



逢甲大學學生報告 ePaper

報告題名：

台中市地方經濟發展的政治經濟學分析

作者：王維宏

系級：建築及都市計畫研究所

學號：m9018804

開課老師：黃智彥 老師

課程名稱：地方經濟發展

開課系所：土地管理研究所

開課學年：九十二學年度 第一學期



台中市地方經濟發展的政治經濟學分析

壹、前言

自古以來，政治與經濟一直就是一體兩面的，兩者交互影響，很難單獨把前者或後者抽離出來，而談到地方經濟發展，經濟發展雖然是從經濟的向度切入，但是地方卻是政治的絕佳空間制度著床地點，因此談台中市的地方經濟發展，不可略過地方政治不談，地方政治勢力或者是領導團體對於地方經濟的使力與發勁，往往成為經濟面向以外最大的影響變數，撇開日據時代以及國民黨主政時期對於台中市的種種作為的影響不談，從近年來，地方派系萌生後，逐漸掌控台中市的成長與擴張後的利益，造就了台中市在投機政策下，蛙躍式的都市成長。

到目前台中市夾處在北高兩極發展下的模糊地帶，台中市的存在價值，在地方首長與中央不同政黨色彩情況之下，逐漸變成政治資源分配下的犧牲者，使得台中市的政治資源愈加的匱乏，地方所能依靠的是充滿不確定的政治承諾如一升格直轄市、中部國際機場、中部科學園區、鐵路地下化、新市政中心等重大議題，至於這些夢到底能實現多少，往往只能留給台中市居民自己想像，至於未來呢？在兩岸三通的開放前提下，國家發展軸向的翻轉是既成的趨勢，但是架構以台中市為三通直航窗口的機會與可能性又有多高呢？或許我們只能對於即將到來的重大轉變，做好萬全的準備工作。

貳、文獻回顧

政治經濟學對於都市以及地方經濟發展的影響與控制的手段，如同下列所述：

一、都市的政治經濟研究論點（1973-1985 年及 1985 年以後）：

該理論流派於 1970 年代，以政治經濟學的觀點，對都市空間的研究，提供了新的典範，亦稱之「新都市社會學」。華頓（Walton, 1981）定義此流派研究的四項前提假設：

- （一）都市結構的主義對全力在空間上之影響需要研究定義與再解釋不同皆即與團體之競爭與衝突之探討。
- （二）關注生產、消費、價值觀和權力結構間探討的交互關係，個別探討則無法瞭解。
- （三）具體之空間區為過程變遷一如社區組織、經濟活動、階級、土地使用模式，必須加入權力結構影響之探討。
- （四）關注社會變遷，其肇因乃是階級或地位團體形成權力結構影響之探討。

二、在 1967 年代至 1970 年代此流派對空間結構有兩種新範型的探討途徑：

- (一) 美國激進論之都市社會學家，指陳都市資源是由地區中權力行人物所把持，其論點是基於「競爭」概念，而促使權力結構中，各派系黨群的分化。
- (二) 法國馬克斯 (French Marxists) 學者在政治權利與經濟結構影響都市結構更具批判力，他們將都市現象 (尤其是土地利用的改變) 與壟斷資本—集中與都市少數能控制資源分配的權力菁英人士

由 1967~1970 年止，該新領域強調經濟價值、權力階級衝突漢文化間的探討 (Zukin, 1980, pp578~579)。在 1980 年代中期所提出來的理論則屬較綜合性看法，即從資本累積與權力階級衝突來解釋人類的空間使用，但仍屬結構取向之看法 (Baldassare, 1983 ; Saunders, 1981)。M.Gottdiener (1985) 之論點引述，「空間型態的特徵和社會組織的結構變遷有著辯證性關係」，認為空間形式的產生除實質土地分配模式外，必須扣連控制資源之全力組織，尤其是權力政治網絡，認為空間結構成長網絡是由政府正是自知的直接干預和地方財團與權力結構人物協議下的結果，經常是非理性和不協調的空間模式產生。

參、過去—地方派系對於台中市地方經濟發展之影響

一、定義：

地方派系是指以爭取地方政治權力，影響地方公共政策制訂過程，並且控制地方政治運作為主要目標的政治團體，是一種以主從關係為基礎的對應性非組合體，以主從關係間的交換作為凝結關係的基礎 (田弘茂, 1989)。地方派系為爭取及維持其政治權力，會發展以結盟或同盟行為的組織，並以關係取向為主產生出相當大的權力。

