

集集大山觀光發展規劃案

集集大山很有視-集光號

執行單位:台灣嶺界有限公司

計畫主持人:曾俊琳

國立暨南國際大學 - 觀光休閒與餐旅管理學系碩士

中華民國 113 年 12 月 15 日

目錄

第一章	前言	1
第一節	計畫緣起與目的	1
第二節	計畫內容	1
第三節	工作流程	3
第二章	歷史文獻及規劃	4
第一節	集集的歷史	4
第二節	相關論文研究	8
第三節	相關案例	10
第三章	現況調查與歷史資料分析	13
第一節	歷史分析	13
第二節	發展現況	13
第三節	人口資料分析	17
第四章	執行成果	22
第五章	結論與建議	43
第一節	結論	43
第一節	建議	43
參考文獻		44

第一章 前言

第一節 計畫緣起與目的

一、計畫背景：

集集擁有全台灣歷史展最重要的一環，但至今知曉的人卻寥寥無幾，「林爽文事件」。一七八六年清朝時代最大規模的抵抗行動「林爽文事件」當時林爽文為何選擇集集作為戰場，以及與清軍作戰情形如何呢？成千的無主屍骸又為何被埋葬在大眾爺廟的後面？

自清代道日治初，中部抗清抗日之活動，都與集集產生關係。即使有上萬的軍力，林爽文仍然擋不住乾隆皇帝特令愛將福康安與海蘭察統領各省將帥精兵共一萬一千人，以及一百名滿州勇士的精銳部隊，林爽文的異姓結盟的天地會黨的有志之士、台中地區的抗清份子最能打仗的兩千多人都在集集埔的戰役中壯烈成仁。集集集擁集集擁有全台灣歷史展最重要的一環，但至今知曉的人卻寥寥無幾，「林爽文事件」。有全台灣歷史展最重要的一環，但至今知曉的人卻寥寥無幾，「林爽文事件」。心，且提升學術研究價值，以期再現往日風華。

二、計畫目的：

為使集集能夠重現昔日榮光，提升集集觀光發展躍升國際及順應世界人權主張崛起之潮流，故項目規劃分別為集集大山山頂集山腳兩處，作為觀光發展及世界人權設計安排。在此主張規劃設計林爽文雕像一處及山腳與山頂銜接觀光纜車設施一處。

未來主要發展重點為歷史重現與生態復育，透過教育推廣和旅遊體驗、促進與社區和地方合作，並強調人權保護和歷史教育的品牌核心價值，規劃針對性旅遊市場推廣策略，以吸引各國遊客。透過纜車設計，整合人文歷史和文化資源，使集集可以實現國際亮點的發展。

第二節 計畫內容

一、執行內容:

(一)規畫範圍：本規劃以集集鎮集集大山為範圍。

(二)方法與步驟：

1. 環境與資源現況分析

根據集集鎮現有遊憩資源及環境概況蒐集相關資料進行調查及分析。

2. 發展潛力與策略建議

打造國際性亮點：「人權」一直以來都是世界各處主張之潮流，近年以巴戰爭集各大國對於人權意識提升，然而集集在百年前的對於人權主張的慘烈戰役更不該遺忘，因此，用以主張人權至上，打造國際性亮點勢必會大來非常可觀的人潮。

3. 提升交通便捷性：提供一種快捷、安全的交通選擇，改善山區的交通問題，減少遊客的出行時間。

4. 增強旅遊吸引力：通過世界性議題，打造聚焦雕像，建設連結山頂與山腳地面纜車系統，吸引更多的國內外遊客，提升集集大山的旅遊吸引力。

5. 促進經濟發展：刺激當地經濟增長，創造就業機會，改善基礎設施，提高居民生活水平。以帶動地區觀光發展，創造經濟效益。

二、計畫期程:

