

東海藝術街消費者行為及營大客交通動線規劃之研究

柯翠絨¹
謝春輝²
謝玄煜³

摘要

東海別墅學生住宿及當地住戶人口驟增，使得原本狹窄不堪之東園巷、東興巷、新興巷，在道路交通尖峰時段，顯現寸步難移，加上各路段營業大客車(即一般所稱公車)上、下客活動頻繁，易造成嚴重壅塞現象；凌晨上班及午後接近用餐之際，違規停車情形以致民怨四起，交通事故頻傳，為保持該處各道路交通順暢，耗費之警力難以數計，其產生之民怨可想而知。研究者針對東海藝術街消費者行為進行抽樣調查，發現「交通不便」確實為影響商圈發展的主因，而且在東海藝術街與東海夜市之間，存在二種超然不同的城鄉文化，究其原因，居間之臺中港路因車流快速形成阻絕人車流動的自然屏障。如何促使東海夜市沿東園巷、東興巷及新興路商業持續發展，兼顧交通品質優化，乃本研究主要目的之一。本研究透過由相關資料蒐集、法規探討、實務觀察與現況問題整合分析結果，造成「交通不便」之原因：1、交通工程改善。2、交通安全教育與宣導。3、營業大客車動線之重建。而透過市政建設規劃，將東海夜市越過臺中港路至東海藝術街進行動線整合，進而規劃成另一個大型觀光商圈，其可行性為何乃本研究主要目的之二。

關鍵詞：消費者行為,交通不便,永續經營,商圈。

一、緒論

公共行政為實現政策之工具，臺中市城鄉差距關鍵在於「自然環境」與「交通」。公共服務為政府行政之所在，所謂服務指「本質上無形，在執行過程中不會產生物權轉移，和實體物品有關，也可能無關的活動或利益」。(Kotler,1973)在從事公共服務的過程中，由點、線而面是必要審慎思考的。

貫通東西的臺中港路為往來山、海、屯之間的主要幹道，位於臺中市西屯區與南屯區西側的大度山，西面山坡傾斜較急，東面則緩和面向臺中盆地。東海藝術街與東海夜市位於大度山臺地，各自發展出截然不同的消費型態，行政團隊服務觸角延伸資源之不足，致使行政、執法與市政發展形成衝突。

¹臺中市政府警察局烏日分局交通組巡官(兼任國立空中大學公共行政學系講師，聯絡地址：臺中市烏日區中山路二段309號，電話:0932520809，E-mail：ktjcp@tcpb.gov.tw)

²臺中市政府警察局第四分局交通組警務佐(逢甲大學公共政策研究所碩士班結業)

³弘光科技大學文化事業發展系四年級生。

二、問題發現與文獻探討

2.1 政策執行與公共管理

近年來，社會結構急遽變遷，產生多樣化的社會問題及多元化需求，故相關增修訂法案與重大政策相繼頒布或推行，施政業務措施隨之急速增加；內政統計順應多方興革，配合新興業務需要，創辦多種調查統計，包括「社區建設與活動」、「國民生活狀況」、「施政滿意度」等，另因應內政法令增修訂導致新增業務需求，以及為補充公務統計資料之不足，達到資料擴張效果，內政部統計處及所屬機關近 10 年來計創辦與民生相關等 7 項統計調查，與治安、交通相關 10 餘項民意調查，其中，「交通執法滿意度調查」及「民眾對警察執法作為調查」則是地方警察在力求行政有效性的服務所必要執行的措施之一。

威爾遜認為，公共行政的內容是鉅細靡遺地、系統分明地執行公法(public law)。換言之，將一般性的法律(general law)適用於具體而微的個案之上，就是行政行為的內容。良好的行政行為就是「實現政治家受人民託付所制定的政策」，從地方自治團體的角度來看，即是指行政首長施政計畫的落實執行。

余輝茂(2005)在〈臺中縣警勤區工作效率之研究〉中發現，提升警勤區警員服務的效能是有必要的，同時舉出臺中縣市轄區具有山、海、屯地形，如同整個臺灣地形的縮影，可以在警政政策投入與執行過程中，透過實證研究與效率評估，作為全臺警政規劃的參據，強調第一線服務資訊由下而上的重要性。

根據 Parasuraman, Zeithaml & Berry(1985)對服務特性的探討，在學者之間已漸漸形成普遍性的共識，包含：無形性(intangibility)、不可分割性(inseparability of production and consumption)、異質性(heterogeneity)及易逝性(perishability)。(蘇雲華等，1998)

從市容整理觀之，臺中市政府調查發現民眾對臺中市街頭廣告物林立，以 67.1%「感覺得雜亂」之負面比例最高。從道路安全觀之，68.8%之民眾認為街頭廣告與「交通及行車之公共安全」具有相關性，如果在道路寬度不足的道路上，又加上路象彎急則增加了危險因素。從服務面向觀之，有 86.6%之民眾不知道臺中市政府免費協助民眾拆除廢棄招牌，綜合觀之，市政府在政策宣導上的不足，問題也反映出基層情資蒐報不夠熱烈。