二、人口結構：

台中市發展的誘因多是消費型態的服務業，所吸引的消費人口也以中部地區為主，服務業的人口佔就業總人口的 71.54%，而從事服務業工作需有相當的知識水準，所以台中市所吸引的外來人口中多屬受過中上教育的人才，少了販夫走卒之流，於是形成了一種新興的白領階層，此一新興的白領階層擁有相當的教育水準，所從事的行業多以服務業為主，也就是一般所稱的上班族或自由業者，表現在政治及選舉上也較為冷淡而理智，不受派系的影響，基本上有反政府的傾向，重視政策的執行及媒體的報導，政治知識及觀念的獲取往往來自媒體，注重形象及理念，對黑金政治及選風的敗壞尤為不滿，在被詢及支持的對象時，除非有特別的支持對象，否則是最慢表態的。

當然新興白領階級亦有其個人或特別關係的支持對象，只是值得注意的是，外來人

口在缺乏地緣關係與派系影響之情況下，均具有選擇支持對象的獨特判斷能力，不容易受到派系的影響。而這些外來人口大部分多分布在新興的社區，也就是市地重劃後的新興產物，這些人雖然住在重劃區，但重劃對他們並沒有實質獲益，政治人物在重劃區的爭取建設他們並不存有感激之心態，因為他們購買重劃區的房屋是在重劃後才進入，已支付相當的成本代價，而認為是他們應享的基本權益。甚至對重劃區房地產價格的偏高價位反而心生不滿。

三、市地重劃

在過去地方派系對於地方經濟發展的主要影響途徑，往往是透過市地重劃的操縱，這也是政治人物厚植競選財力的捷徑，而台中市的地方派系主要以北屯區的賴派和西、南屯區的張派為主，賴派的領導人目前是賴誠吉，他承續其父親賴清海的衣鉢繼續發揚光大，1980 年間也就是台中市第四期市地重劃辦理完成期間正是賴派最興盛的期間，賴誠吉本人由市議員做起，連任兩屆後進軍省議會，也連任兩屆省議員，當時的林仁德亦屬賴派的主要大將，在國民黨侍從主義的資源分配下，賴派並沒有獲得特別的利益，僅靠房地產的經營維繫派系內的利益均衡關係，此時北屯區的第四期市地重劃正是提供了房地產經營的最佳途徑。

張派的領導人張啟仲目前已86 高齡仍是精神領袖，而實際的掌旗人是他的姪兒張光儀，張光儀歷任多屆市議員，並當選副議長一屆，後因競選議長失利（與林仁德爭取議長選舉以一票飲恨），市議員期滿後不再競選市議員，由他的兒子張宏年接棒角逐市議員、副議長，並向議長的目標挺進。

張派的事業很多，房地產也是投資的事業之一，當然少不了與市地重劃有關聯。台中市辦理第四期市地重劃是在北屯區，促使北屯的賴派興起，當時的張派明顯的沒落，其後辦理第五期、第七期、第八期都在南屯區，也促使張派的興盛，相對的賴派亦開始式微。重劃的辦理促使派系的起起落落是一奇特現象，究其原因，除了派系利益的分合以外，還有選舉文化的改變，台中市大規模的辦理市地重劃是在北屯區的第四期市地重劃，重劃剛完竣時確造成地方繁榮的景象，因重劃而獲取利益，但重劃完成一段時間後，開始興建房屋，慢慢地引進外來人口，外來人口大量增加後，淹沒原來的里鄰結構，立體人口的分布取代平面的人口分布，使得派系的影響力大為衰退，選舉的人際關係必須重新架構，派系興盛時，選舉的樁腳可負責某一個投票箱開出多少票，外來人口增加後已經無法打包票，買票賄選成功的比率也大為降低，直接衝擊選舉文化。

台中市的市地重劃帶動了整個台中市的發展，創造了新社區的建設，也促使台中市人口的重新分布，其中最明顯的是市中心的人口向郊區、屯區移動，市中心區的人口逐漸外流，而屯區的人口夾雜著外來人口漸漸聚集形成新社區，舊市區的擁擠與停車空間不足，也造成舊市區商業行為的分散，形成許多外圍的商圈，而這些現象與市地重劃的辦理息息相關，反應在政治選舉上是政治人物選舉版圖的重新劃分。

