灣人的智慧及經驗。

經濟與傳播的全球化過程，已改變了我們生產、消費、管理、告知和思考的方式。事實上，並非世界上每一種經濟或文化活動都是全球化的，到目前為止，以參與者的比例而言，大部分的活動在領域上仍都是地方性或是區域性的，然而所有層級的策略性支配活動，卻是在全球決策和交換網絡中被組織，這個世界是不對稱地相互依賴著，經由新資訊與傳播技術在全球、且即時地聯繫起來，這就是我們要面對的結構性轉化所透露的新世紀，資訊時代、全球經濟、與網絡社會。在這個利用科技的進步的都市化過程裡，城市和市民在這些結構性轉化過程中，改變了自我與社會的相處模式，

在國際經濟環境方面最主要的改變就是全球化，全球經貿往來及相關制度的自由化使各種產品更直接面對外國的競爭，也使資本、技術、人才以及企業在國際間更容易移動，因此國際競爭不再只是產品間的競爭，各國更是以相互競爭來吸引各種資源和產業，這是一種質變的國際現象，而家族型態的中小企業是台灣的根本，凡是與生老病死相關事務都與傳統產業脫不了關係，尤其是在台中縣市的機械產業的發展上。但過去外界總以狹隘的眼光看待傳統產業，反倒偏重部分高科技業造成產業貴族的失衡現象，忽略了這群台灣產業最根本的傳統製造業者，但是傳統製造業者本身應多利用知識科技帶動產業提升創新，保住一線生機。

而且政府應將發揚這群留在台灣的傳統產業，協助其創新產品技術及自創品牌，以掌握全球化趨勢，在台中的傳統產業有，例如維勝特的園藝手工具、寶成的鞋業（Nike）、成霖的水龍頭、宏全的瓶蓋、喬山的運動器材、正新的輪胎、永恩的女鞋（達芙妮）、巨大的腳踏車（捷安特），等到兩岸直航後台中都會區的發展潛力無窮，將可能立足台中、前進大陸、放眼全球。因為經濟成長率出現五十多年來第一次負成長，失業率也首次突破五%大關，全國上下忙著拚經濟政府急著搶救失業人口，找工作的人勤於練習揸沙包，台灣經濟的長期走下坡，一方面固然由於的大陸磁吸作用和全球經濟的不景氣。另一方面也源於台灣經濟環境惡化，只能迷戀於過去的發展模式而不知創新再造。展望著未來，台灣一方面必須因應全球化帶來的激烈競爭，加上加入WTO世貿組織帶來的產業衝擊、區域經濟整合下被邊緣化的威脅，另一方面更必須直接面對中國因加入世貿組織而逐步開放的市場，中國在經濟上成為世界工廠，在軍事上成為霸權的情形，並非靠自己打拚站起來，而是全世界對中國存有幻想的商人，將資金、技術、產業移入中國所致，況且企業一旦將生產基地遷往中國，研發設計的跟進只是遲早的事，一旦台灣企業都將製造部分移往中國，那麼台灣經濟就非常的悲觀了，所以目前的當政者提出投資台灣優先的政策走向，並且提出兆元振興產業方案，這是一道解救台灣經濟的重要處方，如果真的不能讓景氣復甦一點，那就是在全球化的漩渦裏沉淪了，現今最重要的是，政府的施政作為將會直接影響台灣的競爭力。。

## 二、都市與區域的新治理模式和空間形式

全球化下的世界各個空間大多以都市為節點而彼此接軌，在此網絡中的都市如果不能提升為世界的核心則必然會淪為世界的邊陲。因而各個城市為了能躋身進入成為世界首要都市，或是各國的主要核心都市，在主要空間發展上都全力發展一個或二個都市，並且強化其國際競爭力，發揮全球運籌指揮命令功能為主軸。所以說在全球化的衝擊下，各國早就已經拋棄了區域均衡發展的舊模式觀念，但反觀來看台灣的都市發展政策，不論是在以前或者是現在到目前都未能正視全球化下，都市的全球接軌急迫的重要性，只常在自身的地方派系政治角力的背景中尋求地方性認同，在資源空間的配置上跳脫不出縮短城鄉、南北、生活圈發展差距的思維。例如說中部國際機場、中部科學園區、蘇花高速公路、嘉義故宮分院、離島建設、產業東進，以及研議中的台南縣七股國際機場等建設計畫，就是為了爭取選票思維而做的政見，並且為了平衡地區發展的迷思，來期望著自己政黨勢力的政治籌碼能夠延續下去，這是台灣目前的政治政策生態所造成的非常大的影響。

全球化的主要現象之一，為空間兩極化發展與擴張型都會區域或超大都市的形成。台灣在全球化過程中空間極化現象已經非常明顯，生產、消費與社會資本大都資源主要集中在台北、台中、高雄等大會，尤其是台北都會區更是活動集中的所在地，而且已成為超大都市

或擴張型都會區，移入的人口非常密集，所以應該儘速的以台北、台中、高雄為核心區塊，並且集中都會走廊的發展，來取代區域或生活圈均衡發展的構想，重新檢討挑戰 2008 計畫，將未來六年一、二兆元的公共建設集中在三大都會區域，而且三大都會區域的近程發展，應該以台北都會區域（以台北為核心，北至基隆、南至桃園、中壢與新竹）為優先，使都市競爭力快速的提升以利和全球接軌，長程計畫則促使三大都會區域繼續擴大其領域，能夠發展成為一個功能相互輔佐的都會型走廊區塊軸線。

這三個擴張型都會區域，未來在高速鐵路及高速通信與資訊擴充計畫完成後，時空距離將可進一步壓縮而整合成一個直線性的都會走廊軸線，影響到我國能否與世界都市體系接軌上，並且提升在世界都市體系中的位階和功能，現在應該將空間發展擴大範圍，不能再以傳統都市的角度來劃分都市界線，應該將空間發展重點放在都會走廊上的三個擴張型都會區域，使其在功能上可以分工和互補並且提升國際競爭力，希望能夠在亞洲區域中扮演核心地位，在世界上扮演次核心地位。

### 三、全球化開啟了永續城市與創新氛圍的機會

全球化的兩大力量是傳播科技的發達，和世界資本主義經濟的進一步深化，使得全球的文化產業產生前所未有的相互影響，前者使得跨國之間的文化交換更為頻繁，透過電影媒體等工業的傳播，不同的文化價值觀也進入一般人的生活領域中，後者則使得全球經濟倫理的趨同化，並且使得全球人類透過經濟商品和市場機制掌握著一個共同交流的管道。但是全球化的流通現象，讓如今看上去的門戶全面開放，只是為了毫無障礙的互相通商，然而一旦全球結為一體，國家的觀念會趨於淡薄，民族的意識會為人類整體前途的觀念所取代，地方的色彩會被國際共通的價值所涵蓋，文化與傳統文化模式更是難以維持。但是傳統文化必須是我們生活的一部分，否則就會消失掉，沒有人願意淹沒在歷史潮流中，因為歷史的傳承感是很重要的，關係到每個人的過去、現在、未來的延續，沒有過去何來的現在，更遑論未來。例如每個家庭通常都會有自己的傳統，在春節全家團聚，這是自我意識發展的重要關鍵。在家庭之外，建築物與景觀則是我們生活中實際架構的重要因素，因此當我們看到建築物拆除時，心中總是感到震驚與不捨，並且積極去探索當地的歷史與考古的活動，包括保存地區特色、參與地方慶典活動、振興古老的工藝等，對於建立社區意識有很大的幫助行為，它能提升人們對地方的感情，並且跟他人一起分享這種感情。不過目前在世界各地的地方特色，不論是生物的、文化的、或經濟的，都遭受到很大的生存壓力。例如，一開始的任何地方都很歡迎遊客，因為可以帶來金錢收入振興觀光。但是遊客就像是希臘神話中，可以點物成金的麥得斯（Midas），所到之處帶來了許多現代化的問題，觀光客使得一切都商業都金錢化，使得當地喪失了原有的質樸。

城市文化原本是市民生活品質的一部份，消費文化創造讓消費產生更為容易發生的條件（如麥當勞快速整潔的用餐環境、攜帶方便的信用卡等），使人得以同時生活在這裡和那裡，空間因此失去了認同指標性，藉由溝通科技得以隨時與全球各地的人聯繫和共同一起工作的人，已無所謂生活在哪個(實體)空間，所以美國文化的成功，正是因為他們以經濟的方式來推動文化民主化，而其結果就是發展出具有普遍性的大眾文化，以 Hello Kitty 配合麥當勞銷售策略風行全台為例，事實上成功的運用在地脈絡將本土社會塑造為一個軟性的、匱乏的（我有你沒有）的消費社會，成為個人品味嗜好等大量複製的齊頭式風格。從影音藝術的傳播、有線電視到網際網路，各種電影音樂的傳播，使得全世界不再有疆界，也似乎愈來愈同質化，不僅消費行為普遍同質化，特別是像麥當勞、CNN、微軟等機構在全世界各地的普遍發展。社會層面的全球化也取代了國家的角色，美國就是個好例子，現在多數美國人都是複合式美國人(Hyphenated - American)，如亞裔美人、非裔美人或歐裔美人等，過去正統美國人的標示反而不那麼重要。像殼牌石油（Shell）、可口可樂、麥當勞、微軟公司，每家企業都比許多國家更有影響力，而且還會繼續成長，也有愈來愈多人對於全世界變成「麥當勞化」或是「可口可樂殖民主義」感到非常厭煩，這些大公司不僅使得本土多樣化的廠商無法生存，產品本身還重新改變整個社會的價值觀與生活形態。現今如街頭林立的麥當勞與星巴克咖啡，電影哈利·波特與 Hello Kitty 等消費時尚和影視節目，一再的見證了全球化在臺灣的威力。而在在地化方面，臺灣似乎也能交出不錯的成績單，套句俗話說，臺灣文化也要走出去讓世人看見我們，臺灣的文化輸出，從凍頂烏龍茶，到「臥虎藏龍」為臺灣人贏得第一座金像獎，都可說是奠立臺灣向全球輸出其文化的穩定規模與傲人品質，未來在質與量上都不至於萎縮，此外國際藝術節一再的傳播也在本土進行著，例如宜蘭的國際童玩節、鹽水蜂炮等活動已建立國際知名度，對於樹立本土特色有重要的貢獻。