100 年 4 月 18 日自由時報 B4 版登載「公車司機酒駕，拿人命開玩笑」，酒後駕駛的臺中客運司機，在龍井區臺中港路與東園巷口，因為追撞停等在路口的自小客，經酒精測試才被發現酒後開車。無形的公共服務中，「臺中客運」獨攬東海夜市一帶的市公車消費市場，被指稱為「鴨霸」，由於公車具有固定路線與時間搭載旅客的特殊性，一般非特殊狀況，警察機關規劃道路攔查的機會不高，委由客運公司加強自治性管理，卻未注意「到站稽查」的行政功能。

2.2 商圈地理環境特性與綜合評析

經濟部商業司(2000)在商圈更新再造人才培育計劃中，將「商圈」(businessdistrict)定義為由多數的店舖集合而成，其主要業別包括零售業和服務業。「商店街」(shopping street)則是一種商業屬性的聚集體，它是由多數的中、小零售業者所組成，發揮因商店聚集所產生吸引顧客的相乘效果。東海商圈整頓尚未列入市政規劃之中，任由發展正是目前居民生活空間極具困擾的地方。

本研究專訪臺中客運公司駕駛人，表示龍井區一帶沒有違規拖吊的執法作為，進入東海夜市的新興路至東園巷路寬狹窄，違規攤販、騎樓地違建，汽、機車違規停車，警察巡邏、開罰單產生不了嚇阻作用。公共政策的投入在解決公眾的問題，需以追求公共利益為目的，符合人民生活所期待，講求高效率，才是好的「公共行政」。

100年5月臺中市某議員服務處為處理新東里里長辦公室、新東社區發展協會、東海別區房東聯誼會會員，陳情路邊停車造成居民困擾協調會中，邀請地方警察單位參加，期許放寬交通執法—「暫勿開立違規罰單」。市民認為，龍井區東海商圈出租大樓林立，市集繁榮，人車蟻集；居民及學生機車湧塞巷道，停車問題嚴重。由於警方祭出強力執法作為，形成民怨。在交通工程未見改善之前，只得持續交通執法作為，以保障人民生命財產之安全，預防重大災害(難)發生時救助工作之執行。

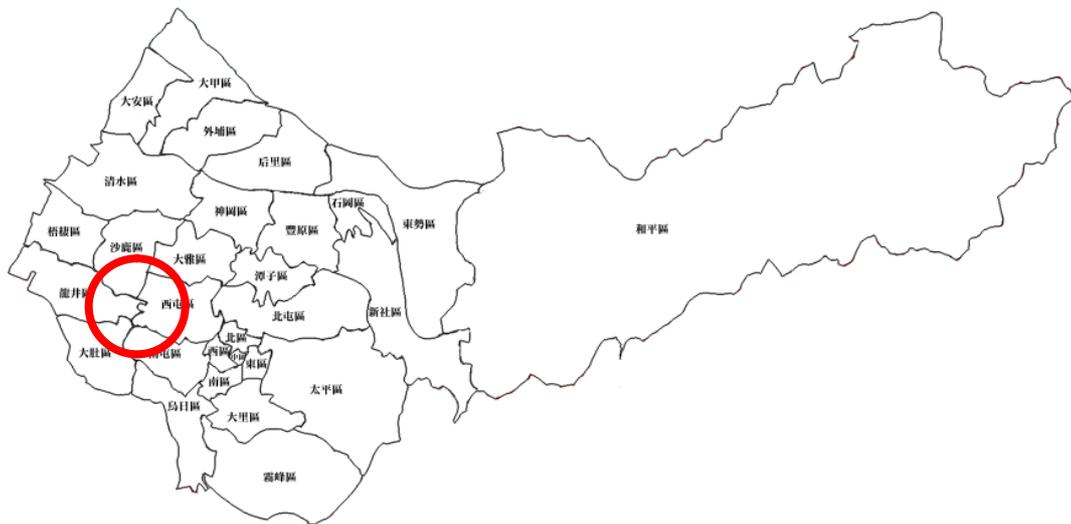


圖 1 臺中市行政區域簡圖(圓圈正中央所指為東海商圈所在)

據統計龍井區戶數(20821 戶)、人口數(74285 人)居烏日、大肚區之冠，20 歲以上成年人口數(55349 人)與大肚區總人口數(55701 人)相當。若加上租屋學生人口，則更可觀。緊鄰繁榮的西屯區與純樸的清水區，東海夜市的鄉土風與東海藝術街的人文氣息，相映成趣。(參表 1 及 2)

表 1 臺中市各區人口數統計表

區域別	里數	鄰數	戶數	人口數			原住民人口數			20歲以上
				總計	男	女	總計	平地	山地	
總計	49	904	57557	199062	101321	97741	2770	1471	1299	150213
烏日區	16	287	20803	69076	34967	34109	652	281	371	52318
大肚區	17	335	15933	55701	28586	27115	1261	695	566	42546
龍井區	16	282	20821	74285	37768	36517	857	495	362	55349

資料來源：臺中市政府(本研究整理)。

表 2 臺中市龍井區區人口數統計表

區域別	鄰數	戶數	人口數			原住民人口數			
			總計	男	女	總計	平地	山地	
總計	282	20821	74285	37768	36517	857	495	362	
其他(13里)	210	13828	52498	26914	25584	543	329	214	
東海商 圈	東海里	23	3144	8843	4334	4509	133	96	37
	新東里	25	1831	5310	2626	2684	79	41	38
	新庄里	24	2018	7634	3894	3740	102	29	73
	小計	72	6993	21787	10854	10933	314	166	148
占總數百分比	25.53%	33.59%	29.33%	28.74%	29.94%	36.64%	33.54%	40.88%	

