

第五章 臺中港之營運與特定區之開發

第一節 臺中港之營運

臺中港的開發較基隆、高雄兩港晚，開港初期業務開招不易，民國六十五年第一期工程完成，開放營運後，在民國六十六年全港裝卸量僅一百七十餘噸。

臺中港的營運方式有別於其他港口，是採取公民併營的型態，臺中港轉口業務幾乎由「臺中港倉儲裝卸公司」及「德隆倉儲倉儲裝卸公司」承辦，「臺中港倉儲裝卸公司」承租五～八號碼頭，並以六B、八B兩棟通棧為保稅倉庫，A通棧也在民國七十一年十二月底加入營運，以七十二人為例，「臺中港倉儲裝卸公司」承擔二二、六六八、八二五噸轉口運量，約佔總量之40.19%，每年在碼頭裝卸之工人有六一八名，計前線班五班，每班四十五名，車機班廿八名，後線班一八〇名，改裝班一八五名⁷⁷。

「德隆倉儲倉儲裝卸公司」承租十二～十五號碼頭，並以十二A、十三A兩棟通棧供轉口貨使用，以七十二年度為例，裝卸噸量一、二二八、三七六噸，佔總量之18.5%。擁有工人一五一一名，計前線班一三七名，車機班十四名⁷⁸。

其他未出租碼頭之裝卸倉儲業務由「海運儲運中心」自營，臺中港務局在民國七十年四月成立「海運儲運中心」，以大宗貨（包括乾、液體大宗貨）儲運為主，雜貨為輔。此儲運中心擁有「中突堤碼頭區」各類碼頭九座，其中廿三號至廿七號碼頭供肥料、穀類及一般散雜貨轉運使用。廿八、廿九號碼頭由業者投資經營大宗液體儲運業務，卅一、卅二號碼頭原規劃為貨櫃碼頭，暫充卸煤碼頭⁷⁹。

臺中港港埠營運型態係開放民間投資經營，以民國七十二年為例，共有九家民間公司投資經營各項裝卸倉儲業務，其投資額達新臺幣十二億二千萬元。

碼頭使用情形如下：

一、一號碼頭：為穀類碼頭，由遠東倉儲公司租用碼頭一、二線土地，投資興建六萬噸穀倉乙座，七千五百萬噸平倉乙座，經營散裝穀類裝卸倉儲業務。

二、二號碼頭：在油輪兼化學品碼頭尚未正式開放營運前，暫供中油公司以管道卸儲油料碇泊用。該公司於碼頭後二線建有卸油加壓中繼站乙處。

三、三號碼頭：目前供一般散雜貨裝卸用，碼頭後三線土地建有貨櫃通棧

⁷⁷ 交通年鑑，七十二年度，頁795。

⁷⁸ 同前註。

⁷⁹ 交通年鑑，七十一年度，頁781。

乙棟，容量四、二二二噸，另由臺灣糖蜜公司建有六、八〇〇噸級儲槽三座。

四、四號碼頭：由南榮倉儲、臺灣糖蜜、臺灣化纖、味全食品等四家公司，以優先靠泊方式，經營特種液體貨物管道卸儲業務，各公司分別租用碼頭後三線土地，投資興建各種液體儲槽廿座，總容量為五五、九〇〇噸空檔時供一般散雜貨之裝卸。