事實上，台中市早期在1978年以前，土地呈現緩和增值的趨勢，而第一次實施市地重劃是在1968年於東區大智路附近，面積24公頃，第二次的市地重劃在西區的麻園頭段，面積24公頃，第三次也是緊接在西區的忠明段，面積19公頃，該三區重劃都是在1975年以前辦理完成，對台中市的地價並無顯著的影響，地價仍呈平穩微幅上漲的狀態。倒是第四期市地重劃，面積廣達440公頃，其中有一半是農業區變更的，變更後地價始大幅上漲，始有所謂的暴利可圖。而在市地重劃區炒地皮的消息也在此時開始傳播。

七至十二期重劃區是張子源任內規劃的，在林柏榕當選第十一屆市長後完成。在這六期的重劃過程中，無可否認的，地主或自願或被哄騙，財團、民意代表、部份政府官員直接或間接的獲得了土地買賣上的利益，重劃區區位的劃定和某些特定人士土地上的利益有關，重劃區位選定由官員、議會決定，如此成了一個政治的過程，其結果卻是替一些利益團體帶來經濟上的利益，但都市空間為之改變。另外值得注意的是在1969年以後地方派系已熟悉了土地投機的方式這一階段，由於大量進行市地重劃，為地方派系提供一個絕佳土地投機的機會，其挾著背後雄厚的信合社資金，與官員加入了此一土地爭奪的過程，而地方派系勢力之間的關係，亦在此階段因土地的關係而改變。

由以上的敘述得知政治人物與財團的關係，總離不開利益的結合，如何攫取相互間的利益，因時空背景的条件不同，各有選擇，而土地的買賣是當時時空背景下的產物。1987年至1990年台中市大量推動市地重劃期間，正是全國房地產價格狂飆時期，房地產狂飆也並不是僅台中市而已，其主要原因是中央政府徵收公共設施保留地，釋出大量資金致使民間游資過剩，無處宣洩而整個傾注於房地產市場，市地重劃因緣際會成了政治人物與財團最佳的厚植財力的捷徑，市地重劃也成了房地產狂飆推波助瀾的元兇。



圖 1 台中市一~十二期重劃區位置圖

資料來源：賴志彰，1997，*投機城市的興起—戰後台中市都市空間轉化之研究*

表 1 台中市各期重劃區與歷任市長、議長整理表

期別	名稱	辦理時間	市長	議長	面積 (公頃)	範例
一	大智路	54.12-56.8	張啟仲	劉火旺	14.5	大智國小附近
二	麻園頭	59.6-60.2	林澄秋	劉火旺	24.3	美村路南段
三	忠明	63.3-63.11	陳端堂	劉火旺	18.6	美村路北段
四	中正	68.2-69.8	曾文波	陳慶堂	440.7	西屯、北屯
五	大墩	72.6-74.1	林柏榕	林仁德	228.3	文心路、忠明南路間
六	千城	77-79.1	張子源	林仁德	19.4	南京路、練武路間
七	副都心	79 年度、81 年度	林柏榕	林仁德	353.4	文心路以西
八	豐樂	78 年度、80 年度	林柏榕	林仁德	148.8	南屯區、忠明南路以西
九	旱溪	79.1-81.2	林柏榕	林仁德	120.3	東區樂業路底
十	軍功、水景	81 年度開始	林柏榕	林仁德	220.0	北屯區軍功路一帶
十一	四張聲	81 年度開始	林柏榕	林仁德	139.8	豐樂路大連路肩
十二	同心路附近	81 年度開始	林柏榕	林仁德	79.3	西屯區高速公路以東

資料來源：賴志彰，1997，*投機城市的興起－戰後台中市都市空間轉化之研究*

肆、現在－政治承諾對於台中市地方經濟發展之影響

在台中市的地方經濟發展的過程中，政治人物的選舉支票，不但影響了自身的政治生涯，也大大地影響了台中市內部的空間使用與經濟發展，下列是幾個比較常被拋出的重大政治承諾與都市發展議題，分別是（一）升格直轄市、（二）中部國際機場、（三）中部科學園區、（四）鐵路地下化、（五）新市政中心，下面將針對各議題，分別的予以