(一) 履約期限

中活民國113年10月15日至113年12月15日。

(二) 計畫內容

(1) 現況調查與資料蒐集作業

1. 文獻回顧及蒐集分析:提出相關歷史文獻及國內外纜車規劃案例。

2. 現況與歷史分析:如交通條件、遊客量、周邊景區設施及景點盤點。

- (2) 評估分析與未來規劃
1. 調查遊客對於纜車景點的接受度及台灣各區鐵道旅客流量的統計調查、硬體設施及服務品質等，是否符合需求等。
 2. 探討國外纜車規劃及周邊遊憩資源串聯發展之潛力分析。
 3. 未來纜車規劃與可行性評估，利用集集當地豐富的歷史資源與結合社區及附近生態教育中心，可朝國際亮點、歷史教育、生態教育園區等發展。
- (3) 策略與建議
1. 人物雕像規劃:總高17米87(義喻1787年集集-順天戰役)。需比轉播站低，以避免影響專播站發射功能。
 2. 地面纜車規劃:總長度約1.5公里，涵蓋主要觀光區域，根據地形設計合理的纜車路線。
 3. 纜車站數量：山腳站：起點站。山頂站：終點站，運營班次：每小時運營4班次/15分一班，每班次可容納80乘客，雙軌往返設計一日可往返64次，共計約5120人。

三、工作流程

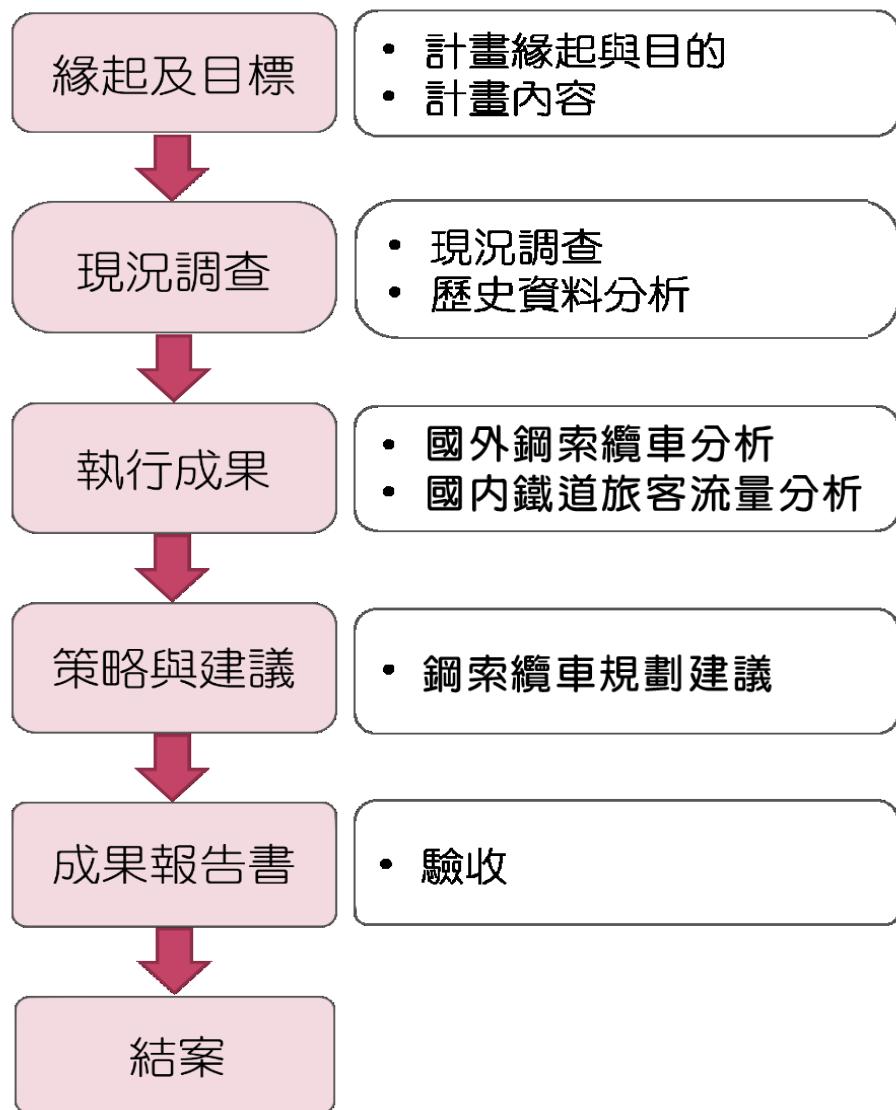


圖 1-1 工作流程圖

第二章 歷史文獻及規劃

第一節 集集的歷史

一、林爽文事件

乾隆五十一年（公元

1786

年）的十一月廿七日，林爽文的異姓結盟的天地會黨的有志之士、台中地區的抗清份子共兩千多人，攻打大墩營汛、又成功於兩日後攻下彰化縣城，之後他們便擁戴林爽文為帶頭大哥，舉「順天國」的旗幟一路橫掃官兵，南下攻占諸羅縣城，然後與南路抗軍領袖莊大田合攻台南府城。莊大田手下有兩、三萬武裝民兵響應。