五、四A碼頭：原木及雜貨碼頭，有臺灣水泥公司租用後二線土地，投資興建六千噸級散裝水泥倉庫二座，以優先靠泊方式碇泊散裝水泥船，以管道卸儲散裝水泥。

六、五A碼頭：雜貨碼頭，暫供建華公司行駛金門航線之靠泊。

七、五至八號碼頭：由臺中港倉儲裝卸公司租用，投資興建一五、〇〇〇噸級通棧五座，經營一般散雜貨裝卸倉儲業務。

八、八A碼頭：原為護岸，因長度深度皆具深水碼頭的標準，故充當碼頭之用。

九、九號碼頭：原為貨櫃碼頭，因其岸肩未裝貨櫃起重機，暫供煤船權宜辦理煤炭船邊提貨用。

十、十及十一號碼頭：均為貨櫃碼頭，並於後線興建貨櫃集散棧二棟，容量為三七、〇〇〇噸。

十一、十二至十五號碼頭：由德隆倉儲裝卸公司租用碼頭後一、二線土地，經營一般散雜貨裝卸倉儲業務。

十二、廿三至廿七號碼頭：均為雜貨碼頭，規劃為穀類、肥料及一般雜貨轉運碼頭。

十三、廿八至廿九兩座碼頭：管道貨物碼頭，供動植油脂液體化學品儲轉運用。

十四、卅一、卅二號碼頭：設計為貨櫃碼頭，暫作煤炭專用碼頭。

十五、西一碼頭：油輪兼化學品碼頭，由中國石油公司投資興建⁸⁰。

至於目前共有遠東、中油及臺電等三十餘家公民營公司，分別承租碼頭後線土地，理各類貨物之裝卸倉儲業務，各公司投資現況如表七～八：

⁸⁰ 交通年鑑，七十二年度，頁794～795。

表七～八

臺中港開放民間投資經營業務現況統計表

公司名稱	經營項目	投資金額(元)	備註
臺中港倉儲裝卸公司	一般散雜貨裝卸儲轉	110,220,176	投資公司中 不包括中國 石油公司及 台電公司
中國貨櫃運輸公司	貨櫃裝卸儲轉	12,792,197	
東宇興業公司	散裝水泥裝卸儲轉	539,969,800	
嘉新國際公司	散裝水泥裝卸儲轉	469,268,592	
遠東倉儲公司	散裝穀物管道裝卸儲轉	2,421,346,685	
臺灣糖蜜倉儲公司	液體糖蜜管道裝卸儲轉	89,575,505	
南榮倉儲公司	化學液劑及油脂管道儲運	124,162,714	
眾信實業公司	液體糖蜜管道儲轉	54,433,566	
臺灣水泥公司	散裝水泥管道裝卸儲轉	195,387,101	
德隆倉儲裝卸公司	一般散雜貨裝卸儲運	123,767,551	
宏恕倉儲裝卸公司	石化品裝卸儲轉	164,331,921	
長春石油化學公司	化學品裝卸儲轉	107,818,500	
億昇倉儲企業公司	化學品裝卸儲轉	86,528,000	
匯僑貿易公司	化學品裝卸儲轉	346,080,000	
和勝倉儲公司	化學品裝卸儲轉	122,000,000	
永聖貿易公司	化學品裝卸儲轉	128,410,000	
味丹企業公司	液體糖蜜管道裝卸儲運	211,822,958	
幸福水泥公司	散裝水泥裝卸儲轉	165,727,017	
嘉宇實業公司	散裝水泥裝卸儲轉	466,543,000	
臺中油品公司	非危險品液體貨物裝卸儲轉	195,740,018	
環中國際公司	散裝水泥裝卸儲轉	548,142,949	
亞洲水泥公司	散裝水泥裝卸儲轉	109,500,000	
亞洲水泥公司	散裝煤炭儲轉	213,426,856	
福斯倉儲公司	進口汽車倉儲業務	50,115,705	
立榮海運公司	貨櫃裝卸儲轉	321,170,000	
萬海航運公司	貨櫃裝卸儲轉	171,329,000	
中聯油脂公司	食品加工業務	1,013,890,000	

表七～八 續表

臺中港開放民間投資經營業務現況統計表

公司名稱	經營項目	投資金額(元)	備註
吉歐公證公司	地磅業務	1,890,000	
宏吉企業公司	進出口紙漿儲轉業務		
建華倉儲公司	經營金門航運業務		
桂裕企業公司	鋼鐵製造事業	38,737,000,000	
海渡電力事業公司	發電事業	2,457,161,000	
京揚國際公司	進口汽車倉儲業務	132,314,861	