台中市希望在全球化的城市中不至於被邊緣化，所以期望能夠藉著擴大公共建設，來吸引更多有利的條件進駐本市，但要擠進國際城市的行列中，太難了，這並不是一件容易的事，人口、資金、軟硬體建設、文化、教育等，都會決定一個城市的未來，但是不管結果將會如何，我們已經嘗試的努力過，居住在這個環境中的市民必須以自己為榮，才不會在這個全球與在地的對話中，迷失掉自我的本性。



## 參考書目

### 中文譯本部分

- ◎ Anthony Giddens著，陳其邁譯，2001，失控的世界Runaway World
- ◎ Anthony Giddens著，鄭武國譯，第三條路，台北：聯經出版社
- ◎ Beck,Ulrich著，1998，孫治本譯，1999，全球化危機：全球化的形成、風險與機會，台北：商務出版社
- ◎ Best.Steven and Douglas Kellner著，1994，後現代理論—批判的質疑，台北：巨流出版社
- ◎ Bryan,Lowell，Farrell,Diana著，汪仲譯，1997，無疆界市場，台北：時報文化出版社
- ◎ Calvino,Italo著，1972，王志弘譯，1993，看不見的城市Invisible Cities，台北：時報出版社
- ◎ Castells,Manuel，1992b，The space of flows：A theory of space in the informational society paper presented on conference of The New Urbanism.王志弘譯，1997，流動空間：資訊化社會的空間理論，城市與設計學報第一期pp1-15
- ◎ Friedman,Thomas L著，1999，蔡繼光、李振昌、霍達文譯，2000，The Lexus and the Olive Tree.了解全球化：凌志汽車與橄欖樹pp.27-29，台北：聯經出版社
- ◎ Hahn,Kornelia著，孫治本、譚又寧譯，2001，全球地方化、新地區概念與生活風格，當代168
- ◎ Held,David,Anthony McGrew,David Goldblatt and Jonathan Perratton-1999.Global Transformations：Politics,Economics and Culture.Cambridge:PolityPress.著，沈宗瑞、高少凡、許湘壽、陳淑鈴譯，2000，全球化大轉變：全球化對政治、經濟與文化的衝擊，台北：韋伯文化出版社
- ◎ Michael Porter，國家創新系統National Innovation System, NIS
- ◎ Norberg-Schulz,Christian著，1980，Genius Loci：Toward a Phenomenology of Architecture, New York：Rizzoli，施植明譯，1986，場所精神：邁向建築現象學，台北：田園城市出版社
- ◎ North Douglass.C著，劉瑞華譯，1994制度、制度變遷與經濟成就，台北：時報出版社
- ◎ North Douglass.C著，劉瑞華譯，1995，經濟史的結構與變遷，台北：時報出版社
- ◎ Peter F. Drucker著，傅振焜譯，1994，後資本主義社會，台北：時報文化出版社
- ◎ Richard Edwards.Robin Usher著，陳儒晰譯，2003，全球化與教學論，台北：韋伯文化出版社
- ◎ Richard.S.Wurman，1996，Information Anxiety，台北：時報文化出版社pp.40
- ◎ Smart,Barry著，李衣雲、林文凱、郭玉群譯，1997，後現代性，台北：巨流出版社
- ◎ Soros,George著，2000，聯合報編譯組譯，全球資本主義危機，台北：聯經出版社
- ◎ Turner,Jonathan H.著，張君攻譯，1998，社會學，台北：巨流出版社
- ◎ Waters,Malcolm著，1995，徐偉傑譯，2000，Globalization— London：Routledge 全球化，台北：弘智出版社
- ◎ Wayne Ellwood著，王柏鴻譯，2002，全球化反思—粉碎假面經濟榮景，台北書林出版社
- ◎ Zygmunt Bauman著，張君攻譯，2001，全球化：對人類的深遠影響 Globalization：The Human Consequences，台北：群學出版社
- ◎ 大前研一，2000，民族國家的終結區域經濟的興起，台北：天下雜誌社
- ◎ 大衛莫其拉，1964—1997，力量之浪潮—全球科技領導地位的動態The Waves of Power：The Dynamics of
- ◎ 中國時報，1997，台灣電子高科技產品具備競爭優勢
- ◎ 毛遠誠，1995，影響高科技產業經營績效之研究—以半導體產業為例
- ◎ 王列、楊雪冬編譯，1998，全球化與世界，北京：中央編譯出版社
- ◎ 王志弘，1995，人文地理學詞典選譯，台北：自印
- ◎ 王振寰，1997，跨國界區域經濟形成的統理機制：以台灣資本外移南中國為例，台灣社會研究季刊pp.27:1-36
- ◎ 王振寰，1999，全球化在地化與學習型區域：理論反省與建構，台灣社會研究季刊第34期pp.69-112
- ◎ 王寧、薛曉源編，1998，全球化與後殖民批評，北京：中央編譯出版社
- ◎ 王興毅、陳幸雄、溫啟宏、蔡美柔，1997，我國IC產業國際競爭力研究，新竹：工研院電子所
- ◎ 王麗珠，1998，台灣的故事經濟篇，行政院新聞局
- ◎ 王麗珠，1998，台灣的故事經濟篇，行政院新聞局
- ◎ 台大建築與城鄉研究所編，1989 Manuel Castells：A Reader上、下冊，台北：台大建築與城鄉研究所
- ◎ 台灣堡圖台中部分，1805，台北：遠流出版社
- ◎ 平本一雄，1995，全球都市東京
- ◎ 矢內原忠雄，1985，日本帝國下的台灣，台北：帕米爾書店
- ◎ 伊慶春，1997，都市與家庭生活，蔡勇美、章英華主編，台灣的都市社會pp.191-219，台北：巨流圖書公司
- ◎ 全球城市展望，1990，聯合國