抗清事件持續延燒一年又四個月，當時乾隆皇帝曾派遣三位水、陸提督、多位將軍、總兵等高級將領東渡平亂，但均告失敗。最終乾隆特令愛將福康安與海蘭察統領各省將帥精兵共一萬一千人（號稱十萬大軍），以及一百名滿州勇士，於乾隆五十二年（公元
1787年）十一月一日於鹿港上岸，解圍諸羅縣城，然後便帶兵北上去收復林爽文於大里杙的元帥府。

乾隆五十二年（公元

1787

年）十一月廿四日「大里杙之役」的深夜，林爽文為了保護上萬的部下和眷屬，連夜撤離大里杙悄悄入山，以集集埔作為抗清的背水之最後一戰。他帶著八、九千人之部隊沿著內山路線，經過草屯九九峰、平林仔（坪林）、中寮一路往南到達集集埔。集集埔因特有的地形地勢，又是進入內山日月潭、埔里社的要路，故林爽文選其為抗清最後的決戰地點，連福康安也不禁這樣形容戰場的風景，他給乾隆皇帝的奏摺裡說：「初五日，臣等帶兵前往察看；該處山勢，南北斜對，兩山之中，橫繞大溪一道，即係虎尾、東螺兩溪上游，地名濁水溪。」也簡要言明集集在地理上的重要性：「集集埔為入山要路，林爽文預為退守地步，於該處臨溪設卡，據險死守。」：《集集鎮誌》則如此描述集集埔的險要地勢：「集集難靠濁水溪，東北倚集集大山，平原山地交今之地，正是『山徑崎嶇，阻溪為固』、『一夫守險，萬夫南越』、『各社總路隘口』、『入山要路』，是入埔里水社必經之路。...因此，自清代道光治初，中部抗清抗日之活動，都與集集產生關係。集集為兵家必爭之

地，十分允當。」即使有上萬的軍力，林爽文仍然擋不住福康安的精銳部隊，最能打仗的兩千多人，都在集集埔的戰役中壯烈成仁。

二、集集大山規劃

為提升集集觀光發展躍升國際及順應世界人權主張崛起之潮流，故項目規劃分別為集集大山山頂及山腳兩處，作為觀光發展及世界人權設計安排。在此主張規劃林爽文雕像一處及山腳與山頂銜接觀光地面纜車設施一處。

1. 山頂位置：集集大山設置一處-

林爽文極簡風之巨型雕像一處，主張人權至上(如巴西為主張和平的耶穌巨型雕像)，雕像下方設置觀景台及農特產賣場、停車場等及其他公共設施。

2. 山腳位置：集集大山地面纜車系統，在改善南投縣集集鎮至集集大山的交通連接，提供便捷的山區交通，提升旅遊體驗，並支持當地觀光增長。該系統將為遊客提供壯觀的山區景色，並促進南投地區的旅遊業發展。此地點為集集大山的起點，交通便利，附近設有旅遊中心和主要住宿設施。

整體規劃發展涵蓋七條軸線，包含「日月潭觀光軸」、「合歡星空軸」、「玉山溫泉軸」、「藝術溫泉軸」、「阿里山軸」、「八卦山休閒軸」、「集集鐵道軸」。以集集為觀光發展結合周邊景點，強調歷史文化與生態教育，串聯各方觀光據點。

三、打造國際性亮點

「人權」一直以來都是世界各處主張之潮流，近年以巴戰爭集各大國對於人權意識提升，然而集集在百年前的對於人權主張的慘烈戰役更不該遺忘，因此，如能打造-

林爽文巨型雕像用以主張人權至上，打造國際性亮點勢必會大來非常可觀的

人潮。

為配合南投縣打造觀光首都的施政願景，於集集大山規劃觀景纜車住要目標如下：

1. 提升交通便捷性：提供一種快捷、安全的交通選擇，改善山區的交通問題，減少遊客的出行時間。
2. 增強旅遊吸引力：通過世界性議題，打造聚焦雕像，建設連結山頂與山腳纜車系統，吸引更多的國內外遊客，提升集集大山的旅遊吸引力。
3. 促進經濟發展：刺激當地經濟增長，創造就業機會，改善基礎設施，提高居民生活水平。