資料來源：交通年鑑，八十八年度，頁 703。

目前各碼頭營運狀況如下：

一、一號碼頭：長度二五〇公尺，深度負十三公尺，為穀類碼頭。由遠森科技公司租用。

二、二號碼頭：長度二五〇公尺，深度負十三公尺，為大宗散雜貨碼頭。

三、三號碼頭：長度二五〇公尺，深度負十三公尺，為穀類碼頭。由臺中油及臺灣糖蜜公司租用。

四、四號碼頭：長度二〇〇公尺，深度負十一公尺，為管道碼頭。由臺灣蜜糖、聚信實業、南榮實業及味丹公司租用。

五、四A碼頭：長度一八五公尺，深度負九公尺，為水泥碼頭。由臺灣水泥及幸福水泥兩公司租用。

六、五A、五～八號、八A碼頭：長度二〇〇～二六〇公尺，深度負十一公尺，為散雜貨碼頭。五～八號仍為中港倉儲裝卸公司租用。

七、九～十一號碼頭：長度二六〇～三二〇公尺，深度負十三～十四公尺，為貨櫃碼頭。由中國貨櫃公司租用。

八、十二～十五號碼頭：長度一八〇～二〇〇公尺，深度負十～十一公尺，為散雜貨碼頭。由德隆倉儲公司租用。

九、十六～十八號碼頭：由福斯公司、京揚公司租用，負責汽車儲運業務。

十、十九A號碼頭：長度二一四公尺，深度負九公尺，為客運碼頭。

十一、二十～二十六號碼頭：長度一八〇公尺，深度負九～十一公尺，為散雜貨碼頭。

十二、二十七、二十八號碼頭：長度一四五～二〇〇公尺，深度負十一公尺，為水泥碼頭。由亞洲水泥公司租用。

十三、二十九～卅一號碼頭：長度二五〇～三二〇公尺，深度負十四公尺，為大宗散雜貨碼頭。

十四、卅二～卅五號碼頭：長度二五〇～三四〇公尺，深度負十四公尺，為貨櫃碼頭。

十五、九十九號碼頭：長度二五〇公尺，深度負十二公尺，為廢鐵碼頭。

十六、一〇一～一〇四號碼頭：長度二七〇～三四〇公尺，深度負十四～十八公尺，為煤炭碼頭。由臺灣電力公司租用。

十七、西一～西五號碼頭：長度二五〇公尺，深度負十三～十四公尺，為管道碼頭（化學品）。由長春石化、匯僑貿易、中油等公司租用。

另外，有人認為臺中港潮差，大不適合卸汽車，臺中港自民國七十二年（一九八三年）十一月五日安莎號汽車船首航臺中港，不論漲潮落潮卸載汽車均非常順利。當時汎德公司自德國進口汽車（BMW）以臺中港作為進口汽車靠泊港，福特六和汽車亦自民國七十五年（一九八六年）七月廿七日自臺中港

外銷汽車至加拿大⁸¹。民國八十四（一九九五年）開始，中華賓士公司自德國進口汽車（Mercedes Benz）也以臺中港作為進口靠泊港，都在八號碼頭卸載⁸²。目前有兩家倉儲公司－福斯倉儲公司、京揚國際公司投資經營進口汽車倉儲業務。福斯倉儲公司以進口勞斯萊斯、保持捷、奧迪、BMW、雪特龍汽車為主。京揚國際公司以進口臺塑汽車為主，可見汽車裝卸業務已成為營運重點項目之一。

臺中港歷年來裝卸量統計表如表七～九：

表七～九		臺中港貨物裝卸量統計表				單位：噸
年別	合計	穀類	原木	其他散裝	貨櫃	管道
65	39,124					
66	1,740,028					
67	2,944,255					
68	4,094,615					
69	4,747,259					
70	5,888,107					
71	6,599,402					
72	7,551,722					
73	7,682,986					
74	7,917,249					
75	9,472,320					
76	11,912,021					
77	14,923,088					
78	16,981,798	3,037,000	799,000	4,109,000	3,911,000	3,158,000
79	21,261,172	3,573,000	878,000	6,022,000	4,613,000	4,005,000
80	27,546,773	3,607,000	1,110,000	7,250,000	7,517,000	6,025,000
81	34,672,121	3,769,000	1,260,000	10,026,000	9,996,000	7,586,000
82	39,940,226	3,873,000	736,000	11,571,000	10,895,000	10,149,000
83	45,026,434	4,066,000	710,000	12,576,000	12,990,000	11,813,000
84	49,170,212	4,191,000	791,000	13,382,000	16,085,000	12,373,000
85	60,436,790	4,238,000	746,000	15,847,000	25,013,000	12,139,000
86	69,783,481	3,989,000	908,000	20,199,000	30,311,000	11,713,000
87	70,803,000	3,504,000	705,000	20,539,000	31,689,000	12,381,000
88	79,238,000	3,534,000	774,000	21,012,000	39,840,000	12,344,000

資料來源：臺中港（臺中：臺中港務局，民國 85 年至 88 年）

臺中港務局 22 年紀念專刊（臺中：臺中港務局，民國 87 年 10 月）

⁸¹ 臺中港，頁 16。

⁸² 民國 90 年 12 月 18 日以電話訪問偉聯報關公司何基石經理之訪問記錄。

臺中港歷年進出口貨櫃數統計表如表七～十：

表七～十

臺中港歷年貨櫃裝卸量統計表

單位：噸

年別	裝量	卸量	合計	成長率%
65				
66	2,328	1,914	4,242	
67	1,003	1,078	2,081	-50.94
68	2,056	1,348	3,404	63.58
69	2,920	2,920	5,840	66.92
70	3,680	3,924	7,605	33.84
71	2,863	2,477	5,340	-29.78
72	3,311	3,985	7,296	36.63
73	3,806	4,259	8,065	10.54
74	3,287	8,171	16,458	104.07
75	17,110	18,047	35,157	113.62
76	26,610	27,089	53,699	52.74
77	51,922	44,568	96,490	79.69
78	58,732	49,918	108,649	12.60
79	69,158	58,981	128,138	17.94
80	108,115	100,692	208,807	62.95
81	143,731	134,034	277,765	33.02
82	159,881	142,770	302,651	8.96
83	184,468	176,369	360,837	19.23
84	224,832	221,970	446,802	23.83
85	343,902	350,913	694,815	55.51
86	392,516	368,372	841,972	21.18
87	366,994	353,946	880,239	
88	434,641	416,871	1,106,668	