資料來源：臺中市政府(本研究整理)。

2.2.1 東海別墅-東海夜市發展

以東海別墅為例，地形介於山與屯之間，即所謂的「臺地」，狹窄、陡斜又密集的巷道穿梭其間，約 2 公里的新興路至東園巷路段為該社區主要幹道，居民以自用機、汽車代步或搭乘大眾運輸工具—市公車。觀察營大客行駛的困境除路寬不足之外，還有嚴重的違規停車，每日上、下班時間，超大的交通流量壓縮了路寬，大型市公車雙向停靠 5 個站(Stop)，約 30 分鐘一班通過，遇到會車時行駛動線與空間，就形成極度「急」與「擠」的現象。

東海別墅原本是提供東海大學學生住宿的公寓集合住宅，經數十年發展成夜市生活圈，狹窄不堪之東園巷、東興巷、新興巷，由於人口驟增在交通尖峰時段遇營大客上、下客，常造成嚴重壅塞現象。若街頭廣告物與路邊停車無法得到良好的管理，將更為雜亂。經本研究調查發現，以設定營大客進入時段或改為單向行駛或規劃以中型巴士取而代之，可獲得地區民眾的支持。

2.2.2 臺中新一代後花園～東海藝術街再造規劃

東海藝術街位於臺中市龍井區，鄰近東海大學與臺中都會公園，以藝術街為軸心，再以藝術 2 巷為基準由下往上數 5 條巷子貫穿，形成東海藝術街。

1. 東海藝術街—理想國社區改造

東海藝術街原為國際街二巷，位於原臺中縣市交界處，為一條長約 300 公尺的街道，民國 77 年由 10 多戶舊有公寓所巧思變化而成的美麗店街，結合了藝術、商業與生活成功完成社區改造，民國 88 年底，臺中縣政府特將藝術街坊重新作整體性規劃，更名為「藝術街」。

由市區搭公車到達東海大學的下一站就是龍井區新東村的理想國社區，緊鄰著西屯區的國際街，在社區居民的努力之下，成為一個集人文、藝術景觀和社區意識大成之理想國社區。

2. 東海藝術街店家特色

東海藝術街有來自歐洲、澳洲、或東南亞等地的手工藝品、擺飾……也有各式各樣風格獨具的咖啡坊，個性櫥窗也很具藝術氣息，每一條小巷，都如同一趟人文景觀之旅。然而，在這樣用心營造的社區裡，相對是屬於高消費型態的商店街，無法與鄰近夜市有效交流互動，研究者針對東海藝術街消費者行為進行抽樣調查，發現「交通不便」為影響其發展的主因。

3. 再造緣起

東海藝術街與東海大學比鄰而居，往臺中港方向有弘光科技大學及靜宜科技大學，緊鄰西屯區的逢甲大學及僑光技術學院，從著名的逢甲夜市往臺中港區，自藝術街左右車程約莫 20 分鐘不到，搭載公車具有相當之便利性，可以吸引學生族群至藝術街消費，由於行銷策略不足，短暫的時機過後商機已日漸消逝，反觀對岸平價的東海夜市，日漸蓬勃。(陳姿云等,2010)

4. 目標再造

研究分析東海藝術街可進行目標再造：首先，「形象塑造」須透過公共設施的建設與改造，提升商圈形象。其次，「魅力的塑形」在建造一個休閒藝術街的風格，提升店家的價值感，透過專業的規劃，加以設計創造。最後，設計專屬的 Logo，建立「自我品牌」，使得典雅與藝術結合在完美之中。

5. 再造對策

同時從三個面向實施再造對策：第一，形象設計：塑造社區藝術形象標章，針對東海藝術街鄰近大學生、商品創意者及生活水準中上階級者為行銷對象。第二，推廣計畫：研訂推廣計畫，成立政策行銷小組，調查現有軟、硬體設施與社區潛在發展實力。第三，輔導與發展：輔導商店街自治組織，整合地方社會資源，配合行銷組合，辦理各項活動吸引人潮，以求藝術街永續經營。

2.2.3 綜合評析

綜合以上東海夜市及藝術街探討，發現因為自然環境處於地境分界，以及

市公車路線缺少交流的動線規劃，因而形成臺中港路二側不同類型的市集風貌，於是「交通不便」就成了影響東海商圈發展最大的主因。本研究認為串聯二處交通動線，形成整合式商圈，可促進消費者訊息與行動交流。營大客交通動線的規劃，輔以交通工程與執法措施的改善，建立政府與社區委員會夥伴關係，銜接都市中心與海岸線各區(如清水、沙鹿、大安等區)榮繁，可加快腳步開啟市民希望之門。

2.3 交通運輸系統規劃與現況分析

2.3.1 市公車運輸系統

1. 市公車類別

臺中市區公車計有臺中客運公司、統聯客運公司、仁友客運公司、巨業客運、全航客運 5、65 路公車、彰化客運 52 路、99 路公車、阿羅哈客運 18 路公車及豐原客運公司等 8 家市區公車。為因應大臺中都會區的需求，臺中客運 88 路公車由原本到達東海別墅即轉進東海藝術街隔壁的遠東街，改由 146 路替代而變更為臺中港路全線。儘管如此，在連接臺中縣市的地境線上，交通的便利性確實有待考驗。(參表 3)