探討，先對各議題予以描述說明，之後試著將各議題的成立與否對於台中市地方經濟發展的利弊得失加以辯證：

（一）升格直轄市

1. 說明：

台中市做為台灣省的最大省轄市暨中部地區的經濟行政中心，升格直轄市的呼聲就從來沒有停過，1990年台中縣政府主導行政區域調整工作計畫座談會中，獲得了縣市合併升格的共識，之後台中市議會除了1953年兼併鄰近烏日、大里、霧峰、太平等四鄉鎮的具體決議案外，1994年行政院制定直轄市自治法，降低直轄市人口標準，1997年由議長在內的各界代表也提出合併台中縣市升格直轄市的說帖，其主要升格的陳述如下：

- （1） 平衡北中南區域發展
- （2） 提升中部的政經地位
- （3） 建構中台灣經貿發展的新里程
- （4） 凍省後，高度民意支持。

而2000年總統大選後，台中市長提議台中市單獨升格直轄市是三階段論，以落實總統當選人陳水扁的競選支票，台中市成為第三個直轄市。

2. 升格直轄市：

其實台中市要不要升格直轄市除了，政治力的影響之外，到底要以什麼樣的形式來升格，才是影響升格與否的關鍵因素，關於升格的行政界線調整方面，一直以來都有不同的規劃方案，是否要合併台中縣的全部或部分鄰近鄉鎮、抑或是台中市以修改升格人口規模的方式單獨升格，都有不同的考量面向與升格規劃，而考慮到的因素，主要有國土計畫與都會區域的發展、政府組織與行政管理的改造、政治資源與其他縣市的競合等，假如以台中市地方經濟發展的角度來看，升格直轄市，不論是何種升格形式，無疑是確立台中市於中部地區發展的龍頭地位，也會使中央挹注更多行政資源於台中市的都市發展上，使的台中市可以進而成為多機能性與政治金融服務的中心，這對於地方經濟發展都具有正面的提升，唯一的疑惑是究竟中央能否有更多的資源給予新增的直轄市，就現況來看，台北市跟高雄市對於統籌稅款等稅收已爭論多年，若是加入台中市這個新的直轄市，恐怕政治的爭論會比實際都市功能的角色還來的難以擺平，相反地，若是升格後而沒有適當的在都市機能調整後，配與相當的建設與資金預算，過度成長的都會中心反而可能帶來都市化不經濟的負面效果。

3. 沒有升格：

若是保持現狀，沒有升格直轄市，台中市仍然是實質上的中部地區的政治經濟中心，只是缺少了可能的大型建設投資，但若有需求存在，民間的力量仍然會進行一些自力救濟的方法，不過少了公部門的主動建設，多少還是會減緩地方經濟發展的成長力道，所以大體上來說，升格直轄市對於地方經濟發展還是利多於弊。

(二) 中部國際機場

1. 說明：

中部六縣市人口約六百萬人，迄今無國際機場，中部民眾進出國門咸感不便，外商更因舟車勞頓，往返費時，前來投資意願大減。而中部唯一的機場—水湳機場設備不足，已趨飽和。故近年來工商團體皆大力呼籲爭取中部國際機場的設置，以因應中部旅客及未來兩岸三通之需求。

根據民航局資料及台中都會區運輸系統規劃之研究，中部地區每年的國際旅客人次達到 108 萬人次，平均每天的出國人次接近 3000 人，預估在 2011 年中部都會區國際航空需求量將達 540 萬人次/年，就興建國際機場而言，以達設置標準與市場規模值，經民航局初步研究評估，軍用清泉崗機場為中部國際機場之最佳位址。

台中市究竟有沒有必要興闢中部國際機場，可能有幾個主要的考量重點，除了每年中部居民旅次是否達到興闢的規模外，要在什麼地方（清泉崗或另擇地點）以及什麼性質（民用或軍民共用）開闢新的機場都是做決策前的依據，此外作為西部交通幹線的高鐵完工之後會對島內運輸結構產生什麼重大的改變目前還難以預測。



圖 2 水湳機場位置示意圖

2. 興闢中部國際機場：

目前最普遍的共識是將水湳機場目前航班的交通量移到清泉崗，而將水湳機場原址

的空間予以重新規劃，看是要作為大型開放空間或是新興科技園區之用，這個是目前看起來是相當可行的作法，對於新的機場比較沒有土地徵收的問題，不過這個方案的前提是必須要有軍方的全力配合，假如一切都可行，那台中的航空將會有較高的負載量，而且台中市的水湳機場原址將會有有一大片可供利用的精華空地，而週邊的住宅區與建築量體也能在沒有飛航限制的情況下得以自由發展，這些對於地方經濟發展不管在交通便捷度或是整體空間發展上，都是正面的提升，不過可能的缺點是清泉崗離市區的距離相對較遠，若沒有相關的交通聯絡道路的興闢，恐怕外來的使用情況為不如預期，而擴大場站後的清泉崗機場是否會對週邊的土地帶來環境衝擊，都是值得在決策過程中思考的。