資料來源：臺中港（臺中：臺中港務局，民國 85 年至 88 年）

臺中港務局 22 年紀念專刊（臺中：臺中港務局，民國 87 年 10 月）

貨櫃運輸具有快速、經濟、安全之特性，已成為世界航運之主流，但是比起基隆、高雄兩港，臺中港的貨櫃裝卸率卻是不理想，僅佔7.19%，臺中港局為求破貨櫃營運瓶頸，自民國七十五年開始，採取優惠費率措施，包括貨櫃碇泊費、碼頭通過費、貨櫃起重機使用費，按費率表五折優待，及降低貨櫃碼頭租金，以低費率、低租金政策，誘導航運公司開闢臺中港定期航線。實施以後，先後有萬海、正利及新加坡太平等船公司來港開闢日本、東南亞及東北亞等貨櫃定期航線⁸³。貨櫃營運量也可看出自民國七十五年開始，呈現快速成長之情形。再者，由於臺中港貨物裝卸業務長期由「中港倉儲裝卸公司」及「德隆倉儲公司」經營，臺中港務局已計畫自民國九十一年一月一日起，即將推行「散裝碼頭民營化」，開放給有意願的民營公司加入，屆時應可使貨櫃業務更蓬勃發展。

⁸³ 臺中港，（民國75年），頁16。

臺中港進出港船舶數統計表如表七～十一：

表七～十一 臺中港進出港船舶數統計表 單位：艘

年別	船舶數	備註
66	187	
67	546	
68	750	
69	800	
70	904	
71	1,034	
72	1,037	
73	1,111	
74	1,165	
75	1,283	
76	2,137	
77	2,965	
78	3,830	
79	4,197	
80	5,234	
81	6,538	
82	7,073	
83	7,565	
84	8,172	
85	9,445	
86	10,737	
87	11,274	
88	11,545	

資料來源：臺中港（民國 75）

臺中港務局 22 年紀念專刊

臺中港棧埠業務自民國九十年一月起開始民營化，雜貨碼頭由中港及德隆兩家公司承作，貨櫃碼頭由中櫃、立榮、萬海三家公司承租經營。臺中港區內投資公司計有三十六家，投資總額將近三千億元，員工約二千人。相關行業有報關行一〇一家、船務代理二十七家、海運承攬業十一家、民營裝卸業三十一家、港口公證業十九家、船舶小修業三家、船舶理貨業十八家、船舶船員日用品供應商九家，從業人員約一千人。

臺中港民國八十九年營運績效，在貨物裝卸量達八千多萬噸，貨櫃裝卸量達一一三萬噸，倉儲量將近二億七千萬餘噸。未來發展計畫包括，拓展貨櫃業務、開發專業區、設置經貿特區、盡速開放散裝碼頭民營化等。

臺中港目前擁有商港碼頭四十五座，規劃面積超過五千公頃，港區擴建空間極大，深具發展潛力。西元二〇二〇年時將完成碼頭六十五座，屆時年營運量預估將達一億六千五百萬噸⁸⁴。

⁸⁴ 臺中港（臺中：臺中港務局，民國89年），頁16。

臺中港務局組織編制從民國九十年起加上臺中商港管理委員會，局內編制人員六一六人，由局長負責統籌事宜，下設港務、航政、業務、工務、機務等十八個業務及附屬單位。民國九十年營業額約五十億元，主營收入包括：停泊、裝卸、倉儲等三大類，營業總支出約三十五億元，盈餘將近十五億元。

第二節 臺中港特定區

爲了配合臺中港開闢及因應未來區域發展之需要，政府擬定了「臺中港特定區計畫」，於民國六十一年元月公布實施。該計畫將梧棲鎮全部、清水、沙鹿、龍井等三鄉鎮之大部分土地，及大肚鄉之一小部分劃爲「特定區」，全區面積爲一七、六九二·五五公頃，計畫建設一新市鎮，使港市合一，發揮相輔相成之功效。

此計畫年期（不含龍井鄉部分）自民國六十一年起至八十年止，共計二十年，計畫人口爲五十萬，計畫密度每公頃約二一〇人，含龍井鄉部分之計畫則至民國九十五年止，計畫人口爲八萬人，計畫密度爲每公頃約二五五人。整個規劃的歷史依序是：