2. 臺中客運行駛路線

表 3 臺中客運行駛路線

車別	行經路線	時間	班車區間	班次
28 路	東海別墅—北屯行政大樓	0620-2200	20 分鐘	33 次
106 路	臺中車站—臺中區監理所	0600-2200	20-4 分鐘	頻繁
146 路	新民高中—遠東街—臺中都會公園(本路線例假日 0755~1755 每 1 小時延駛至臺中都會公園)	0630-2200	30 分鐘至 1 小時	較少

資料來源：研究者自行整理。

3. 公共運輸-多卡通資訊

為提升大眾運輸運量，降低私人運具使用，臺中市自 100 年 6 月 1 日起實施市區公車(編號 1~300 號)刷卡基本里程 8 公里免費(優待 20 元)大優待，且票上限為 60 元。臺中市市長胡志強在本(100)年 4 月份的電視演說提到：臺中市政府編列 5 年 10 億元的預算，即每年約 2 億元的預算提供民眾搭乘免費公車，路線與未來的捷運系統相關，在聯外部分則是與鄰近的彰化縣整合。政策實施的目的在於使搭乘的民眾習慣未來捷運通車後的路線。

配合交通部多卡通補助計畫，首創全國公車 4 卡合一措施，包括臺灣通、悠遊卡、高捷卡、ETC 皆可直接使用，不需換卡皆能享受同等優惠。目的在提升市民搭乘公車的意願，期使經過五年後可以內化成生活的方式之一。

2.3.2 捷運運輸系統

依據「臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃構想」，為符合臺中地區民

眾對於捷運路線延伸至原臺中市以外地區的殷切期盼，配合中央政府「中部都會區捷運網路」、「臺中亞太海空運籌中心」、「水湳機場場址再開發」等計畫，同時依據近 10 年來臺中都會區社經發展程度，檢討早期(民國 87 年)細部規劃之建議路網。交通部高速鐵路工程局 96 年 8 月展開臺中捷運後續路網檢討規劃工作，依據 97 年 11 月 15 日交通部、臺北市政府、臺中市政府簽訂三方協議書，臺中捷運後續路網規劃工作由交通部高速鐵路局移交臺北市政府捷運工程局辦理。

從行政院核定臺中捷運烏日、文心、北屯線，建立臺中都區大眾捷運系統，後續計畫路網也已規劃完成，計畫中包含願景路網及核心路網二部分，路線之規劃，於 98 年 5-6 月舉辦 5 次公聽會修正確認，從資料顯示，路線仍以原臺中市為計畫核心，尚未跨越大度山。

2.4 營大客動線重建的可能性

東海別墅與藝術街位於龍井區的東海、新庄、新東里，戶口數計有 6993 戶、21787 人，占全龍井區(74285 人)29.33%。為使民眾生活交通便捷，初步構想：沿著遊園南路、新興路、東興巷、東園巷至臺中港路、國際街、藝術街、遠東街至遊園北路，規劃大客(貨)車，尤其以營大客為主的市公車為單向行駛動線，全程約 4 公里，成為核心市集商店街區。(參表 4)

表 4 臺中市龍井區區人口數統計表

區域別	鄰數	戶數	人口數			原住民人口數			
			總計	男	女	總計	平地	山地	
東海里	23	3144	8843	4334	4509	133	96	37	
新東里	25	1831	5310	2626	2684	79	41	38	
新庄里	24	2018	7634	3894	3740	102	29	73	
東海商圈	合計	72	6993	21787	10854	10933	314	166	148
	占總數百分比	25.53%	33.59%	29.33%	28.74%	29.94%	36.64%	33.54%	40.88%
	學生人數		*****						
	合計		*****						
	占總數百分比		*****						

資料來源：研究者自行整理。

研究者訪查經常行駛該路段之臺中客運市公車司機，表示大量的機車違規停車是公車行駛中最為困擾的問題，尤其遇到營大客會車時就容易造成交通壅塞，班次約 20-30 分鐘一班，合理推估 30 分鐘會車一次。研究發現該公司曾經在東海藝術以中型巴士接駁，試辦期間遭致民怨，理由是「須至臺中港路換車，不方便」，因此業者的善意無極而終。

本研究認為縣市合併後，市政計畫極待調整，大臺中之現況與當時處於

縣市交界處的情境不同，當時，客運公司實施時，缺乏市政府政策的支持，如今正是計畫重提的好時機，除了解決交通問題，交通工程、交通教育與宣導的投入，從社區整合到都市更新，不僅可解決當前交通困境，因應未來大臺中的發展大有可為。

三、研究架構與方法

3.1 研究架構

本研究透過由相關資料蒐集、法規探討、實務觀察與現況問題整合分析結果，發現造成「交通不便」至少有以下問題：1、交通工程改善。2、交通安全教育與宣導。3、營業大客車動線之重建。而透過市政建設規劃，將東海夜市越過臺中港路至東海藝術街進行動線整合，進而規劃成一個大型觀光商圈(繼一中、逢甲商圈之後)，連結大度山前後(龍井區、西屯區)及延伸遊園南、北路兩側，南至南屯區望高寮，北至都會公園，運用交通工程技術發展十字觀光景點，對促進工、商經濟發展，具有可行性。