## 參考書目

- ◎ 朱雲漢，1992，寡佔經濟與威權政治體制，台灣研究基金會編，解剖台灣經濟：威權體制下的壟斷與剝削，台北：前衛出版社
- ◎ 朱耀，2002，全球化的後殖民，社會政策與社會工作學刊第五卷第一期
- ◎ 艾布瑞契，任基著，袁世珮游琇雯譯，2002，服務經濟大時代，美商麥格羅希爾圖書公司
- ◎ 何宜慈，1980，科學工業園區的設置與發展，經濟建設雜誌第24卷第5期
- ◎ 何飛鵬，1987，台灣經濟影像，卓越雜誌社
- ◎ 余森林，1998，東亞金融風暴一年來對我國經貿之影響上，金融月刊第34卷第9期pp.31
- ◎ 吳良鏞等著，1993，城市環境美學，台北：地景出版社
- ◎ 吳思華編，2001，知識資本在台灣：台北：遠流出版社
- ◎ 吳泉源，1996，技術變遷與工程教育重新思考人力資本理論第三回，台灣勞動研究小型
- ◎ 吳若予，1992，戰後台灣公營事業之政經分析，台北：業強出版社
- ◎ 呂寶靜主編，2002社會工作與台灣社會，台北：巨流圖書公司
- ◎ 李仁芳，1997，聚智分金—台灣企業技術網路建構之探討，第六屆產業管理研討會
- ◎ 李文志，2002，杭亭頓的戰略思想與美國全球戰略的關係，國家理論與政策第41卷第4期
- ◎ 李玉春，1997，傳統工業升級不是夢，臺灣經濟研究月刊第20卷第3期
- ◎ 李莉文，1988，日據時期臺灣港市發展與區域都市化之研究3月號第39卷第1期
- ◎ 李碧涵，2000，全球市場與國家策略：重新思考依賴發展論和經濟全球化2000論文收錄於新世紀、新社會—科技、勞工研討會論文集
- ◎ 李碧涵，2001a，知識經濟時代企業競爭優勢與勞動市場風險：國家競爭力的社會經濟分析2001論文收錄於：2001知識經濟社會與國家發展學術研討會論文集pp.327-352
- ◎ 李碧涵，2001b，知識經濟時代國家競爭力的社會經濟分析，國家發展研究國立台灣大學1(1) pp.27-61
- ◎ 李碧涵，2002，勞動體制的發展：全球化下的挑戰與改革，社會政策與社會工作學刊第六卷第一期
- ◎ 李德彼特著，李振昌譯，2001知識經濟大趨勢，台北：時報文化出版社
- ◎ 杜克拉等著，張玉文譯，2000，知識管理，台北，天下遠見出版社
- ◎ 沈宗瑞，1993，略說資本主義的歷史與發展，台北：幼獅文化事業公司
- ◎ 沈清松，1993，從現代到後現代，哲學雜誌第4期，台北：哲學雜誌社pp.4-25
- ◎ 汪永成，1998，試論經濟全球化對發展中國家行政管理的影響載於俞可平與黃衛平主編，1998，全球化的悖論，北京：中央編譯出版社
- ◎ 周志龍 簡博秀，2002，全球化、全球城市和中國都市發展策略，台灣社會研究季刊第47期
- ◎ 周志龍，1996，資本主義全球化過程中的台灣都市及區域發展之結構變遷，台北：國立中興大學都市計劃研究所
- ◎ 周志龍，1997a，全球經濟發展與國土規劃開發體制變遷以台灣與英國為例，思與言
- ◎ 周志龍，1997a，全球經濟發展與國土規劃開發體制變遷以台灣與英國為例，思與言
- ◎ 周志龍，1997b，八十七年度行政院國家科學委員會專題研究計畫申請書：全球化發展與台灣都市網絡之研究，台北：國立中興大學都市計劃研究所
- ◎ 周志龍，1998，全球化發展與台灣科技產業政策：制度與空間觀點的檢視
- ◎ 周桂田，2000，全球化與全球在地化—現代的吊詭，中央日報
- ◎ 周桂田，2002，在地化風險之實踐與理論缺口—遲滯型高科技度風險社會，台灣社會研究季刊第45期
- ◎ 周婉窈，1997，台灣歷史圖說史前至1945年，台北：聯經出版社
- ◎ 周添城，1992，台灣研究基金會編，權力邊陲的中小企業，解剖台灣經濟：威權體制下的壟斷與剝削，台北：前衛出版社
- ◎ 周添城編，1998，台灣民營化的經驗，台北：中華徵信所
- ◎ 林志鴻，1994，亞洲經濟大趨勢，台北：書華出版公司
- ◎ 林志鴻，1995，三千年大贏家，台北：書華出版公司
- ◎ 林政忠，2003，中部科學園區啟動中台區塊的心臟，台北遠見雜誌5月號pp.179-180
- ◎ 林衡道，1979，臺中市的歷史與風物9月號第30卷第3期
- ◎ 松田米次著，洪榮昭譯，1987，21世紀的資訊社會：電腦理想國的省思pp.79-80，台北：幼獅書局
- ◎ 邱花妹等著，2000，Green Power解讀台灣綠色競爭力，台北：天下雜誌出版社
- ◎ 邱義城，2000，數位時代，台北：時報出版社
- ◎ 金耀基，1986，從傳統到現代，台北：時報出版社
- ◎ 施振榮著，2000，第四種全球化模式—台灣必須發展自己的模式，台北：大塊文化出版社
- ◎ 施嘉明整理，1969，日人治臺政策與歐美各國東南亞殖民地政策的探討，9月號第20卷第3期
- ◎ 施鴻志，1997，廿一世紀集居環境規劃與建築型態塑造之研究，內政部建築研究所
- ◎ 施鴻志，1997，國際都市集居環境規劃與都市風格塑造以台南市為例，內政部建築研究所

## 參考書目

- ◎ 施鴻志、陳冠位、歐陽宇，1997，地區行銷與都市永續發展—台南市國際化發展策略，海峽兩岸永續發展技術交流研討會，工業技術研究院能源與資源研究所
- ◎ 施鴻志、陳冠位、歐陽宇，1998，亞太地區國家環境規劃，土地開發與管理國際學術研討會，中國土地經濟學會
- ◎ 柯志明，1993，台灣都市小型製造業的創業、經營與生產組織，台北：中央研究院民族學研究所
- ◎ 洪敏麟 屈慧麗，1994，犁頭店歷史的回顧，台中市立文化中心
- ◎ 洪敏麟，1975，從東大墩街到臺中市的都市發展過程6月號第26卷第2期
- ◎ 約翰·艾金頓、茱麗亞·海勒斯John Elkington、Julia Hailes著，李振昌譯，1999，A.D.2000新世紀優質生活全策略，台北時報出版社
- ◎ 胡寶林，1998，都市生活的希望：人性都市與永續都市的未來，台北：台灣書店
- ◎ 埃德加·莫蘭、安娜·布里吉特·凱恩Edgar Morin、Anne Brigitte Kern著，馬勝利譯，1997，地球祖國，台北：聯經出版社
- ◎ 夏鑄九，1992，後記：建築論述中空間概念之變遷：一個空間實踐的理論建構，收於理論建築朝向空間實踐的理論建構，台北：台灣社會研究季刊社
- ◎ 夏鑄九，1994a，(重)建構公共空間—理論的反省，臺灣社會研究季刊第16期pp.21-54
- ◎ 夏鑄九，1994b，公共空間，台北：藝術家出版社，行政院文化建設委員會、藝術家雜誌社策劃環境與藝術叢書之公共藝術系列
- ◎ 夏鑄九，1995，全球經濟中的台灣城市與社會，臺灣社會研究季刊第15期pp.57-102
- ◎ 夏鑄九，1997a，理論城市歷史—從戴奧斯、考斯多夫到柯司特，城市與設計學報第一期
- ◎ 夏鑄九，1997b，再理論公共空間，城市與設計學報第二、三期pp.63-76
- ◎ 夏鑄九、王志弘編譯，1993，空間的文化形式與社會理論讀本，台北：明文書局
- ◎ 孫治本，1999a，世紀末解構的歐洲後民族國家思維文化界限與民族國家間的交互激盪，當代139pp.80-93
- ◎ 孫治本，1999b，社會不平等理論的新面向：部份德國社會學者的新概念及新分析模式，國科會論文
- ◎ 孫治本，1999c，全球地方化、跨國社會空間與民族國家：普世主義、地方主義與民族主義之兼容與矛盾，間別千年：臨界空間與社會國際學術研討會
- ◎ 孫治本，2000a，全球地方化、民族認同與文明衝突
- ◎ 孫治本，2000b，社會階級的終結：水平式不平等、社會不平等的個人主義化，國立政治大學社會學報(31)
- ◎ 孫治本，2001c，生活風格與社會結構的研究
- ◎ 孫治本，2001a，個人主義化與第二現代，中國學術雜誌
- ◎ 孫治本，2001b，跨國公民社會與歐洲聯盟，發表於現代與後現代：歐洲社會理論學術研討會中研院歐美研究所主辦
- ◎ 孫崇義，1988，台灣的區域空間政策，台灣社會研究季刊1 pp.33-96
- ◎ 孫清山，1997，戰後台灣都市之成長與體系，見蔡勇美、章英華主編，台灣的都市社會pp.63-103
- ◎ 孫震著，2001，台灣發展知識經濟之路，台北：三民書局
- ◎ 徐進鈺，1998，邁向一個學習性的區域?臺北—新竹高科技走廊的廠商聚集與技術學習，國立臺灣師範大學地理研究所地理研究報告29期pp.143-159
- ◎ 桂宏誠，2002，經濟全球化與公共管理新環境，國家政策論壇第二卷第六期
- ◎ 高聖凱，2003，台灣IBM公司總經理許朱勝 e留台灣營運全球，台北遠見雜誌pp.171-173
- ◎ 曼威·柯司特 Manuel Castells著，2000，夏鑄九等譯，網路社會之崛起，台北：唐山出版社
- ◎ 崔冠傑，1994，澳門高技術產業發展之路，澳門基金會出版
- ◎ 張世賢，1975，臺灣省縣市政府結構功能分化9月號第26卷第3期
- ◎ 張世鵬等編譯，1998，全球化時代的資本主義，北京：中央編譯出版
- ◎ 張玉文，1990，科學園區向高科技跨新步，台北：天下雜誌第126期：62-66
- ◎ 張亞中，2002a，全球化的台灣發展：建立台灣為開放的服務型國家，遠景季刊第三卷第三期
- ◎ 張亞中，2002b，種族科技民族主義與全球化：馬來西亞的困境，國家理論與政策問題與研究第41卷第1期
- ◎ 張忠謀，1996，台灣成為亞太半導體製造中心之規劃與挑戰，經濟部產協會半導體產業趨勢研討會專題演講
- ◎ 張忠謀，1997，張忠謀自傳上冊1931—1964，台北：天下文化出版社
- ◎ 張明純，2001，再現頂橋仔風華台中市南區文史調查集，台中市政府
- ◎ 張建邦，1982，預見未來，台北：淡江出版社
- ◎ 張建邦，1994，全球化在21世紀，台北：淡江出版社
- ◎ 張家銘、徐偉傑，1999，全球化概念的發展：一個發展社會學脈絡的考察，東吳社會學報8:79-121
- ◎ 張晉芬，1991，男女工資決定因素的差異及對台灣產業政策的啟示，行政院勞委會，勞工政策與社會發展研討會論文集