3. 沒有興闢：

若是沒有興闢中部國際機場，水湳機場的遷建與否也是可以考量的方案，其實以台灣的相對空間距離，實在沒有需要闢第三個國際機場的必要性，若加強現有中正機場與小港機場的對外聯絡交通，也能夠補足中部地區島外的旅次需求，加上高鐵的完工，提供了便利迅速的島內運輸，是否要建立中部國際機場，可能就沒有急迫性，而在地方經濟發展上，沒有興闢新的中部國際機場，減少了對其他公共預算的排擠，也保全了未開發地區的環境品質。

(三) 中部科學園區

1. 說明：

從新竹科學園區成功帶動新竹地區的發展之後，各地要爭取設立科學園區的計畫就不斷的成為政治人物對於選民常用的政治口號，台中市為配合台灣發展成為「綠色矽島」的目標，以及在發展高科技產業促進產業轉型及要求中央落實區域均衡發展的訴求下，多年來不斷以優越的地理位置、豐沛的人力資源、完善的都市服務機能及相關基礎設施等優勢條件，積極爭取第三科學園區的設置。

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」，配合交通網路、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重鎮。

目前第三科學園取已落腳於台中縣市的大肚山麓，面積約 300 公頃，未來將以台中科學園區為核心園區、配合周邊台中工業區、機械工業區、軟體工業區等衛星園區組成一區域網，發展精密機械、光電、生化與航太等中部優勢科技產業。



圖 3 中部科學園區位置示意圖

2. 開發中部科學園區：

台中市若要真正要成透過科學園區的，加強地方經濟發展，必須要能掌握中部產業特色，才能讓科學園區在地方扎根，此外，園區必須提供具有吸引力的租稅優惠與完善的公共投資，才能在眾多的科學園區以及大陸廉價的勞力與土地中脫穎而出，成為企業廠商願意進駐的地點，而透過科學園區的設立，地方主要的目標是如下：(一)爭取中央資源的依賴心態 (二)促進產業轉型的企圖心 (三)增加地產行銷的媒介，這些因素都會影響地方經濟發展的表現，而科學園區若能和中部的大專院校及研究機構配合，在人力資源與技術研發上進行交流，不失為一種雙贏的策略，對於地方的人才與技術的創新育成，也能夠多所提升。

3. 沒有開發：

若是沒有如期開發中部科學園區，鄰近的游資可能會尋找可以投資的其他地點或老舊工業區再開發，對於經濟發展不無幫助，只是這個範圍，可能會跑到台中市以外的地點去，那對於台中市而言，則可能喪失了在高科技產業的競賽舞台，對於台中市的就業人口或是週邊的房地產都是損失，相關的大專院校也少了一個可以學以致用的場所。

(四) 鐵路地下化

1. 說明：

台中市初期發展係以火車站附近商業區為主，南北縱貫鐵路將市中心劃分為二，影響東西均衡發展，鐵路的地下化，除可改善都市之交通狀況，促進整體性及協調性運輸系統，並可促進都市之均衡發展。此外，在鐵路地下化後，其目前之倉庫、檢修場、貨運部份及路線均可空出，未來沿線土地之利用可作為以下幾種功能：1.滿足都市發展及交通需求(園道/快速道路)、2.提供市民休憩空間(帶狀公園/藝文走廊)、3.解決市區停車設施不足問題(平面/立體停車場)、4.行人動線系統佈設(步道/腳踏車道)。

鐵路地下化工程內容包括隧道工程、車站工程及週邊工程三大項，其中隧道工程由潭子火車站至烏日火車站間，全長約 15.3 公里，車站工程包括台中車站、北電聯車停靠站、南電聯車停靠站、台中車站特定區開發，週邊工程則為潭子站、烏日站站場改善，工程經費總計約 532 億元，工期約 8 年。(台中都會區鐵路地下化工程簡介，89.03，交通部台中市區地下鐵路工程處)