為確立研究範圍，本研究主題所稱營大客係以大型市公車為主，另於關鍵議題時包括遊覽車在內。另本文內容偏向探討營大客交通動線重規劃可行性之探討，藉由提升地區觀光價值，降低交通執法之擾民政策，達到解決交通壅塞為主要目的，合先敘明。

3.2 研究方法

本研究就消費者行為調查為基礎，確立了「交通」為影響東海藝術街消費者行為之關鍵，透過環境觀察及相關資料之調查分析(包括替代道路特性、陳情案件分析、交通事故資料)，輔以地區道路壅塞路段、時段問卷調查，了解人民需求與阻礙東海商圈邁向都市發展之相關性因素，形成結論與建議。

3.2.1 相關性資料分析(資料起迄時間為 100.01.01 至 100.06.30)

1. 替代道路特性

東海商圈，以臺中港路為核心縱貫道路，二側聯外重要道路由遊園南、北路分別連接中龍路與西屯路，在商圈內部均為車道寬度 3.5 公尺以下的狹窄型道路(或巷、弄)，新興路至東園巷各弄公寓密集，藝術街為往東海街方向單行道，二個社區均無替代道路，開發接駁觀光巴士為改善之道。(見圖 2)

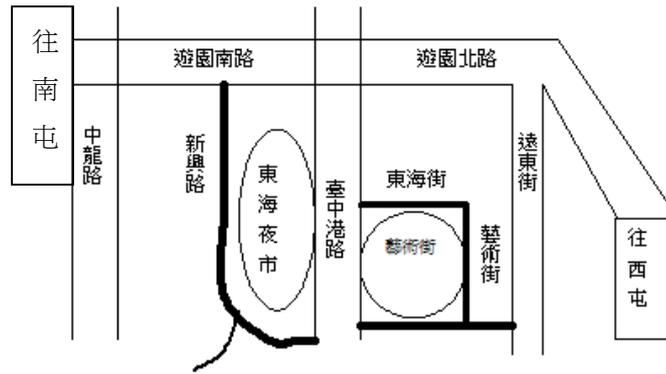


圖 2 商圈道路示意圖

2. 人民陳情案件分析(烏日分局交通組提供)

據統計轄區分局於 100 年上半年度(1-6 月)接獲 117 件道路交通陳情案，轄區犁份派出所計有 44 件，其中與東海商圈違規停車相關案件計有 34 件，占總數的 29.06%，占轄區派出所案件總數 77.27%。(分析如表 5)

表 5 臺中市政府警察局烏日分局交通陳情案件分析表

區別	件數	占總數	犁份所		烏日區	
			總數	東海商圈	總數	高鐵站區
烏日區	64	54.7%			64	11(17.19%)
龍井區	44	37.61%	37	34(91.89%)		
大肚區	3	2.56%				
全轄	4	3.42%				
他轄	2	1.71%				

2010 年間曾有民眾向縣政府反映公車行駛國際街、遠東街時有如惡霸，之後未再接獲。

2011 年 5 月 29 日一位市民向臺中市政府交通局投書：「東海別區新興路長，其汽機車違規停車情形嚴重，從 10 年前上大學到現在都沒改變過。...新興路及東園巷道路狹小且為多民眾必經要道，兩旁商家林立又有公車經過，再加上車輛任意停放，堵塞是必然的結果。經多次通報 110 派員處理亦不見違停情事改善，且警員人力不足，萬不可能全投注在取締交通違規，否則其他業務勢必無法兼顧。原以為縣市合併升格後，可以...沒想到...僅止於原臺中市轄區。」本研究在調查分析過程中發現原臺中縣民眾對東海夜市交通問題觀感與陳情內容持相同看法。

3. 交通事故統計分析(烏日分局犁份派出所提供)

根據 100 年 1-6 月東海商圈周邊道路交通事故統計共發生 136 件(不含黑數)，以新興路段發生 38 件為最高(占總數 27.94%)，與遊園南路合計達 49 件(占總數 36.03%)，發生時段以 17-19 時為最高。目前市公車均為大型車體，車寬 2.5 公尺，長度 12.2 公尺，雙向會車需路寬約 7 公尺，每天於該時段由臺中港路駛入東園巷，至新興路最易造成交通阻塞。(參表 6)

筆者所見：今(100)年四月，某日同一時段發生一名女子於東海別墅墜樓需救護，線上巡邏警力、救護車正趕赴現場，因為女子墜樓時壓傷其男友，附近又發生有人受傷的交通事故；頓時，狹窄的巷弄擠進警車、救護車及圍觀的民眾，摻雜著往來的市公車、汽、機車及違規停車。轄區派出所值班為新進人員，對地區環境、無線電通訊、派遣系統相當生疏，備勤員警正受理民眾現場報案，此時一位被通知尋獲失竊車輛的民眾到所欲辦理領車手續，負責傳遞公文的事務人員及志工媽媽也投入民眾詢問及領取寄存信函的工作．．．一位老翁來到派出所請求協助尋找走失的老伴，警力僅得以捉襟見肘形容。