一、民國五十九年行政院經合會都市建設與住宅計畫小組完成「臺中港區都市發展綱要計畫」。

二、民國六十年臺灣省政府公共工程局完成「臺中港特定區計畫」，並於民國六十一年公佈實施。

三、民國七十一年龍井鄉原農業區，部分單獨劃定爲臺中港特定區計畫案發實施。

四、民國七十三年「臺中港特定區清水下湳子工業區細部計畫」發佈實施。

五、民國七十四年核定第一次通盤檢討（不含龍井鄉部分），並於民國七十五年公佈實施。

六、民國七十六年「臺中港特定區（關連工業區第三期）細部計畫」發佈實施。

七、民國七十八年「臺中港特定區計畫（不含龍井鄉部分）土地使用管制要點檢討」公告實施。

八、民國八十年「臺中港特定區計畫（第一期公共設施保留地專案通盤檢討）」發佈實施。

九、民國八十五年臺灣省政府通過第二次通盤檢討案。

臺中港特定區計畫之都市發展用地主要集中於計畫區中間地帶，北至清水大排，南至梧棲大排，東延伸至大肚山南麓，西則至港區用地止，並劃設一市鎮中心，形成一完整之發展中心，此計畫之土地使用可區分爲：

一、住宅區

住宅區（包括龍井鄉部分）共分為六十六個鄰里，並依各鄉鎮之區位及發展條件分為高、中、低三種密度。其中環繞市鎮中心周圍為高密度住宅區，高密度住宅區外圍及龍井鄉部分為中密度住宅區，位於大肚山麓部分則劃設為低密度住宅區，面積合計二、二三三．六七公頃。

二、商業區

商業區依其設置目的不同，分別為市鎮中心商業區一處、地區商業區三處及鄰里商業區七處。市鎮中心位於都市發展中心西側並臨接臺中港。市鎮中心以外，分別於清水、沙鹿、梧棲之市街地劃設次要商業中心，以符合地方發展需要。至於鄰里商業中心則設置於各鄰里或社區中，商業區面積合計一四一．七八公頃。

三、關連工業區

為配合臺中港將來可能發展之相關性工業，於港區東側劃設關連工業區，計畫面積五三一．〇六公頃。

四、一般工業區

於清水鎮北側、沙鹿鎮南端及龍井鄉南端等地設置工業區，而農業區之既有合法工廠則劃設為零星工業區，二者面積合計一二五．九七公頃。

五、文事研究中心區

因應未來文化及研究需要，於大肚山坡地、特二號道路東側劃設文事研究中心區一處，計畫面積七七．〇〇公頃。

六、醫療專用區

配合全民健康保險之實施，並提昇醫療保健品質，於梧棲鎮特二號道路南側劃設醫療專用區一處，供私立醫院使用，面積〇．五一公頃。

七、加油站專用區

於鄰里單元中劃設六處加油站專用區，以引導加油站合理分布計畫區中。

八、車站專用區

市鎮中心劃設車站專用區一處，供大眾運輸設站使用，計畫面積二．四一公頃。

九、保存區

現有龍井鄉之永和宮劃設為保存區，面積〇・二〇公頃。

十、港埠專用區

臺中港區經行政院核定範圍劃設為港埠專用區，其內包括海埔新生地、防風林用地、鐵路用地、鐵路貨運總站及調車場、重工業區、碼頭用地、綠地、防波堤、水域、溝渠、倉庫等各種分區與用地，計畫面積五、〇六九・三一公頃。

十一、防風林區

基於濱海地區冬季風勢強勁，於計畫區西北側劃設防風林區，計畫面積一一・四八公頃。

十二、農業區

除供都市發展使用之土地外，計畫南北兩側及大肚山較平緩之處，均繼續保留供農業使用，面積四、三九七・八六公頃。

十三、保護區

大肚山麓較陡峻坡地之現有林木具有水土保持作用，劃設為保護區，面積二七五一・一五公頃。

十四、公共設施

劃設機關七十三處、電信事業用地七處、自來水事業用地十二處、郵政事業用地二處、變電所九處、軍事機關用地一處，國小、國中及文（九）用地十三處、文（中）、高中及高職用地十七處、公園四十二處、市鎮公園二處、都會公園一處、兒童遊樂場十九處、體育場二十一處、停車場十三處、市場三十八處、加油站五處及綠地、電路鐵塔、污水處理場、垃圾處理場、溝渠、墓地等公共設施。