集集地區觀歷史文化豐富，卻缺乏亮點規劃，吸引旅客到集集之特殊性，規劃地面纜車以增加旅遊人次之觀光效應。

四、具體設施規畫

以下列出該計畫與相關之施政方針：

(一) 人物雕像規劃

雕像總高：面濁水溪，高17米87(義喻1787年集集-順天戰役)。需比轉播站低，以避免影響專播站發射功能。

(二) 地面纜車規劃：

纜車長度：總長度約1.5公里，涵蓋主要觀光區域，根據地形設計合理的纜車路線。

(三) 車站數量：

1. 設立2個主要纜車站

(1) 山腳站：起點站，設有售票窗口、等候區、資訊櫃台、小型商店和休息區。

(2) 山頂站：終點站，設有觀景平台、餐飲區、紀念品商店及公共衛

生設施。

2. 營運班次

- (1) 每小時運營4班次/15分一班，每班次可容納80乘客，雙軌往返設計，一日可往返64次，共計約5120人，根據需求設計高效的運行計畫。
- (2) 日常流量：預計每日乘客流量為5000人次，主要集中在周末和假期。
- (3) 旺季流量：在旅遊旺季和節假日，流量可達30000人次，根據當地旅遊活動和節慶情況調整。

五、2030 南投縣永續發展政策白皮書

南投縣觀光政策白皮書主要目標為打造國際觀光首都，並提升南投縣整體旅遊品質。南投縣政府將訂定環境乘載量績效管制措施，以 1 低 3 高(低乘載、高品質旅遊、高價值性、高安全性)的總量管制策略，來提升遊憩價值及安全舒適設備的旅遊方式，以提高南投縣整體旅遊品質，其九項觀光宣言如下：

- 1、打造南投縣成為國際觀光首都。
- 2、觀光立縣，全面支持南投縣觀光主流化之施政方針
- 3、保育自然與文化觀光資源，發展永續觀光產業。
- 4、發展觀光，必須尊重原住民文化及傳統民俗文化
- 5、建構觀光產業安全旅遊環境，確保旅遊安全。
- 6、推動七大軸線打造觀光亮點與四大區域之觀光整備。
- 7、積極辦理重點觀光圈品牌行銷與推廣，拓展國內外旅遊市場。
- 8、善用最新科技，發展智慧化觀光。
- 9、妥善落實觀光地區防疫政策，超前部署疫後觀光發展，全面提升旅遊接待品質。

觀光處更以「永續觀光、領航臺灣」為行動核心，其行動方案為：

- (1)辦理「南投觀光發展細部規劃案」，來推動南投縣「特色觀光-亮點軸線・亮眼南投」施政重點，達成「觀光首都・宜居城市」施政願景。
- (2)建立南投永續旅遊準則，輔導產業永續轉型。
- (3)根據南投縣環境特色，發展低碳及永續的旅遊活動，或透過活動傳達永續概念或精神。
- (4)打造永續旅遊新亮點。

許縣長認為，南投目前的觀光景點已很充足，故應努力讓這些景點朝向永續發展，而過去關於許縣長政見涵蓋以下項目：除了以特色觀光，發展南投旅遊亮點，更以永續家園為目標，使南投朝向永續發展。

- 打造國際亮點 - 整合觀光軸線・亮眼南投

- 一、打造新旅遊亮點 - 七大觀光軸線：吸引國內外旅客到南投進行多日多點的深度旅行。
- 二、纜車觀光低碳旅遊：推廣低碳旅遊與歷史教育，實踐淨零排放的永續發展目標。
- 三、推動以重現歷史文化創造觀光深度，引領新型態觀光模式。

- 提升旅遊深度 - 重現歷史文化・精闢南投：

- 一、成立集集歷史研究發展辦公室，進行在地相關歷史重現，規劃亮點再造集集在地觀光優化。
- 二、推廣「低碳旅遊」，提升景區繁榮，並推動淨零排放觀光旅遊行程。
- 三、以纜車規劃作為落實低碳永續為施政核心，縣府增設「永續長」一職，規劃縣內永續計畫與政策。