表 6 交通事故案件量統計分析

地點	遊園南路與新興路口	遊園南路	◎新興路	東園巷	臺中港路與東園巷	國際街	國國際街與遠東街口	遠東街	遊園北路與遠東街口	臺中港路與遊園北路	遊園北路	臺中港路與遊園南路	合計
一月	4	4	8	1	1	2	1	1	0	1	0	0	23
二月	0	5	8	0	2	1	1	0	0	0	1	0	18
三月	1	9	5	4	3	0	0	2	1	0	1	1	27
四月	3	6	7	2	2	0	1	3	0	1	0	2	27
五月	1	2	9	1	1	2	0	1	0	2	0	2	21
六月	2	6	1	1	5	1	0	0	1	0	1	2	20
合計	11	32	38	9	14	6	3	7	2	4	3	7	136

3.2.2 違規停車取締狀況分析

本研究分析顯示，東海夜市的新興路為東海別墅居民生活之樞紐，與其工作、食、衣、住、行、育、樂密切關聯。自遊園南路方向進入為二線車道，設有 5 處市公車上下車點，約 20-30 分鐘一班，週邊店家、攤販林立，往來顧客眾多，臨時違規停車造成行駛動線之嚴重障礙。

研究者分析 100 年 1-6 月間東海商圈經警察當場取締及逕行舉發違規計 1561 件，取締主要道路包括遊園南、北路、新興路、東園巷及藝術街、遠東街等。分析新興街違規狀況，違規停車計有 985 件(占總數 63.1%)，其中汽車

計有 613 件(占總數 39.27%)，當場攔舉 161 件中則有 88 件(占 54.66%)，可見新興路違規停車對東海商圈影響相當嚴重，營大客行經該路段時更易造成道路壅塞(尤其遇到會車)，嚴重影響交通安全及行車品質。(參表 7)

表 7 東海商圈交通違規舉發件數分析(100.01.01-100.06.30)

路 段	件 數	逕 舉	攔 停	汽 車	機 車
東園巷	69	36	33	25	44
◎ 新興路	985	897	88	613	372
藝術街	104	64	40	58	46
小 計	1158	997	161	696	462
其 他	403	174	229	206	197
全 部	1561	1171	390	902	659

資料來源：本研究整理。

縣市合併後，所在地分局申請執行「清道專案」時，於 100 年 7 月 10、11 日臺中市政府警察局交通大隊首次支援新興路違規停車整頓之拖吊作業，當時湧進 110 報案電話，也反映了民眾對違規車輛拖吊的期待。追本溯源還是因為路幅不足以因應越來越複雜的交通流量，在執法之前應有良好的都市發展計畫，須審慎評估營大客動線規劃，以改善交通壅塞的狀況。

3.2.3 問卷調查佐證資料分析

本研究利用 100 年 6 月 30 日舉行地區治安座談會之際，設計問卷發送居住烏日分局轄內一般民眾、計程車駕駛人及現地服務警職人員進行調查分析。

1. 問卷基本資料分析

本次問卷計分為 A、B、C 三類，A 卷填答的對象為居住於龍井、烏日、大肚區從事計程車駕駛的居民，均為男性。B 卷填答的對象為參加治安座談會的 200 位居民(領表的民眾有 130 位)，分別居住龍井區(42%)、烏日區(44%)、大肚區(14%)。C 卷填答的對象則是平時為龍井、烏日、大肚地區的交通、治安服務的警察人員。合計發出問卷共計 469 份，回收 418 份，男女比例為(7：1)回收比率達 80%，均為有效問卷。(參表 8 至 10)

表 8 問卷分類統計

類 別	發出	回收	差數	回收比	無效比
A 卷—計程車司機	45	38	7	84%	16%
B 卷—轄區民眾	130	119	11	92%	8%
C 卷—警察人員	294	261	33	89%	11%
合 計	469	418	51	80%	20%

表 9 轄區民眾參加治安座談會分區人數

地區別	人數	百分比
烏日區	52	44%
大肚區	17	14%
◎龍井區	50	42%
合計	119	100%

表 10 別分類統計

類別	男性	女性	合計
A 卷—計程車司機	38	0	38
B 卷—轄區民眾	74	45	119
C 卷—警察人員	247	14	261
合計	359	59	418

2. 易壅塞路段分析

問卷除基本資料外，內容具有針對轄內易壅塞路段(口)、時段及處置建議，調查結果發現 A 卷司機部分舉出三個易壅塞路段，其中龍井區的遊園路與新興路被認為是道路狹窄、車亂停的道路，大部分建議對公車進入該路段之時間加以限制。B 卷民眾部分計有 120 人，其中有 62 人並沒有表示意見，有 18 人認為烏日區中山路段最易壅塞。其次有 15 人認為東海夜市是造成臺中港路、遊園路一帶交通壅塞的主因。另 C 卷警察人員調查結果，有 30.71% 認為東海夜市最易壅塞，極需改善。

四、未來研究方向

以預測取向為主的未來研究中，強調實證資料的使用，而語言純粹用來描述客觀事實，為理論和資料建立溝通的橋樑，僅是工具而已。研究未來學者在從事預測時的基本假設是：未來世界是具決定性以及可知的。市政規劃的實現亦非一朝一日，須對未來的社會狀況及現有資源開發之可能性，透過問題發現、議題設定、政策規劃、執行、評估與回饋等機制，重複再重複方得以圓滿成功。透過專家意見與分析應用於未來研究，以期永續發展。