規劃多年的台中都會區捷運系統及鐵路地下化工程，由於國家及地方整體財政困難，造成經費籌措上的困境，在台中都會區人、車不斷成長的情況下，現有道路運輸系統已逐漸趨於飽和，以捷運、鐵路地下化之漫長工期來看，未來台中市仍需度過長達十餘年的交通黑暗期。



圖 4 鐵路地下化工程內容說明圖

2. 市區鐵路地下化：

台中市的鐵路地下化議題，一直是歷屆市長的重大競選承諾，不過到目前仍然是充滿許多變數的一項施政考驗，若然能順利實施全面台中市市區鐵路地下化，對於原本市中心的空間使用與商業發展有很大的潛在影響，首先是鐵路沿線的空餘土地以及週邊的土地開發都將呈現不一樣的風貌與利用價值，對於台中市衰退許久的舊市中心區，無疑是一股強心針，不管是作為開放空間或是供其他交通運具的利用，都能夠增強該地區的

土地使用強度，增加土地價值，對於地方經濟發展，可說不無貢獻。

3. 沒有地下化：

鐵路地下化的問題，與其以政治的層面來探討，可能經濟的層面佔的比重更高，執不執行的重點應該是政府在考慮其地下化的經濟效益後，能不能編列出足夠的預算，何況以台中市目前仍為省轄市的位階下，自主性的財源應該不足以自行獨立來進行鐵路地下化的改善工程，所以可能還要仰賴中央的資源補助，那勢必又要取決於政治條件的交換或是政黨色彩的異同。

（五）新市政中心

1. 說明：

台中市自民國 60 年代末期即有遷建市政中心之雜議，至 75 年都市計畫第一次通盤檢討完成正式確立新市政中心用地位置，並於 78 年、81 年分別完成細部計畫及市地重劃工作，84 年採取國際公開競圖方式，完成新市政中心之規劃設計作業，惟因財源籌措等重重因素，迄今仍未能順利動工興建，使得市政業務日趨繁忙之際，由於辦公廳舍不敷所需，而影響行政工作效率及為民服務品質。

新市政中心建設是邁向現代化都市的重要指標，台北、高雄、台南等城市皆早已完成新市政中心建設，台中市目前人口即將突破百萬，為提供升格直轄市後推動市政業務的中樞，亟需加速突破財源籌措之困境，使現代化的市政中心能早日加入為民服務的行列。





圖 5 新市政中心專用區位置示意圖

2. 開發新市政中心：

自從市中心商業區逐年的沒落以及逐漸西向發展的都市成長，新市政中心的整建就成為台中市所期待的一個重大的重心移轉，但是隨著七期的重劃區的整備到新市政中心的國際競圖完成，逐漸踏實的夢想，同樣地面臨了財源窘迫的困境，連私人開發商與建商也寄予厚望的七期新市政中心，卻在市政府無力動工興建新市政中心的當下，讓新市政中心的催生，缺了最後的臨門一腳，對於地方經濟發展而言，一個具有較大規模的行政轉運中心，甚至是加上休閒與表演藝術的重心，都是提昇台中市與其他都市在招商或移居的重要競爭工具，但是目前市政府懸而未決的進駐時程，也連帶的絆住了許多已經投入或計畫投入的私人開發者的投資動向，這對於活絡地方經濟或是刺激民眾消費往往都是利空的消息。

3. 沒有開發：

今天倘若原本就沒有開發新市政中心的計畫，那七期重劃區的地段，或許能在良好的區位優勢下，做更有效率或更密集的開發，而如今基地已經規劃，卻遲遲未能動工，使的該地在此不確定的因素影響下，充斥了許多臨時性建物或特種營業的營利行為，就位處在台中市入口地帶的七期而言，對於都市形象的影響可說不謂不大，對於有意行銷台中市地方行動方案而言，也間接地成為一個燙手山芋。

伍、未來一兩岸三通對於台中市地方經濟發展之影響

過去，台中市雖然扮演著中部地區的龍頭角色，但由於台灣以南北向為空間發展軸

向的基礎下，卻也是北部與南部兩極化發展的過渡區，不但沒有佔到太多位處中樞的便捷優勢，反而常常重大政策下的模糊地帶，如同一般台中政治人物口中所謂：「重北、輕南、忘台中。」

而如今在在兩岸互動頻繁的時局，兩岸三通的開放也逐漸地獲得共識，當國家的發展主軸轉為由台灣到大陸的東西橫向發展，而做為台灣本島中點的台中市，反而在這個都市間競爭的空間賽局中脫穎而出。