綜上所述，南投縣以觀光首都為品牌來打造地方形象，除了在原有的優越基礎上，朝向環境保護，以創新永續為方向，在包含觀光旅遊、企業招商等面向上，導入低碳永續的概念來發展，並依據聯合國所發布的

項永續指標，以低碳旅遊作為觀光發展的主軸，集集大山纜車規劃的發展方向，應連結以友善環境、永續發展，呼應推廣生態旅遊與永續觀光的概念為構思。

第二節 相關論文研究

一、鐵道觀光之研究

1. 集集地區遊客旅遊動機、滿意度與重遊意願之研究(呂長賜 2006)

該研究在探討集集地區遊客之旅遊動機、滿意度及重遊意願，並進一步分析集集地區服務設施應加強改善的項目及影響遊客重遊意願的因子。本研究採問卷調查方式，便利抽樣集集地區的遊客，以進行資料搜集，共得386份有效問卷。資料分析方法包括描述性統計、T檢定、單因子變異數分析、皮爾森積差相關、因素分析、信度分析，迴歸分析及重要表現程度分析法(IPA)。

2. 旅行社推動鐵道旅遊對於低碳旅遊動機、環境認知與旅遊意願之研究(方芳，2023)

該研究在探討旅客對於鐵道旅遊與生態環境的因果分析，在旅客對於鐵道旅遊的情懷與旅遊過程的内心感受和滿意度的整體調查。旅遊品質分為4大面向包含：環境設施、服務品質、資訊傳達和顧客關懷，透過問卷調查，分析遊客對各構面的重要度和滿意度，研究建議旅客應根據調查結果，針對鐵道旅遊的推廣以提升遊客滿意度，進而增加鐵道遊客人數和達到推廣低碳的旅遊目標。

二、歷史文化行銷

來台旅客對台灣的文化認同、國家印象對旅遊動機的影響之研究(李永彬，2018)。

該研究在探討2015年來台旅遊的東南亞旅客人數不管增長，佔來台入境旅客中第三名，雖然台灣一直以來很積極開拓國外觀光旅遊市場，並且在南向政策下台灣的曝光度越來越高，但是目前仍台灣的資料都缺乏對國外旅遊動機之研究有所了解。因此本研究將針對來台的國外旅客進行探討，希望藉由對國外旅客進行研究分析，以探討國外旅客來台的旅遊動機是

否與文化認同和國家印象有關係影響。

三、研究分析與結果

1. 需求分析 - 以顧客觀點分析鐵道觀光為例:

交通部統計處「2016

年我國運輸及觀光指標世界競爭力排名概況」摘要自瑞士洛桑管

理學院 (簡稱 IMD) 之「2016

年世界競爭力報告」，整理的資訊顯示我國之觀光收入占 GDP

之百分比在 2016 年版排名位居全球 23 名，在亞洲排名第 5

名，每平方公里鐵路長度 所計算的鐵路密度全球排名第 20

名，在亞洲排名第 4 名，足見觀光已

經是我國重要的產業之一，而且亦有發展鐵道觀光的潛力。

2. 結果需求-以基礎設施探討規劃需求:

臺灣擁有悠久的鐵路歷史與鐵路基礎設施相關的歷史價值代表鐵路觀

光體驗的獨特部分。這些資產的整合將使臺灣的觀光產品多樣化，並

提升臺灣作為亞洲領先觀光目的地之一的形象

。近年來，加上節能減碳環保意識抬頭，國內外搭乘火車進行旅遊活

動普遍，以鐵道主題的旅遊蔚為風潮。

減少運輸部門的碳排放在臺灣亦是運輸領域重要的議題。根據行政院

環境保護署的統計資料，2019 年運輸部門溫室氣體排放量約為

36.998 百萬公噸二氧化碳當量 (MtCO₂e)，占臺灣總體排放量約

12.889%，其 排放量為排名第 4

的部門，運輸部門主要排放量來源為公路運輸。

藉由整合鐵道觀光與創新服務模式，可以增加鐵道觀

光之魅力及市場接受度，而且透過創新服務可以發展旅客需要的鐵道

觀光服務內容，進而拓展新商機與提升鐵道觀光的競爭力。

因此，本研究主要採樣本透過基本資料分析，以及更深入的信度分析、相

關分析、迴歸分析等各種統計工具中的方法來對本論文進行實證研究。最後則是會使用迴歸分析的方式來驗證本研究所提出之各項假設。經過實證研究，國外旅客的台灣文化認同對於之旅遊動機是有顯著的影響；尤其馬來西亞旅客的台灣國家印象對於之旅遊動機是有顯著的影響；馬來西亞旅客的台灣文化認同對於之台灣國家印象是有顯著的影響；台灣國家印象在台灣文化認同與旅遊動機是有顯著的影響，產生部分中介效果。