此計畫之交通系統計畫如下：

一、道路

（一）聯外道路

1. 西濱快速道路

計畫寬度四十公尺，南北向穿越本計畫區，部分路段並利用特七號道路高架處理。西濱快速道路北通大甲，南可至彰化、鹿港、和美，為西部濱海地區之快速交通要道。

2. 幹線及主要道路

(1) 特一、特二、特三號道路

計畫寬度均為五十公尺，且呈東，西走向，西由港埠專用區起，東可分別至大雅、臺中及龍井、大肚，為本計畫東西向之重要聯外幹道。

(2) 一號道路

計畫寬度四十公尺，由北而南，為新台一號省道，往北可至大甲，往南接七號道路可抵大肚，為計畫區內縱向之最主要聯外道路。

(3) 七號道路

計畫寬度四十公尺，位於計畫區南端，西側銜接特六號道路，往東聯絡一號道路，並向南可抵大肚，為計畫區南側之主要聯外道路。

(4) 62號道路

計畫寬度三十公尺，位於計畫區西南端，銜接特七號道路，往南可抵彰化縣伸港、和美地區。

(二) 區內道路

1. 幹線及主要道路

(1) 聯外道路穿越計畫發展區路段

上述聯外道路穿經計畫發展區內之路段亦可提供區內交通使用，且均屬重要幹道。

(2) 特四、特五號道路

為特一號及特二號道路間及特二號道路及特三號道路間之聯絡道路計畫寬度五十公尺。

(3) 特六號道路

位於臺中港港埠專用區都市發展區之間，計畫寬度五十公尺，為本計畫濱海地區重要幹道。

(4) 特七號道路

位於特六號道路東側，計畫寬度五十公尺，為區內南北向重要幹道。

(5) 二號道路

位於計畫區北端，計畫寬度四十公尺，銜接特六號道路，往東北轉入一號道路，為港區往北聯外之必經道路。

(6) 三號道路

計畫寬度三十公尺，為舊台一號省道，由北而南聯絡清水、沙鹿、龍井等市區，為區內既有重要道路。

(7) 四、五、六、八、九號道路

四、五、六號道路計畫寬度四十公尺，八、九號道路計畫寬度三十公尺，均為區域間主要道路。

2. 次要道路



計畫寬度分別為三十、二十、十八、十六、十五公尺，為鄰里間之聯絡道路，屬區域性次要道路。

3、出入道路

計畫寬度分別為十二、十、八、六公尺，供鄰里內居民出入使用。

4、人行步道

計畫寬度四公尺，位於各街廓內，供行人使用。

二、鐵路

現行計畫鐵南北穿越計畫區，屬縱貫鐵路之海線，並於清水、沙鹿設有站用地，供乘客使用。另外為便於港區運輸需求，另劃設鐵路支線穿經港埠專用區；而龍井鄉內劃設有燃煤儲運場，供作火力發電廠燃煤儲放使用。

三、人行廣場

於市鎮中心及東側延伸的商業區內劃設有行人廣場數處，供行人購物或休憩使用。

其他相關交通計畫有：

一、中部第二高速公路

中部第二高速公路計畫路線（海線），由大甲經清水、沙鹿大肚、霧峰、草屯至南投，並設有臺中支線由甲南連通豐原。其路段通過本特定區計畫東側，可經由龍井及沙鹿交流道聯絡第一高速公路。目前臺中支線已大致完工，並於民國九十年十一月廿六日通車。

二、臺中生活圈道路系統計畫

臺中生活圈道路系統計畫係依據臺中地區交通發展現況及配合計畫中之各項交通建設所擬定之整合性規劃。其中有關臺中港特定區部分之道路，除中部第二高速公路及臺中捷運系統尚在規劃中，餘皆已納入都市計畫道路系統，分短、中、長二階段分期實施開闢。

三、臺中都會區大眾捷運系統

臺中都會區捷運系統計畫中之草案，共分為紅、藍、綠、橘四線。其中藍線（臺中港特定區－南投線）由本計畫區內起經龍井、臺中、太平、大里、霧峰至南投止，與本計畫區有直接的關係。預計通車後能直接帶動本計畫區之繁榮⁸⁵。