4.1 專家意見調查法

4.1.1 採德爾菲法之研究

德爾菲法之研究對本研究後續延伸相當有助益，尤其以專家意見為調查方法，可使東海商圈交通問題及改善策略之制定過程更具專業性，該研究法具有三個基本特點：

1. 群體對未來趨勢考量的深、廣度以及周延性應該高於個人。
2. 藉由專家之間的匿名性、書面意見討論方式，可達到較客觀的共識。
3. 被挑選出的專家在他們所屬的領域內廣受肯定，亦即具有意見的代表性。

4.1.2 交互影響分析

公共問題在投入政策之前須顧慮到民眾的慣性，即俗稱的「習慣」，雖勢在必行，亦須手段適切，整合未來廣泛分歧意見的良好工具，藉由對意見之間交互影響力的分析，彌補因腦力激盪與德爾菲法所找出一致，但需避免流於偏頗的意見，以發揮促進公共利益之實效。

4.2 商圈規劃與未來研究之應用分析

未來研究強調科際整合取向與方法，是一種人類社會的承諾。

4.2.1 成立交通及建設部之業務分析

交通部為配合行政院組織改造，因應未來行政院新架構調整，本諸「精實、彈性、效能」原則，經重行務實檢討政府職能及組織之設置，擬具旨揭組織法案，提100年1月6日行政院第3229次會議決議通過。(行政院, 2012)

依據交通及建設部法草案第二條交通及建設部掌理事項，於第二項規定「公共運輸、道路交通、公路監理與汽車運輸業之籌劃、監督及管理。」第三項規定「觀光發展規劃、觀光宣傳推廣、觀光資源開發建設及經營輔導管理。」該組織下設有7個所屬機關，其中與本研究相關之組織法草案內容，計有「交通及建設部觀光署」組織法草案第二條各項及「交通及建設部運輸研究所」組織法草案第二條第一至七項，以發展國內觀光業務及完備交通運輸政策之永續性，可透過合法制度，結合地方與中央研究資源共謀經濟發展。

4.2.2 趨勢分析

美化市容是現代趨勢，公共運輸重點在於方便公眾，接駁車的規劃不僅便民，同時可以「彩繪」公車達到社區美化與展現地方特色的功能。除此，公車與接駁車的銜接技術也相當重要，重點在於候車區的規劃，雖然東海商圈受到地形及現有商店、住戶環境的限制，但可以資訊化指示板提醒旅客公車到站時間，或設置服務人員引導旅客，說明客運行駛動線概況，建立市政服務品牌基本功與科技整合都會型商圈之規劃，乃未來市區發展趨勢。

五、結論與建議

5.1 建議

發展觀光的目的，在於吸引外來消費與創業人口，促進工、商業的發展，增進地方居民、商店街的利益。本研究從東海商圈消費者行為，探討交通便利性(與不便利)問題，了解交通工程與宣導執行不足部分，提出營大客交通動線重新規劃之建議，進而發現未來市政規劃與透過科技整合，開發地方觀光資源，建構更完善的社區生活品質。並提出下列建議：

5.1.1 以中型巴士替代一般營大車(市公車)

以目前所處地理環境及人口、戶數增長比例，交通工程的改善勢在必行，由於東海商圈道路寬度不足，大型公車會車時易造成壅塞或交通事故，既然無法進行道路擴寬，只得限縮車輛本身條件，以中型巴士取代之。至於一般配送貨的營業大型車輛，基於上述探討問題，配合單向或時段管制進行規劃。

5.1.2 以觀光接駁車紓解商圈交通

研究東海商圈營大客行駛動線，除為解決旅客上、下車時造成的交通問題之外，目的在提升社區居民行的安全與居住的尊榮感。至於觀光產業發展，需有迎接大量遊客的準備，包括大型遊覽車停放、地區導覽人員、充足資訊(例如：摺頁、手冊、廣播．．．)外，以觀光接駁車紓解交通困境，結合商圈主題擴大行銷，促進觀光產業開發與價值的形成。

5.1.3 專用路線規劃之建議

保持現有市公車路線，以最小之變動增設商圈專用路線，運用臺中港路統聯公車休息區及遊園南路臺中客運休息區，規劃乘客轉運服務站，另由政府租地停放大型遊覽車，以下二種動線規劃提供參考：

1. 僅規劃市公車接駁專用動線時

路線規劃：由臺中港路進入國際街左轉進入東海藝術街，遇東海街左轉行至臺中港路進入內側車道左轉遊園南路，行至新興路左轉進入東海夜市，沿線經東興巷、東園巷至臺中港路，形成一個單向循環。全線約計4公里，可併臺中市政府現有免費公車(8公里以下)計畫執行。(參圖3)