第三節 相關案例

一、國內外案例

1. 香港太平山纜車

1883年，香港人口已達至173,475人，而居住在太平山頂的家庭只有30至40戶。雖然，早在1873年，山頂酒店已開始營業並吸引著富豪顯赫和名流紳士光顧，往來太平山頂仍是倚賴「轎」為主要交通工具。1881年5月，蘇格蘭人亞歷山大•芬梨•史密夫雄心勃勃，提議了一項建造港島纜車鐵路的計畫，將美利樓與維多利亞峽連接起來，從而加快了山頂地區的住宅開發。1882年，該計畫獲得了政府批准，並成立了香港高山纜車鐵路公司。山頂纜車於1888年5月30日開始投入服務，成為全亞洲最早的纜車索道系統，鐵路全長1,350米，中途共設5個停車站。

2. 阿里山鐵道

2022

年在林木開採時期，該鐵路包括一條主線、兩條林場幹線，及眾多由主線及幹線分歧出的作業支線。隨著本路線的觀光化，阿里山森林鐵路包括主線阿里山線以及兩條觀光用支線眠月線及祝山線，主線連結阿里山神木及阿里山火車站的部份又常被稱為神木線。終點站阿里山車站曾毀於921大地震，經數年重建後，新站已經於2007年9月13日開放使用。眠月線於921大地震毀壞嚴重停駛，於2008年5月完成部分路線修復，卻又毀於2009年八八水災。2009年8月8日的莫拉克風災，重創阿里山林鐵本線，全線出現421處毀損，陸續修復後，2015年9月全線試運轉成功，農委會林務局規劃於既有42號隧道東側興建新隧道，全長約1104公尺。

二、規劃案例相較

香港太平山纜車因路線過短且地形過陡，所以採直線方式吊掛車體，遊客站立困難，總時程約10分鐘，而阿里山鐵道路線以多處Z型路線做迂迴上升，行徑時程過長，總時程約5個小時。本案路程規劃地面

纜車行駛時間約25分鐘，對於旅客來說此時程十分恰當。

因本案以原有地形地貌規劃，以山頂陵線方式規劃本案以M字型上升登頂(圖一)，這也將是集集大山地面纜車未來進軍世界遺產的重要立足點。

三、鐵道旅遊相關案例

1、台灣之光-鳴日號：

台鐵美學觀光列車「鳴日號」及「鳴日廚房」，自推出以來，即造成轟動，堪稱台灣最頂級的觀光火車，擁有一批死忠粉絲，每每行程上架就秒殺，對過去台灣民眾習慣的國旅價位而言，價格不低，但為什麼搭過的乘客讚不絕口、不斷回流？為你解析一生必搭的6個理由！

1. 全台最豪華觀光列車 獲得國際設計大獎、台灣之光。
2. 尊榮禮遇 極致貼心舒適之旅。
3. 「鳴日廚房」餐車媲美米其林五星級具特色「鳴日號」便當。
4. 規劃鐵路+公路行程運用專列優勢。
5. 打造獨家深度行程深度體驗風土人情。
6. 鐵道旅遊減少碳足跡排放。