此計畫實施之後，事實上並不如預期之效果，以計畫人口五十萬人而言，至民國八十年時，特定區總人口數僅二十二萬餘，見表七～十二：

⁸⁵ 變更臺中港特定區計畫（第二次通盤檢討）書特定區之土地使用率亦不高，可參見表七～十三：

表七~十二 臺中港特定區計畫內人口成長統計表

年 別	計 畫 區 內 人 口 數						總 增 加		社會增加		自然增加		總人口 指 數
	清水鎮	梧棲鎮	沙鹿鎮	龍井鄉	大肚鄉	總 計	人口數	增加率	人口數	增加率	人口數	增加率	
67	72800	31252	48186	31742	286	184266							100.0
68	73295	32000	49777	32051	286	187409	3143	17.06	-1557	-8.45	4700	25.51	101.7
69	74052	33261	51424	32354	295	191386	3977	21.22	-535	-2.86	4512	24.08	103.9
70	75017	34053	52794	32697	304	194865	3479	18.18	-9.17	-4.79	4396	22.97	105.8
71	76161	35008	54161	32617	314	198261	3396	17.43	-768	-3.94	4164	21.37	107.6
72	76974	35888	55404	32765	327	201358	3097	15.62	-747	-3.77	3844	19.39	109.3
73	77508	37041	56629	33013	331	204522	3164	15.71	-593	-2.95	3757	18.66	111.0
74	78017	38077	57303	33316	327	207040	2518	12.31	-765	-3.74	3283	16.05	112.4
75	78262	38977	58233	33648	321	209441	2401	11.60	-501	-2.42	2902	14.02	113.7
76	78812	39803	58910	33969	318	211812	2371	11.32	-313	-1.50	2684	12.82	114.9
77	79394	40815	59853	34502	303	214867	3055	14.42	142	0.67	2913	13.75	116.6
78	79545	41682	60656	34753	306	216942	2075	9.66	-659	-3.06	2734	12.72	117.7
79	80414	42710	61696	35180	318	220318	3376	15.56	706	3.25	2670	12.31	119.6
80	81062	43307	62282	35950	310	222911	2593	11.77	-107	-0.49	2700	12.26	121.0
81	81970	44086	63030	36916	314	226316	3405	15.28	535	2.40	2870	12.88	122.8
平均								14.80		-2.26		17.06	

資料來源：變更臺中港特定區計畫（第二次通盤檢討）書



開港篇

表七～十三

現行臺中港定區計畫土地使用現況一覽表

項 目		現行計畫面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	使用率 (%)	備 註
土地 使用 分 區	住宅區	2233.67	732.38	32.79	
	商業區	141.78	42.54	30.00	
	關連工業區	531.06	197.79	37.24	
	一般工業區	125.97	74.16	58.87	含零星工業區
	文事研究中心區	77.00	27.43	35.62	
	醫療專用區	0.51	0	0	
	加油站專用區	1.09	0	0	
	車站專用區	2.41	0	0	
	保存區	0.20	0.09	45.00	
	港埠專用區	5069.31	—	—	
	防風林區	11.48	—	—	
	農業區	4397.86	—	—	
	保護區	2751.15	—	—	
公 共 設 施 用 地	機關	44.83	10.71	—	
	電信事業用地	3.12	2.19	—	
	自來水事業用地	8.11	0.50	—	
	郵政事業用地	0.77	0.77	—	
	變電所	23.64	12.41	—	
	軍事機關用地	2.02	0	—	
	學校	246.23	70.77	28.74	
	公園	172.23	35.65	20.70	含都會及市鎮公園
	兒童遊樂園	6.48	0	0	
	體育場	50.64	0.40	0.79	
	綠地	98.05	0	0	
	停車場	4.44	0.09	2.03	
	市場	25.51	2.39	9.37	
	加油站	0.56	0.56	100	
	電路鐵塔	0.05	0.05	100	
	污水處理場	22.08	20.23	91.62	
	垃圾處理場	14.15	0	0	
	溝渠	432.35	112.78	26.09	含大肚溪面積
	道路	1022.95	370.59	36.23	
	道路兼溝渠使用	0.11	0	0	
	人行廣場	18.86	0	0	
	鐵路	118.10	39.25	33.23	
	墓地	33.89	33.89	100	
	小計	2341.68	—	—	
合 計		17692.55	—	—	

資料來源：變更臺中港特定區計畫（第二次通盤檢討）書

其中現行計畫中商業區之劃設，第一種商業區及第二種商業區依鄰里或社將來需求而規劃鄰里性商業中心，唯現況鄰里規模未達預期目標，所以除既有建築仍供居住使用外，餘多尚未發展，第三種商業區則係配合舊市街商業地帶及市鎮中心劃設，故清水、沙鹿、梧棲之市街地區均已發展飽和，而市鎮中心商業區南側完成市地重劃部分正持續發展中。至於第四種商業區，全市鎮中心之範圍，因尚未完成細部計畫及市地重劃工程，故除臨海路旁早期因舶來品販賣業興盛而有零星建築使用外，餘均未開發使用。上述四種商業區及龍井鄉的一般商業區除清水、沙鹿、梧棲舊市街第三種商業部分開發開發使用外，其他多供住宅使用。

現有商業使用主要分佈於清水、沙鹿及梧棲之市街中心，而以台一號省道兩側一帶最為繁榮，但因現行都市計畫於舊市街地區規劃的商業區面積有限（清水鎮為八·五二公頃，沙鹿鎮為五·六一公頃，梧棲鎮為一·八三公頃）⁸⁶，因此現任梧棲鎮長尤碧鈴認為商業區的規劃，反而阻礙了梧棲的進步與發展。

特定區中之醫療專用區位於梧棲鎮特二號道路南側，係配合國家建設六年計畫—建立醫療網計畫中，為均衡醫療資源分佈，獎勵設置民間醫療機構，於民國八十六年二月間以個案變更發佈實施，供沙鹿童綜合醫院設置梧棲分院，面積〇·五一公頃⁸⁷，目前已完工並開始營業看診。