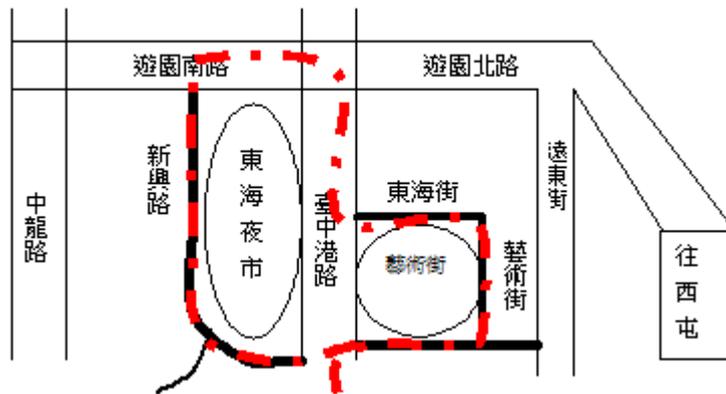


圖 3 駁車專用動線示意圖

2. 設有觀光遊覽車專用停車場之市公車接駁動線規劃

假設停車場設置於遊園北路遠東街口，路線規劃：由專用停車場發車往遊園南路方向行進至新興路左轉進入東海夜市，沿線經東興巷、東園巷至臺中港路，進入對向國際街直行，遇東海藝術街左轉，行至東海街左轉進入臺中港路後轉進遊園南路形成單向循環。接駁車之規劃設計，可配合導遊之安排彈性轉進停車場，全線約計 4.5 公里，採免費公車(8 公里以下)之優惠，除為觀光旅客及在地市民造就福利之外，同時享有一個安全、順暢的交通動線，伴隨著都市觀光品質的提升，塑造更良善的安全生活空間。(參圖 4)

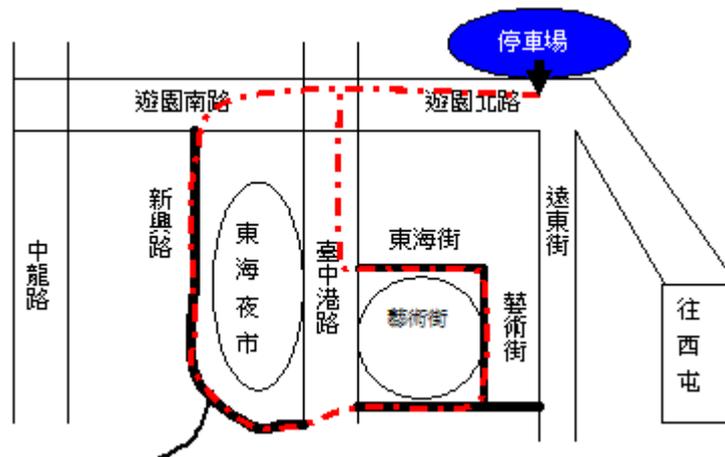


圖 4 設有觀光遊覽車專用停車場之接駁動線示意圖

5.2 結論

新市政有一句 SLOGAN—翻滾吧！臺中，本研究最後對市政建設計畫的結論，是「起飛臺中！駐足大度山」。

本研究從交通問題探討，發現市政發展的重要關鍵在於所在地點需具有觀光資源及開發的能力；從經濟成長面來看，臺中市的太陽餅每年 3 千萬的

營業額，8年來創造了4億2千萬的產值，在全世界經濟衰微的狀況下，只有臺灣的糕餅業績沒有下滑為行政首長政績賣點。從文化產業來看，臺中市后里區號稱臺灣薩克斯風的故鄉，新社區的菇類、花海帶來了假日人潮，同樣足以帶動經濟發展，建設中的四號道路，對未來山區平臺的發展更為可期。

海線居民似乎感受到，市政總是重屯區而輕海線，從交通觀之，政策何時越過大度山，在施政計畫中交通政策與都市公共安全，城鄉差距任其發展難見其詳。「大甲媽」把大甲區變成「賣家」，全世界1億5千萬人拜媽祖，為海線極重要資源。當大甲、大安、清水地區居民透過大眾傳播高喊：「市政府重屯區輕海線不如投靠鄰近○○縣算了。」政府必須用心觀察社會狀況，了解民生需求，推展新視界的行政策略與時勢接軌，才是整治的良方。

參考文獻

交通及建設部(2011)，交通及建設部組織法草案，行政院100年1月6日院授研綜字第10022600184號函。

余輝茂(2005)，警勤區工作效率之研究-以臺中縣警察局為例，亞洲大學經營管理學院碩士論文。

許立一、張世杰(2011)，公務倫理，空大，臺北縣蘆州市，2011，初版。

陳宗玄、王虹凌(2008)，「商圈消費者行為之研究—以臺中市為例」，臺灣銀行季刊，第60卷第3期，頁50-70。

陳姿云、崔瑄、劉芳慈、楊豐瑜、謝玄煜(2010)，臺中市東海藝術街再造規劃，弘光科技大學文化事業發展系研究報告。

楊志慶、魏慶地、張新福(2008)，「市區公車業者及其路線經營效率之研究-以桃園客運及中壢客運為例」，交通學報，第八卷第一期，頁1-26。

臺中市政府(2011)，「100年度臺中市廣告物整齊化街區民意調查報告」，臺中市政府主計處，頁41-43。

蘇雲華、林淑珍(1998)，「國內服務業對WTO衝擊因應策略之探討」，靜宜管理學報，第1卷，第4期，頁99。

Kotler, Philp(1973), "Atmosphere as a Marketing Tool", *Journal of Retailing*, Vol:6, Winter, p.48-64.