而台中港為距離廈門、福州最近之商港，以台中都會區之條件與地理區位，配合高鐵、中山高、中二高之陸續完工，台中港與中部國際機場成為兩岸直航之機會與可能性更加提高，針對此，台中市可以朝：物流配送中心、客運轉運中心、國際觀光消費都市等的發展定位努力，首先要先能具有拓展國際交流之運輸設施，建設完善國際水準的基礎設施，如擴建台中港與興闢中部國際機場及相關聯絡道路，促進跨國性的連結。第二要發展促進兩岸產經合作關係的工商服務門戶，充分掌握資金流、物流、資訊流等全球運籌下的企業佈局，制訂有利的投資環境與有效能的政府改革。第三，並且要形塑豐富、多元的國際觀光消費娛樂地區，營造有魅力的都市生活，建立可居的招商與旅遊環境。

假如達成上述的策略目標，雖然三通的事實決定在中央政府的國家發展政策，但若台中市能預先做好相關計畫與組織的調整，想必在真正三通之日，台中市必能掌握兩岸三通契機、建立互動窗口，運用兩岸交流輸紐地位，強化台中海空運輸機能，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台中規劃台中為「台商運籌中心」。這樣不只對於台中市的地方經濟發展，甚至對於全島人民都將是莫大的福氣。

陸、結論

檢視了台中市過去、現在、未來在政治力影響下的地方經濟發展，可以發現台中市確實是個深受地方政治的決策所掌握的實體，不管是地方派系對於土地開發與市地重劃的操控，或是歷年的重大政策，都牽動了台中市整體的空間佈局，而中其牽涉到的地方經濟發展，可能從土地使用、交通、產業、到政府組織等的複合式的議題，卻都囊括在政治力影響可及的範圍，所以往後在針對地方經濟發展的策略方案研擬過程中，必須把政治的影響變數一併考慮進來，才能夠有效降低方案實行的不確定性。

而未來因應兩岸三通可能帶來的龐大商機抑或是伴隨而來的外部性，本地的政府、廠商、居民是否已有充足的準備能夠面對急遽的發展變化，倘若台中市在這場都市競爭過程中勝出，那可預見的將來會有更多巨大的衝擊，使的台中市的地方經濟發展不再只是地方性的經濟發展，更可能躍而成為台灣島的交通中樞，扮演台灣與世界工廠接軌的關鍵門戶，想必那時候的台中市，也將會是全國的台中市，因此，透過有效且具體的政治干預，才是保障地方經濟發展的良方。

參考文獻

[書籍]

施威全，1996，*地方派系*，台北：揚智出版社。

廖俊忠，1997，*台灣地方派系的形成與質變*，台北：允晨文化。

[期刊]

林瑞穗，*都市社會學的理论探討途徑*，*思與言雜誌*，Vol. 22，pp365~380

章英華，*都市社會學中有關空間結構的研究*，*中國民族學通訊*，民國 79 年 2 月，Vol. 27，pp40~47。

Walton, John, 1966 “Differential Patterns of Community Power Structure”, Northwestern University Press. Pp448~447

引自陳坤宏，“Theories and methodology on Study of Spatial Structure”，1991，pp223~229
M. Gottdiener, 1985 “The Social Production of Urban Space.” chaps 4.5.6 Austin: university of Texas press.

[會議]或[技術報告]

逢甲大學建設學院，2001，*修訂台中市綜合發展計畫*，九十年十二月。

曾國鈞，2002，*市地重劃對台中市政治生態之影響*，2002 土地管理研討會，台灣台中，6 月 15 日。

[博碩士論文]

張文欽，1994，*從權力結構取向探討台中市西屯區空間結構之研究*，逢甲大學建築及都市計畫研究所。

施怡真，2002，*台中市都市周邊重劃擴張與舊市區更新關係之探討*，碩士論文，逢甲大學土地管理研究所。

黃河順，2001，*以系統動態方法分析政治經濟環境對區域發展差異影響之初探*，碩士論文，成功大學都市計畫研究所。

湯國榮，1996，*台中市空間發展政治經濟史考察*，碩士論文，逢甲大學建築及都市計畫研究所。

賴志彰，1997，*投機城市的興起—戰後台中市都市空間轉化之研究*，博士論文，台大建築與城鄉研究所。