## 參考書目

- ◎ 張晉芬，2001，台灣的公營事業民營化：經濟迷思的批判，台北：中央研究院社會學研究所
- ◎ 張國輝，1996，消失的青埔台中，台中：民意雜誌社
- ◎ 張景森，1993，台灣的都市計劃1895—1988，台北：業強出版社
- ◎ 張景森，1998，戰後臺灣都市研究的主流範型，台灣社會研究季刊第一卷第二、三期pp.9-31
- ◎ 張隆盛，2002，邁向二十一世紀都市更新的趨勢
- ◎ 張漢裕 Ramorl H,Myers制通林譯，1965，臺灣在日據初期1895至1906年之殖民地發展政策—官僚資本家企業 9月號,第25卷第3期
- ◎ 張維安、高承恕，1996，政府與企業—台灣半導體產業發展的分析，東亞經濟管理與彈性生產國際學術研討會發表文章，新竹：清華大學
- ◎ 張維安編，台灣的企業組織結構與競爭力，台北：聯經出版社
- ◎ 張璠，2002，工業區土地開發使用待解決，國家政策論壇第二卷第六期
- ◎ 張雲、呂玉瑕、王甫昌，1997，都市化、階層化與生活型態，90年代的台灣社會pp.229-263，台北：中研院社會學研究所籌備處
- ◎ 曹永和，1979，台灣早期歷史研究，台北：聯經出版社
- ◎ 理查·隆沃思著，應小端譯，2000，虛幻樂園—全球經濟自由化的危機，台北：天下遠見出版社
- ◎ 許宗力等人著，1992，地方自治之研究，台北：業強出版社
- ◎ 連橫，台灣通史上冊
- ◎ 郭嘉雄，1974，日據時期臺灣法制之演變歷程及其性質9月號第25卷第3期
- ◎ 陳介玄，1994，協力網絡與生活結構：台灣中小企業的社會經濟分析，台北：聯經出版社
- ◎ 陳介玄，1998，台灣產業的社會學研究—轉型中的中小企業，台北：聯經出版社
- ◎ 陳正祥，1961，三百年來臺灣地理之變遷，3月號,第12卷第1期
- ◎ 陳伯璋、蕭曉華，2001，全球在地化的理念與教育發展的趨勢分析，國家理論與政策第十五卷四期pp49-70
- ◎ 陳其南，1999，台灣地理空間想像的變貌與後現代人文地理學—一個初步的探索（上），師大地理研究報告第30期
- ◎ 陳東升，1995，金權城市、地方派系、財團與台北都會發展的社會學分析，台北：巨流出版社
- ◎ 陳東升，1996，產業組織的網絡關係與空間結構第一年度，行政院國科會專題研究計劃成果報告
- ◎ 陳東升，1997，高科技產業組織間關係的權力分析：以台灣積體電路產業的設計公司為例，台大社會學刊第25期pp.47-104
- ◎ 陳東升，1997，都市政治與都市政策的分析，蔡勇美、章英華主編，台灣的都市社會pp.475-513
- ◎ 陳東升、周素卿，1996，高科技產業的網絡式生產組織：以積體電路產業為例，東亞經濟管理與彈性生產國際學術研討會發表文章，新竹：清華大學
- ◎ 陳冠甫，1990，台灣高科技工業的依賴發展與空間結構新竹科學園區的個案，台灣社會研究季刊第3卷第1期：113-149
- ◎ 陳清敏 黃昭仁 施志輝，1996，認識臺灣，台中：黎明文化出版社
- ◎ 陳麗瑛主編，1999，兩岸人文與科技，台北：中華經濟研究院
- ◎ 章英華，1986，清末以來台灣都市體系之變遷，崔海源、章英華編，台灣社會與文化變遷pp.233-273，台北：中央研究院民族學研究所
- ◎ 章英華，1995，台灣都市的內部結構：社會生態的與歷史的探討，台北：巨流出版社
- ◎ 章英華、蔡勇美，1997，台灣的都市經驗過去、現在與未來初探，蔡勇美、章英華主編，台灣的都市社會，台北：巨流出版社pp.521-554
- ◎ 傑森德·崔克、肯尼斯·格雷曼Jason Dedrick、Kenneth L.Kraemer著，張國鴻、吳明機譯，2000，亞洲電腦爭霸戰創造全球競賽新規則，台北：時報出版社
- ◎ 游常山，2000，沒有在地化全球化就不真實，台北：天下雜誌出版社
- ◎ 萊夫·艾文森及麥可·馬龍合著，林大容譯，1999，智慧資本—如何衡量資訊時代無形資產的價值，台北：麥田出版社
- ◎ 菲德爾·卡斯特羅著，王玫、鄭蘭珍、王洪勛、范墨賢譯，2000，全球化與現代資本主義，北京：新華書店
- ◎ 馮久玲，2002，文化是好生意，台北：城邦文化出版社
- ◎ 黃世孟，1987，日據時期臺灣都市計畫範型之研究，臺北：臺灣大學土木工程學研究所都市計畫研究室
- ◎ 黃世孟，1988a，臺灣都市計畫史年表AD.1895-1945，臺北：臺灣大學土木工程學研究所都市計畫研究室
- ◎ 黃世孟，1988b，日據時期臺灣都市計畫之歷史研究，都市計畫演講彙編六，臺北：
- ◎ 黃世孟，1993，臺灣都市計畫講習錄，臺北：胡氏圖書出版社
- ◎ 黃亞均等著，1998，知識經濟論，山西：經濟出版社
- ◎ 黃明堅譯，1994，第三波，台北：時報出版社

## 參考書目

- ◎ 黃富三、曹永和，1980，臺灣史論叢第一輯，臺北：眾文圖書出版社
- ◎ 黃欽勇主講、黃淑卿，1995，我國資訊與半導體產業發展現況與展望，今日合庫
- ◎ 黃瑞祺著，2000，現代與後現代，台北：巨流圖書公司
- ◎ 塔迪埃 Tadie, Jean-Yves 著，夏鑄九、黃慧琦等譯，2001，千禧年之終結 End of Millennium, 2nd ed, 台北：唐山出版社
- ◎ 楊永妙，2003a，發現台灣新蘇州躍升中的的中台區塊，台北遠見雜誌5月號pp.164-169
- ◎ 楊永妙，2003b，開拓視野形塑城市風格大台中的文藝復興，台北遠見雜誌5月號pp.190-193
- ◎ 楊艾俐，1998，一年賺兩百億的人：IC教父張忠謀的策略傳奇，台北：天下雜誌出版
- ◎ 楊艾俐、吳迎春，1982，迎接科技時代—從加工出口區到科學園區，台北：天下雜誌第17期：10-18
- ◎ 楊國樞，1989，中國人的蛻變，台北：桂冠出版社
- ◎ 楊越凱，1978，臺中市文化城10月號第29卷第3期pp.28
- ◎ 溫世仁著，1999，教育的未來，台北：聯經出版社
- ◎ 葉匡時，1994a，台灣產業網絡研究待解決的議題，輔仁大學管理學院、豐群基金會第三屆產管理研討會論文集
- ◎ 葉匡時，1994b，產業網絡攸關中小企業的明天，台灣經濟研究月刊第17卷第10期pp.24-27
- ◎ 葉啟政著，2001，社會學和本土化，台北：巨流圖書公司
- ◎ 詹宏志，1988，趨勢報告，台北：遠流出版社
- ◎ 詹明信著，唐小兵譯，1989，後現代主義與文化理論
- ◎ 廖炳惠編，1995，回顧現代文化想像，台北：時報文化
- ◎ 漢寶德，2002，經濟學者看文化，國家政策論壇第二卷第六期
- ◎ 趙蕙玲，1993，協力生產網絡資源交換結構之特質—經濟資源交換的社會網絡化 發表於近期組織變遷理論之發展：與本土研究之對話，台北：中研院民族所
- ◎ 劉維公，2000，全球文化與在地文化的連結 (connection) 關係：論日常生活取向的文化全球化研究，台大社會學刊28
- ◎ 劉維公，2001，當代消費文化社會理論的分析架構：文化經濟學、生活風格、生活美學
- ◎ 潘鶴甲，1983，民營企業的發展，台北：聯經出版社
- ◎ 蔡仲章譯，1994，未來的衝擊，台北：時報出版社
- ◎ 蔡坤明，2002，全球化、現代化與資訊產業之發展第60期
- ◎ 蔡明璋，1996，台灣的貧窮：下層階級的結構分析，台北：巨流出版社
- ◎ 蔡明璋，2001，台灣新自由主義轉型的政治分析
- ◎ 蔡明璋、陳嘉慧，1997，國家、外勞政策與市場實踐：經濟社會學的分析，台灣社會研究季刊27pp.69-95
- ◎ 蔡武雄，2000，台中市北屯區歷史沿革，台中市北屯區區公所
- ◎ 盧智方，1998，光電業攻堅世界第一，台北：天下雜誌209期pp.102-103
- ◎ 蕭百興，2001，深度人文空間的原點紮根：華梵建築基礎設計課程的覺文化教育實踐，華梵學報第七卷
- ◎ 蕭新煌編，1985，低度發展與發展：發展社會學選讀，台北：巨流出版社
- ◎ 賴順盛、曾藍因編，1989，臺中市發展史，臺中：臺中市政府
- ◎ 戴佑敏，2002，市空港合一就要起飛，國家政策論壇第二卷第六期
- ◎ 薄慶玖，1992，地方政府與自治，臺北：五南圖書出版社
- ◎ 薛香川，1991，科學園區之設立與發展，發展科技園區以促進台灣產業升級研討會論文集
- ◎ 薛香川，1991，高科技工業在科學園區之發展，工程雜誌第64卷第12期47-51
- ◎ 薛香川，1991a，高科技工業在科學園區之發展，工程雜誌第64卷第12期47-51
- ◎ 薛香川，1991b，科學園區之設立與發展，發展科技園區以促進台灣產業升級研討會論文集
- ◎ 薛琦，2002，國家政策論壇第一卷第六期，新世紀產業發展趨勢與策略
- ◎ 謝國雄，1989a，外包制度—比較歷史的回顧，臺灣社會研究季刊第2期(1)pp.29-69
- ◎ 謝國雄，1989b，黑手變頭家—臺灣製造業中的社會流動，臺灣社會研究季刊第2期(2)pp.11-54
- ◎ 謝國雄，1991，網絡式生產組織：臺灣外銷工業的外包制度，中研院民族所集刊71:161-181
- ◎ 謝國雄，1992，立業基與活化：主灣中小企業創業及其立業過程發表於企業組織、社會關係與文化慣行研討會，台北：中研院民族所
- ◎ 謝國雄，1992a，隱形工廠—臺灣的外包點與家庭代工，臺灣社會研究季刊13:137-160
- ◎ 謝國雄，1992b，立業基與活化：主灣中小企業創業及其立業過程發表於企業組織、社會關係與文化慣行研討會，台北：中研院民族所
- ◎ 謝國雄，1997，純勞動：台灣勞動體制諸論，台北：中研院社研所籌備處
- ◎ 賽斯·舒曼著，吳書榆譯，2001，知識的戰爭—現代風起雲湧的另一種戰爭，台北：聯經出版社
- ◎ 瞿宛文，2000，全球化與後進國之經濟發展，台灣社會研究季刊第37期