臺中港特定區未如計畫繁榮發展的原因有：

一、公共設施規劃的問題：實施土地徵收不當，地主與重劃意願不高。民間自辦市地重劃因政府所規定之公共設施回饋比例太高，地主須提供回饋用地才准其開發重劃，因此意願不高。還有徵收補償價格與市價差距太大，徵收民地造成民眾抗拒之現象。

二、分期分區發展時序不良：部分地區內建物密集或土地產權複雜，政府暫停開發，如梧棲鎮下草湳地區被劃定為暫緩發展地區，在都市計畫未變更前形同禁建，居民怨聲載道。

三、沒有「專責機構」負責：政府沒有設立一專責機構負責港區及特定區之開發，造成臺中港區發展迅速，特定區內發展不佳，有港無市之狀況。

四、土地使用分區劃設，不切合實際需要：現行土地使用分區管制要點，其建蔽率與容積率之管制均較臺灣省都市計畫為嚴，對特定區發展帶來不少限

⁸⁶ 同前註，頁36。

⁸⁷ 同前註，頁39。



制。商業區採大街廓整體開發，民眾配合意願不高。而臺中港計畫開港時，附近地價一月數漲，在投機客大炒地皮，使工業用地地價高居不下，投資者裹足不前。

五、缺乏技術人才之引進，就業機會不足：臺中港特定區由於建設遲緩，無法吸引產業進入，而工業區之開發進度也未能如期實施，在就業機會不足的情況下，相關之技術人才自然不可能引進。

六、特定區聯外道路興建速度緩慢：特定區主要聯外道路除原有之台一、新台一、特二及特六號道路外，計畫中之特一、特三及特七號（西濱快速道路）等主要道路至民國八十六年時，還處於興建中或甚至未動工，影響特定區發展。

七、彰濱工業區之開發：經濟部計畫闢設彰化濱海工業區，而擬將原計畫設置臺中港特定區內之重工業區設於彰濱工業區，臺中港臨海工業區予以遷移的話，將更造成人口外移⁸⁸。

要如何促進特定區之繁榮，綜合專家學者及地方人士的建議，有以下幾點策略：

一、兩岸營運特定區之籌設：臺中港具有兩岸定點航的最佳地點之優勢，可以吸引華中、華南當地的散裝雜貨、貨櫃至港轉運，是否可設「兩岸營運特區」之模式，促進臺中港發展。

二、容積率放寬、增加商業面積：因原特定區計畫之法定容積率太低，造成土地利用率低，所以應放寬容積率、並增加商業區的設置，減少建築基地之限制條件。

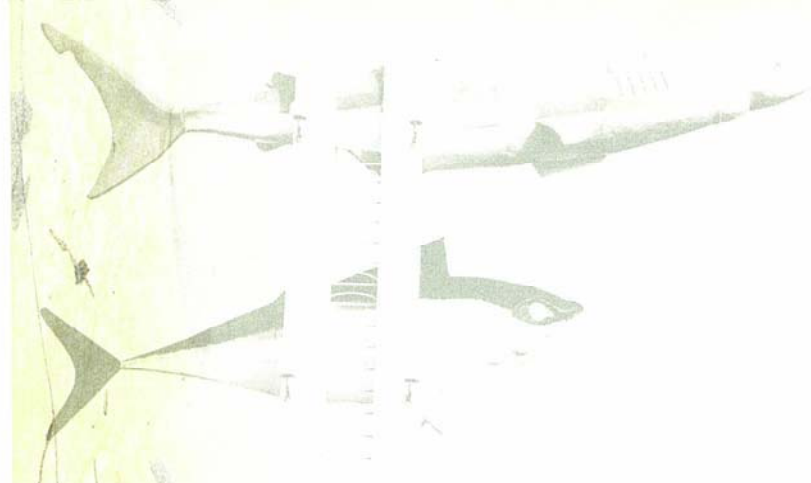
三、設立專責機構以推動：為落實計畫之推行，應設置一專責機構，掌理有關新市鎮基本及服務性公共設施之規劃，財源之籌措，實質建設之執行，工業及技術人口引進等事宜。

四、促進港口營運：港埠營運應拓展貨櫃運輸、增加定期航線。增加港埠投資、設置自由貿易區，放寬關務查驗工作等，以增加港口營運量⁸⁹。

如果臺中港定區開發計畫能結合政府與民間的力量，政策與執行密切配合，將可加速臺中港揮發營運效能，帶動中部區域之發展。

⁸⁸ 臺中港特定區發展策略之研究（臺中：臺中縣臺中港繁榮促進會，民國86年5月），頁5-14～5-26。

⁸⁹ 同前註，頁5-9～5-26。



梧
う
桃
め