- ◎ 瞿宛文，2002，反全球化的意義何在？回應何反全球化？如何反？，台灣社會研究季刊第45期
- ◎ 瞿海源 王振寰主編，2002，社會學與台灣社會精簡本，台北：巨流圖書公司
- ◎ 顏忠賢，1997，軟城市：城市次文化空間的小列傳，台北：元尊文化出版社
- ◎ 龐建國，1987，台灣奇跡的再評估一個依賴發展的觀點，中央月刊20(10)pp.40-52
- ◎ 羅家德、葉永助，1998，台灣高科技產業網絡初探—以PC產業為例，東亞企業轉型及社會變遷國際研討會發表文章，台中：東海大學
- ◎ 蘇錦夥，1996，網路是我們的競爭優勢，中衛簡訊125期pp.58-63，台北：中衛發展中心
- ◎ 顧朝林等著，2002，經濟全球化與中國城市發展，台北：台灣商務出版社

## 博碩士論文：

- ◎ 孔繁治，1994，台灣地區新興工業空間發展模式之研究，台南：成功都研所碩論
- ◎ 王梅娟，1995，街道都市虛體空間之視覺品質分析，台北：中興都研所碩論
- ◎ 呂清松，1997，科學園區對地方發展之論爭與台灣實證—新竹科學園區中個案研究，台北：中興都研所碩論
- ◎ 李錦智，1996，直轄市政府組織定位與重組：一個國際化的觀點，高雄：中山中研所碩論
- ◎ 李謁政，1998，都市情色生活世界之社會建構：以台中市為例，台北：台大城鄉所博士論文
- ◎ 周明慧，1998，國家角色與商品網絡：台灣地區圖書出版業發展經驗，台北：東吳社研所碩
- ◎ 林右昌，1996，經濟全球化下的城市發展—新加坡案例分析，台北：台大城鄉所碩論
- ◎ 林承正，2000，論國際化對經濟調適政策的影響：以亞洲金融風暴中的東協五國為例，台中：東海政研所碩論
- ◎ 范乾峰，1998，經濟全球化發展下台灣 跨國性經濟空間網絡之研究—貿易流與商品鏈的網絡分析，台北：中興都研所碩論
- ◎ 徐偉傑，1999，台灣資訊產業發展的全球化與在地條件，台北：東吳社研所碩論
- ◎ 莊士瑩，1998，形成地方特色的空間紋理探討—以台中市都市景觀為例，台中：東海景觀所碩論
- ◎ 許哲禎，1995，都市保存問題之初步研究，台南：成功建研所碩論
- ◎ 陳宜靖，1998，台灣主要都市全球城際資訊網絡之研究—貿易流與商品鏈的網絡分析，台北：中興都研所碩論
- ◎ 黃恩宇，1997，花園城市理念與影響之研究—由花園城市至新鎮，台南：成功建研所碩論
- ◎ 黃麗玲，1996，新國家建構與社區角色之轉變：生命共同體論述之分析，台北：台大城鄉所碩論
- ◎ 楊慶吾，1995，台灣近現代地方政府建築之研究—以台灣西部五大都市之發展為例，台南：成功建研所碩論
- ◎ 蔡增仲，1991，都市風格的詮釋論都市景觀正確意識之建立台南：成功建研所碩論
- ◎ 鄭春發，1998，經濟全球化發展下台灣跨國性經濟空間網絡之研究—以台北都會區作個案研究，台北：中興都研所碩論
- ◎ 賴志彰，1997，投機城市的興起戰後台中市空間轉化之研究，台北：台大城鄉所博士論文
- ◎ 簡旭伸，1997，國家、發展政策與特區計劃—以台灣加工出口區之形成轉變為例，台北：台大城鄉所碩論
- ◎ 蘇建忠，1994，海外人才回流因素之分析與其對新竹科學工業園區技術形成影響之研究，中壢：中央產經所碩論
- ◎ 蘇淑芬，1997，全球化與在地化—台灣半導體產業之全球商品鏈研究，新竹：清華社會人類學研究所碩論

## 統計及報告書資料：

- ◎ Asiaweek, 1997, 亞太各國經濟統計
- ◎ Taiwan Statistical Data Book (CEPD), 1991, 1997
- ◎ 工研院, 1997a, 工研院對我國半導體產業的整體推動, 工研院86年年報38-40
- ◎ 工研院, 1997b, 開創新格局, 工研院86年年報: 2-4
- ◎ 工研院電子所, 1997, 我國產業生命力之新契機研討會: IC產業趨勢
- ◎ 中部區域未來發展展望, 1999, 2000年千禧大台中地區重大建設未來發展座談會, 經濟建設委員會
- ◎ 中華民國台灣地區人力資源統計月報, 1997, 行政院主計處
- ◎ 中華民國統計月報, 1997, 行政院主計處
- ◎ 中華民國都市計畫學會, 1992, 台中都會區實質規劃, 台灣省政府住宅及都市發展局
- ◎ 中衛發展中心, 1996, 精密機械產業合作體系的建構與發展, 中衛簡訊125期pp.54-57, 台北: 中衛發展中心
- ◎ 民航局, 1998, 中部地區民航場站發展之研究, 民航局
- ◎ 世界銀行, 1994, Global Economic Prospects and the Developing Countries pp79-99
- ◎ 台中市九十年度中區舊商圈社區規劃師規劃服務案服務建議書, 2001, 財團法人水源地文教基金會
- ◎ 台中市工業發展投資促進會, 1995, 台中市投資環境簡介
- ◎ 台中市文化局, 2002, 台中市文化局古根漢美術館網頁, 台中市文化局
- ◎ 台中市政府, 1985, 台中市綜合發展研討會論文集, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1989, 台中市年都市計畫年報, 台中市政府工務局
- ◎ 台中市政府, 1993, 台中市政府建設意向調查報告第三梯次專業調查市民生活素質與對基層建設需求與展望, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1997, 邁向21世紀的台中市—市政建設成果回顧, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1998, 台中市年都市計畫年報86年, 台中市政府工務局
- ◎ 台中市政府, 1999a, 台中市中區電子街行人徒步區計畫, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1999b, 台中市中區繼光街行人徒步區工程, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1999c, 都市更新條例與相關子法都市更新研討會討論, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 1999d, 變更台中市都市計畫部分為台中火車站特定區計畫書, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000a, 台中市二千五百分之一彩色空照正射像片及都市計畫地形圖冊, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000b, 台中市政府委託台中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案更新綱要計畫服務建議書, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000c, 台中市設置第三科學園區分析, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000d, 台中市設置第三科學園區構想, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000e, 台中市都市更新調查及更新地區劃設規劃案期末報告, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000f, 台中市都市發展策略研究計畫, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000g, 台中市都會區鐵路地下化工程書, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2000h, 台中市議會第十四屆第五次大會報告事項, 台中市政府工務局
- ◎ 台中市政府, 2000i, 變更台中市都市計畫主要計畫不包括大坑風景區第三次通盤檢討研究計畫建議案, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2001a, 水湳機場遷移至清泉崗機場必要性與再利用計畫, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2001b, 台中軟體工業園區產業引進與園區經營模式研究, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2001c, 修訂台中市綜合發展計畫, 台中市政府
- ◎ 台中市政府, 2003, 擬定台中市都市計畫中部科學園區台中基地案細部計畫, 台中市政府
- ◎ 台中市政府1960~1980, 歷年台中市統計要覽, 台中市政府
- ◎ 台中市政府主計室, 1999, 台中市重要施政指標, 台中市政府
- ◎ 台中市區鐵路地下化工程簡報, 2000, 交通部台北市區地下鐵路工程處台中台南市區地下鐵路工程專案小組
- ◎ 台中市都會區人口及住宅發展成長管理策略之研究, 1999, 台灣省住宅及都市發展處室規劃局
- ◎ 台中基本圖, 內政部地政司

## 參考書目

- ◎ 台中縣政府1960~1980，歷年台中縣統計要覽台中縣政府198?台中縣志，經濟志，台中縣政府
- ◎ 台灣省政府，1996，台灣中部區域計畫第一次通盤檢討
- ◎ 台灣省統計年報，1971—1997機械工業（或機械設備業）
- ◎ 台灣區域發展研究院，1995，台中都會區發展策略研究，台中市政府
- ◎ 台灣經濟研究院，1995，中華民國84年度資訊工業年鑑，台北：台灣經濟研究院
- ◎ 台灣經濟研究院，1995，國際經濟情勢週報1029pp.20引自亞太經濟合作組織調查報告，台北：台灣經濟研究院
- ◎ 交通部運輸研究所，1997，台灣地區國內民航發展之研究總報告，交通部運輸研究所
- ◎ 交通部運輸研究所，1998，赴港澳地區國際空運旅客特性調查與分析，交通部運輸研究所
- ◎ 成功大學都市計畫系暨研究所，1989，台中市綜合發展計畫，台中市政府
- ◎ 行政院主計處，1975—1995歷年工商及服務業普查報告
- ◎ 行政院主計處，1996，工商普查電腦檔行政院主計處
- ◎ 行政院主計處，1996—1997年工商普查行政院主計處
- ◎ 行政院主計處彙編，1997，主要國家基本統計資料
- ◎ 行政院主計處彙編，2001主要國家基本統計資料
- ◎ 行政院國科會，1998，科技化國家推動方案
- ◎ 行政院國家科學發展委員會，1996，中華民國科學技術年鑑
- ◎ 行政院經合會都市發展處，1971，台中市綱要計畫
- ◎ 行政院經濟建設委員會，1986—1998台灣製造業之結構變化
- ◎ 行政院經濟建設委員會，1995，發展台灣成為亞太營運中心計畫
- ◎ 行政院經濟建設委員會，1996，國土綜合開發計畫簡介
- ◎ 行政院經濟建設委員會，1999，中部區域未來發展展望
- ◎ 行政院經濟建設委員會，2000，台中市院轄市之設置與展望研討會會議資料
- ◎ 行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處，1999，都市及區域發展統計彙編
- ◎ 行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處，2001，都市及區域發展統計彙編
- ◎ 行政院經濟部，1980—1997海關進出口統計月報
- ◎ 林輝堂，台中市珍貴古老照片專輯（二），1996，台中市立文化中心出版
- ◎ 林輝堂，台中市珍貴古老照片專輯（三），1997，台中市立文化中心出版
- ◎ 林輝堂，台中市珍貴古老照片專輯（四），1998，台中市立文化中心出版
- ◎ 建設嶄新的大台中台中市綜合發展計畫，1990，台中市政府
- ◎ 科學園區管理局，1997，從科學園區到科技島座談會記錄，園區雙週刊第197期
- ◎ 美國財富雜誌，1995，Forture全球最佳商業城美國財富雜誌社
- ◎ 修訂台中市綜合發展計畫服務建議書，2000，台大地理環境資源學系
- ◎ 財政部統計處進出口貿易統計月報經濟部技術處統計月報專題研究特刊第2號，1999行政院經濟建設委員會綜合計劃處
- ◎ 財團法人台灣經濟研究院，1996，中華民國資訊電子工業年鑑85年版：IC工業
- ◎ 財團法人台灣經濟研究院，1997—1998台灣各產業景氣趨勢調查報告：第三節專題探討—我國半導體(IC)工業
- ◎ 財團法人資訊工業策進會，1996，電腦關鍵零組件供需與我國廠商因應策略：第四章積體電路產業發展現況與未來趨勢，台北：財團法人資訊工業策進會資訊市場情報中心（MIC）
- ◎ 財團法人資訊工業策進會，1998，電腦關鍵零組件供需與我國廠商因應策略，台北：財團法人資訊工業策進會資訊市場情報中心（MIC）
- ◎ 逢甲大學，1999，台中水滴機場遷移至清泉崗機場可行性研究，台中市政府
- ◎ 野村總合研究所，1997—2005年中華民國最具發展潛力之高科技產業：半導體產業，台北行政院經建會部門計劃處
- ◎ 粘銘波，台中市珍貴古老照片專輯（一），1995，台中市立文化中心出版
- ◎ 瑞士國際管理發展學院（IMD），1994年全球競爭力報告，台北：天下雜誌社
- ◎ 瑞士國際管理發展學院（IMD），1998年全球競爭力報告，台北：天下雜誌社
- ◎ 經濟部，1997，八十六年中小企業白皮書
- ◎ 經濟部，1998，產業技術白皮書1997，台北經濟部中小企業處



- ◎ 經濟部，1999，產業技術白皮書1998，台北經濟部技術處
- ◎ 經濟部工業局，1995台灣地區工業區簡介
- ◎ 經濟部工業局，1999工業發展年鑑經濟部工業局
- ◎ 經濟部工業局，2001，八十九年製造業發展情勢，90年3月20日新聞稿
- ◎ 經濟部工業局，2002-2006年十大新興工業發展目標經濟部工業局網站
- ◎ 經濟部統計處-工業生產統計月報，台北經濟部技術處
- ◎ 漢寶德，2003，文化城的概念文化視窗第51期
- ◎ 遠見雜誌，1996年12月台灣民情報告：縣市排名台北遠見雜誌社
- ◎ 縣市綜合研習班講義第一、二、三冊，2001行政院人事局

## 報紙部份

- ◎ 自由時報89、5、31中市都心西移空間發展待調整
- ◎ 中國時報89、6、5 交通太差文化城發展難邁步
- ◎ 台灣日報副刊91、4、30-91、5、10一線生機還是空換大餅？-從文化、建築、城市發展角度看古根漢
- ◎ 自由時報91、9、23看好兩岸航線金門航線先探路
- ◎ 自由時報91、10、20莫讓三通陷台灣經濟於萬劫不復、
- ◎ 自由時報92、1、29政府言行不一如何拼經濟？
- ◎ 中國時報92、2、20經濟成長上修國民所得下滑
- ◎ 中國時報92、4、20中部國際機場似為大選而建
- ◎ 自由時報92、4、23古根漢台中分館勾勒城市的回響
- ◎ 自由時報92、5、3鐵路高架化市民希望快點做
- ◎ 自由時報92、5、5中科細部計畫出爐
- ◎ 聯合報，92、5、15國家歌劇院有譜
- ◎ 自由時報92、5、28中科聯外道路擬闢三條
- ◎ 自由時報92、5、30台北車站將四站合一
- ◎ 自由時報92、6、1總統舉債：留建設給子孫
- ◎ 自由時報92、6、3 總統經濟顧問小組名單建言整合
- ◎ 自由時報92、6、4全球經濟整合富國窮國歧見大
- ◎ 自由時報92、6、7進駐中科開發提前至7月28日
- ◎ 自由時報92、6、7中科土地價購地主要的更多
- ◎ 自由時報92、6、11中科園區像一座大公園

## 英文部份

- ◎ Bell, Daniel, 1973, *The Coming of Post Industrial Society*, NY: Basic Books
- ◎ Rostow, W., 1960, *The Process of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, NY: Cambridge University Press
- ◎ Berry, B. and Kasarda, J.K., 1977, *Contemporary Urban Ecology*, New York: Macmillan
- ◎ Castells, M. & Hall, P., 1994, *Technopolis of the World: The making of twenty first century industrial complexes*, USA: Routledge
- ◎ Castells, M., 1989, *The Informational City: The Space of Flows*, Oxford: Basil Blackwell
- ◎ Castells, M., 1996, *The Rise of Network Society*, London: Blackwell
- ◎ Castells, M., 1997, *The Power of Identity*, Oxford: Blackwell
- ◎ Castells, M., 1998, *End of Millennium*, Oxford: Blackwell
- ◎ Castells, Manuel., 1985, *High Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process in the United States*, Ca: Sage
- ◎ Cohen, Ira J., 1989, *Structuration Theory*, London: Macmillan
- ◎ Douglass, Mike., 1995, *Urban Environmental Management at the Grass Roots: Toward a Theory of Community Activation*. Honolulu: East West Center Working Papers, Environment Series
- ◎ Friedmann, J., 1993, *Where We Stand: a decade of world city research*
- ◎ Friedmann, J., 1994, *Cultural Identity and Global Process*, London: Sage
- ◎ Friedmann, J. and Wolff, G., 1982, *World City Formation: An Agenda for Research and Action*, *International Journal of*

- Urban and Regional Research, No.6,pp.309-344
- ◎ Friendmann,Jonathan , 1986 , The World City Hypothesis,Development andChange,Vol.17,No.1,pp.309-344
  - ◎ Fujita,K. , 1991 , A World City and Flexible Specialization : Restructuring of Tokyo.Metropolis, International Journal of Urban and Regional Research
  - ◎ Gordon,David,Edward,R and Reich,M.Rostow,W. , 1982 , Segmentedwork , Divided Workers , New York Cambridge University Press
  - ◎ Hall, The Local and the Global
  - ◎ Hall,Peter , 1984 , The World Cities , 2rd editionLondon , Weidenfeld & Nicolson
  - ◎ Hall,Peter , 1996 , The global city.Intemational Social Science Journal
  - ◎ Harvey,David , 1989 , The Condition of Postmodernity , Oxford : Blackwell
  - ◎ Hatten,D.F. , 1995 , Network Cities : Creative Urban Agglomerations for the 21st Century. Urban Studies
  - ◎ Hopkins,T.K. , 1986 , Commodity Chains in the World-Economy Prior to Reivew10:157-70
  - ◎ Henderson,Jeffrey , 1989 , The Globalization of High Technology Production : Society,Space and Semiconductors in the Restructuring ofthe Modern World , London : Routlege
  - ◎ Hobday,Michael , 1995 , Innovation in East Asia : the Cha1lenge to Japan.Aldershot , UK : Edward Elgar
  - ◎ King Anthony D. 1990 , World-City Formation : An Overview of Recent View , Global Cities : Post-Imperialism and the Internationalization of London , Routledge : New York
  - ◎ King,Anthony D.(ed.) , 1996 , Re-Presentating the City. Ethnicity , Capital and Culture in the 21st-CenturyMbtropolis , London : Macmillan
  - ◎ Knox, Paul L. and Taylor, Peter J. , 1995 , World Cities in A World-System, Cambridge University Press
  - ◎ Knox,P. and Agnew,J. Britain , 1994 , The Geography of the World Economy , London:Edward Arnold
  - ◎ Knox,Paul L(ed.) , 1991 , The Restless Urban Landscape.Economic and Socio Culture Change and the Transformation of Metropolitan Washington DC
  - ◎ Lipietz,Alaine , 1987 , Mirages and Miracles:the Crisis of Global Fordism , London : Verso
  - ◎ Machimura,T. , 1992 , The Urban Resturcturing Process in Tokyo in the 1980s : Transforming Tokyo into a World City..International Journal of Urban and Regional Research
  - ◎ Marshall,Mcluhan , 1989 , The Global Village
  - ◎ Niu,et al , 1993 , Environmental Management Vo17
  - ◎ Ohmae,K , 1990 , The Borderless World : Power and Strategy in the Interlinked Economy , London : Fontana
  - ◎ Paul,Hirst and Grahame,Thompson , 1999 , Globalization in QuestionKeith,Hoggart , 1991 , The Changing World of Corporate Control Geography,No2
  - ◎ Reich,R. , 1991 , The Work of Nations , NY : Alfred Knopf
  - ◎ Reich,R. , 1995 , Globalization, Regionnalization, and the Pacific Rim Denis Simon,The Emerging Technological Trajectory of the Pacific Rim , NY : M.E Sharpe
  - ◎ Robetson,R. , 1992 , Globalization : Social Theory and Global Culture , London : Sage.
  - ◎ Robetson,R. , 1995 , Glocalization : Time-Space and Homogneity-Heterogeneity,inM.,Featherstone,S.Lashmd Robertson, R. (eds.) , Global Modernities , Sage :London.
  - ◎ Sassen, S. , 1994 , Cities in a world economy , Thousand Oaks CA : Pine Forge Sage
  - ◎ Sassen, Saskia , 1990 , The Global City:New York,London Tokyo. Princeton , NJ : PrincetonUniversity Press
  - ◎ Saxenian,A. , 1986 , Das moderne Weltsystem - Die Anfange Kapitalstischer Landwirtschaft unddie europaische Weltokonomie im 16.Jahrhundert aus demAmerikanischen von Angelika Schweikhard , Frankfurt M.
  - ◎ Saxenian,A. , 1994 , Regional Advantage , Boston : Harvard
  - ◎ Schmitz,H. and Cassiolato,J. , 1992 , Forstering hitech industries in developing countries : introduction.In HiTech for Industrial evelopment.Edited by H.Schmitz and J.Cassiolato
  - ◎ Scott,A.J. , 1988 , Metropolis;From the Division of Labor toUrban Form.Berkeley and Los Angeles , Ca : University ofCalifornia Press
  - ◎ Scott,A.J. , 1998 , Regions and World Economy , Oxford : Oxford Univ.Press
  - ◎ Scott,Allen.J. , 1988 , New Industrial Space , London : Pion Press
  - ◎ Simon,Dennis and Bruce koppel , 1995 , rom Interdependence to Globalization : Changing Perspectives and the Changing International Political Economy In Simon,Denis (ed) , Corporate Strategies in the Pacific Rim , London : Routledge
  - ◎ Smith,D.A. and White,D.R. , 1992 , Structure and Dynamics of the Global Economy : Network Analysis of International Trade 1965-1980
  - ◎ Smith,Susan J. , 1999 , Society-Space:in Paul Cloke,Philip Crang and MarkGoodwin (ed.),Introducing Humon Geographies , London : Arnold

## 參考書目

---

- ◎ Storper,M.&Salais,R. , 1997 , worlds of Production : the action frameworks of the Economy
- ◎ Storper,M.&Scott,A. , 1993 , The wealth of regions :market forces and policy imperativesin local and global context Working paper , UCLA
- ◎ Storper,M. , 1997 , The Regional World , NY : Guilford
- ◎ Storper,Micheal , 1997 , erritories , Flows , and Hierarchies in the Global Economy-In Cox,kevi,(ed.)Space of llobalization:Reasserting the Power of the Local , NY : The GuilfordPress
- ◎ Thomas,L. Friedmann , 1999 , The Iexus and the Olive Tree : Understanding Globalization , New York : Farrar,Status and Girous,p.301
- ◎ Wallerstein , 1992 , The west capitalism and the modern world-system
- ◎ Wallerstein,Irnmanual , 1974 , The ModernWorld System Cap-italist Agriculture and the Origins of the EuropeanWorld-Economy in the Sixteenth Century , NY : Academic Press
- ◎ Yeung, Sung , 1996 , An Asian perspective on the global City,International Social Science Journal

## 附錄

{ 附錄1 }

## 台中市都市發展大事紀

時間	大 事
1889	劉銘傳著手建構「台中」為省城所在
1891	台中省城建築工程中止
1894	甲午戰爭爆發，台灣割讓給日本
1896	日本撤除軍政，實施民政，將台灣劃為三縣一廳，在台灣中部設台中縣，並將東大墩街改稱「台中街」，設縣治於此
1900	公布台中市都市計畫
1903	台中公園興築完成
1908	縱貫鐵路全線通車，於台中公園舉行通車儀式
1909	台灣劇場股份有限公司成立(台中戲院前身)
1910	日人在台中市高砂町建一座750噸的糖廠
1911	台中市政府建府
1915	林獻堂等士紳奔走下，設立了台中第一中學
1917	台中火車站落成啟用
1920	日本台灣總督府實施台灣市制，「台中街」改稱為具有行政意義的「台中市」
1921	為台中博得文化城美名的文化協會成立
1922	日本在台灣的酒專賣實施後，收買了原「大正製酒株式會社」成為台中專賣支局之製酒工廠
1923	台中開設游泳池(今自來水廠地)
1926	在水源地設立台中運動場(今省立體育場)
1935	發生中部大地震 日月潭發電廠竣工
1936	台中飛機場舉行落成典禮
1945	台灣光復，定台中市為省轄市，劃分為東、西、南、北、中五個行政區 台灣文藝聯盟於台中市成立
1947	將台中縣轄的南屯、北屯、西屯三鄉劃歸為台中市，成為八個行政區
1949	三萬餘名政治難民隨國民政府撤退至台中
1956	省府疏遷中興新村及黎明新村 公布舊市區主要計畫
1958	本市公共汽車開始行駛市區
1959	發生八七水災
1961	省立體育專科學校、省立中興農學院、私立逢甲工商學院於台中市成立，台中市成為台灣及中部高等教育學校數量最多的都市
1967	完成第一期大智地區市地重劃
1969	遠東百貨公司在自由路設立，開啟中心商業區的消費龍頭地位 籌建潭子加工出口區
1970	余如紀先生等人發起了同心花園綠化美化活動，使綠川煥然一新
1971	規劃大肚山台中工業區
1975	興中街爆竹庫房爆炸30人死、175人輕重傷
1976	台中港啟用營運 台中孔廟落成 台中市企業家何永於雙十路捐建文化中心一座 大肚山台中工業區徵收引發抗爭
1977	台中市公車開放民營 完成擴大都市計畫，外圍屯區進入發展階段 遠東百貨發生大火
1978	中山高速公路全線通車 市中心第一市場大火

附 錄

時間	大 事
	市府委託台灣大學規劃大坑風景區
1980	全國最大，面積440公頃之第四期重劃區完成
1982	榮民總醫院台中分院開幕，中部醫療資源升級 興建中之中山堂看台倒塌，造成6死32傷
1983	台中市立文化中心落成啟用，台中文化界有了新的統合組織 大坑亞哥花園開幕
1985	泡沫浴、米酒浴、馬來浴、泰國浴等於健行路、大雅路與北屯路上林立，成為新興的色情服務業
1986	國立自然科學博物館開放參觀 發布都市計畫第一次通盤檢討 台中市二級產業產值及就業人數開始減少，轉向服務業 張子源市長拆除柳川違章建築，動員二千餘憲警及二架直昇機
1987	市中心區開始實施單行道系統 台中市觀光巴士上路 解嚴、大家樂從中台灣開始盛行
1988	台灣省立美術館落成啟用 麥當勞進駐台中科博館旁
1989	日本八百伴百貨在水湳設立，成為台中第一家郊區型百貨 歷經8年興建之中山堂完成啟用
1990	台中世貿中心揭幕營運 遠東百貨公司二度發生大火 台中市政府第四、五、六期抵費地標售共標得44億餘萬元，打破紀錄 開始倡議台中市行政區域擴大及升格為直轄市 擬議設置於大肚山的台中科技工業區因民眾抗爭而作罷
1991	萬客隆、中興批發倉儲進駐台中市外圍
1992	台中都會區捷運系統規劃完成 台中市推出房地產百億巨案「瑞聯天地」 中友百貨開幕
1993	第七期重劃區完成，新市政中心呼之欲出 台中都會公園發包施工
1994	決定於大肚山設置軟體工業區 大雅航太工業區開始規劃 省府同意台中市鐵路地下化 行政院制定直轄市自治法，降低直轄市人口標準 以區段徵收開發之國安國宅開工 廣三SOGO百貨開幕
1995	都市計畫第二次通盤檢討案發布實施 新市政中心國際競圖由蘇黎士之韋伯先生取得設計權 台中市第一件工商綜合區申設案獲經濟部推薦 中港路衛爾康餐廳發生大火，造成64人死亡
1996	中部區域發展聯盟成立 夏威夷三溫暖發生大火、八大行業2389家遭勒令停止營業 精明一街成為台灣首處商店街再造示範 中正路試辦雙向行車
1997	中山高速公路南屯交流道開工
1999	台中市開始辦理都市計畫第三次通盤檢討 921集集大地震
2000	台中都會公園部分開放 號稱東南亞地區最大舞廳於中港路、文心路口開幕 新光三越百貨開幕 台中綜合發展計劃開始修訂
2001	第二世貿展覽館變更都市計劃

附 錄

時間	大 事
	德安百貨開幕 第三科學園區落腳於台中縣市界

資料來源：修訂台中市綜合發展計劃2001

{ 附錄2 }

台中市都市發展地位與性格

別 稱	緣 由
台灣省城	光緒11年巡撫劉銘傳曾請清廷撥款興築台中城做為統治控禦台灣的政治中心，後因省城改建台北，光緒十八年終止築城。
小京都	在日據時代，日本人即希望透過綠川、柳川、台中公園、台中火車站等將台中塑造成「小京都」的風貌。
文化城	1921年成立的台灣文化協會及1934年成立的台灣文藝聯盟，使台中的文化影響力輻射甚遠，成為台灣最突出的人文薈萃之地，「文化城」的美稱自此開始遠揚。
省府門戶	1956年省府遷入台中市辦公，1957年省府遷入中興新村辦公（人員與眷屬約有3萬人左右），使台中市成為通往省府的大門。
大學城	擁有十餘所大專院校，並創造出逢甲、東海等大學商圈。
綠川城市	日據時代小京都的基礎，加上光復後園道的規劃，使台中具有綠川、柳川、梅川及綠園道等獨特的景觀資產。
最適居城市	1996年遠見雜誌之台灣最理想居住處排行榜中居第三位，僅次於新竹市及台北市。2000年康健雜誌評比 台中市是台灣最適居居住的「健康城市」第一名。
消費城市	百貨公司、量販店雲集，容納了各十餘家的百貨公司及量販店。為中部各縣市消費中心，由衛爾康大火中燒死的六十餘人中僅三人為台中市籍即可看出。
移民城市	從921大地震當中清查的大樓有百分之九十未入籍台中市即可看出。
風化城	特種行業聚集，從以前的舊市區到四期、五期、七期、十一期重劃區等。
投機城市	研究者從「成長機器」的角度研究台中市所用的名詞。
產業空洞(脫離工業化)的城市	依84年完成之「台中市都會區發展策略研究」指出，民國75年以後，台中市製造業在產值及就業人數即呈現持續下降的現象，而服務業則相對的不斷在上升，依此推論，台中市自民國75年後即開始步入「脫離工業化」階段。
虛胖的城市	有學者認為：「台中市這個青少年是個小胖子，有同年齡的小孩不該有的肥胖。這個只有百萬人的都市，如果晚上從高速公路走過，看見一片燈火通明，空蕩蕩的重劃區中只有幾點閃爍的霓虹燈，除了誘人的聲色場所外，你會懷疑這個城市真有其經濟實力嗎？從研究城市發展的角度來看，他是一個虛胖的城市。」中國時報，8/17/1995

資料來源：修訂台中市綜合發展計劃 2001

## { 附錄 3 }

(註)「新世紀國家建設第一期四年計畫暨民國 100 年展望」(89.7)

民國 42 年至民國 85 年，經建會及其前身配合台灣各階段經濟發展需要，先後擬定、推動十一期的國家（經濟）建設中期計畫，而我國亦自農業為主之社會，歷經勞力密集工業的進口替代、出口擴展、重化工業發展的第二階段進口替代，到近年來技術密集為主的時代。繼「跨世紀國家建設計畫」（民國 86 年至 89 年，相當於第十二期中期計畫）執行以來，為推動跨世紀建設計畫，經建會刻正著手籌畫研擬「新世紀國家建設第一期計畫（民國 90 年至民國 93 年四年計畫）暨民國一百年展望」。該計畫以「綠色矽島」作為發展主軸，強調建設台灣為產業、生活、自然並重之環境，藉以增強國家實力，提昇生活品質和確保永續發展。民國 89 年 7 月所完成之「綠色矽島經濟發展藍圖初步構想」中，揭示發展台灣成為綠色矽島構想，內容總包括七大原則、二十六項目標，以及十九項發展綠色矽島之不利原則。

其中二十六項目標，包括（一）新興產業創業的樂園。（二）成長產業擴張的基地。（三）傳統產業全球經營的中心。（四）結合生活休閒與生態的農村漁牧業。（五）改善所得分配及生活品質的內需產業。（六）支援產業發展的產業體系。（七）勞資融合的產業經營。（八）網路聯結的全球運籌中心。（九）自然美麗的綠色農村。（十）整潔方便的更新都市。（十一）配合技術產業的先進社區。（十二）強調品質和公共利益的建設。（十三）提昇生活品質的公共服務。（十四）具有文化歷史特色的故鄉。（十五）民眾合作的社區精神。（十六）方便往來的全國交通網。（十七）順天應人的環境保護。（十八）維護生物多樣性的生態保育大國。（十九）推展綠色生產和綠色消費。（二十）環保互信力的社會。（二十一）資源成本內部化的制度。（二十二）資源保育及污染防治的技術發展。（二十三）鼓勵工作、研究、投資、和生產的公義制度。（二十四）濟貧扶弱避免所得分配惡化的社會。（二十五）掃除黑金並讓人民免於死懼的司法。（二十六）善良守法求進步的心靈。

另外推動綠色矽島七大原則包括，（一）利用知識和資訊促進新興產業的發展，維護目前主力產業的成長，並協助傳統產業的調整。（二）積極培植及吸引人才，協助國內投資，善用土地、自然資源以及人民的冒險精神。（三）以改善環境做為經濟發展的前提和策略。（四）我們原則上要尊重市場機能來提升效率並追求符合公義的分配，而在明顯市場失靈的情況採取必要的政策干預。（五）發揮地區特色，由點而面，促進區域均衡發展。（六）強化國內外合作管道和機制，擴大我國產業的基礎及管道的靈活性。（七）全面開拓國際經貿合作，而特別加強和先進國家之經貿關係。

「綠色矽島經濟發展藍圖初步構想」主要提出「知識經濟」產業趨勢，以及強調跨世紀之台灣應為「產業、生活、自然並重之環境」。根據本計畫之總體部門所提，台中市未來發展定位為「最可居之都市」，更以三個第三為台中都會區共榮共生發展之願景一升格為第三個直轄市、第三個科學園區、第三個國際機場。故產業部門計畫將著眼於產業著床（embedded in）與就業機會之提供，進一步促成人才進駐，並帶動地方經濟、地方建設發展，以及住居建設部門之復甦。

產業部門所推動之「中部科學園區設置」構想便植基於台灣之「綠色矽島」經濟發展藍圖，將台中都會區定位為中部科技產業成長擴張之基地，提供產業群落（industry cluster）充分的研發、創新、生產與再生產之基盤建設，進而加速知識產業之發展與振興傳統產業之成長。

(註)亞太營運中心:以「製造中心」為核心(84年行政院院會通過)

六大專業營運中心—製造中心、金融中心、海運轉運中心、空運轉運中心、電信中心、媒體中心的推動，旨在因應全球經貿自由化、國際化的趨勢，掌握亞太地區的高速發展，充分發揮臺灣優勢產業的利基，帶動產業持續升級，再創經濟發展新局。以創造優良企業營運環境，使本國與外國企業以台灣作為投資及經營東南亞與大陸市場之根據地。

亞太營運中心係以「製造中心」為核心，發展台灣成為「科技島」，該中心係以強化研究發展體系，加強推動科技發展專案計畫，計畫規劃設置 20 多處智慧型工業園區，發展 24 項重點性高科技工業，調整加工出口區功能，設置倉儲轉運專區。並且配合發展海運中心，利用臺灣優異的地理位置，在轉運及加工再出口型導向之經濟發展策略下，運用海運航線後勤網路，構建以臺灣為核心之區域性產業垂直分工新經濟體系，落實高附加價值產業之發展。

至民國 82 年推動以來，已成立資訊、生物技術與製藥、精密機械三大工業發展推動小組，優先

## 附 錄

規劃擴編臺中、高雄港區或其附近地區，以配合倉儲轉運加工專區之設置。各智慧型園區之作業進度，業者多看好科學（技）園區之發展潛力，新設立之智慧園區普遍集中在高速公路沿線。

另外，在海運轉運中心方面，主要以境外航運中心為先導，由運輸型轉運帶動加工型轉運，再促成高附加價值之區域性物流，以及加工再出口之新興生產及服務業之發展。並已於 86 年 4 月開放高雄港為兩岸定點直航及境外轉運中心，且報院核定規劃高雄港為洲際線轉運中心、基隆港為高價值貨品進口港、臺中港為區域性加工再出口港及物流之後勤網路中心，以發揮各國際港相輔相成之效果。

其中與台中都會區產業發展直接有關者，包含台中航太工業區、軟體園區、創業園區、中山科學院之台中研究園區、中興大學等 5 處創新育成中心、臺中港區設置倉儲轉運專區。