2、火車的速度是最佳選擇，從歷史看見台灣之美

。

1. 山海交會的彰化扇形鐵路

全台在台北、新竹、彰化、嘉義、高雄及高雄港共有六處扇形車庫，現在拆到只剩彰化這座，並且仍在使用。

2. 燒出200年瓷器的鶯歌鐵道

尖山埔在二〇〇〇年時改成了觀光取向的「鶯歌老街」，相對於人潮洶湧的「老街」文化路猶如被遺忘的碎片承受時代的淘洗。

3. 百年阿里山小火車

阿里山鐵路於一九一二年完工通車，一開始是日本殖民政府為搬運山上的紅檜、扁柏與鐵杉等珍貴木材所建，後來兼載客，成了山區居民重要的交通工具。

4. 第一條鐵路支線-平溪線

平溪線是歷史最悠久的鐵路支線，原本是台陽礦業的運煤專用鐵路，後被總督府收購兼辦客運。

5. 學生的最愛-追分火車站

那年代車票吉祥語的風潮，最有名的大概是「永保安康」、「追分成功」、「慶中台大」的車票吧。

6. 人生必搭-南迴普快

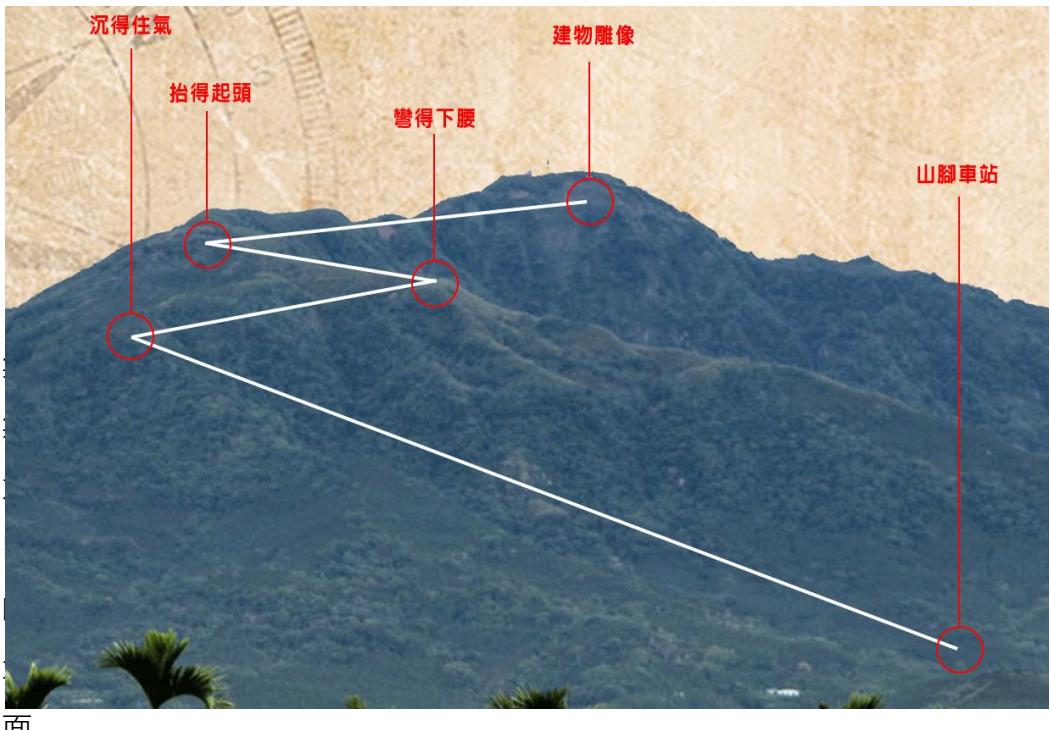
從屏東枋寮站到台東站，還行駛著全台灣碩果僅存的藍色普快車，這個在許多老一輩人心中充滿回憶的列車，不僅只是火車，而是包裹著過往的時間以及人們心中的記憶。

3、南投之光-集光號：

本案觀光列車「集光號」一旦乘坐，小鎮風光一覽無遺，台灣旅客對於追求極光遙不可及，若能以「集光號」作為本案列車取名，以追求台灣集光作為推廣，勢必可省下大量廣告支出亦可造成轟動，堪稱台灣頂集的觀光火車，必將擁有許多粉絲推崇，在此解析一生必搭集光號的6個理由！

1.全台唯一M字型軌道列車(圖一)。

2. 最短時程從平地至山頂風光一飽眼福。
3. 推出「集光美食」以當地特色-香蕉佐餐。
4. 規劃歷史鐵道文化行程運用在地歷史打造深度。
5. 以黃色車廂打造特色行程深度體驗風土人情。
6. 鐵道旅遊減少碳足跡排放。



纜車能夠同時滿足遊憩需求與環境保護的雙重目標，並結合旅行社、交通業、住宿業、旅遊地等相關社團組織與觀光產業，為國內外旅遊人士提供優質的低碳旅行並推廣生態旅遊，發揮環境教育功能，創造相關產業的永續經濟價值，進而拓展消費族群，以提升生態旅遊的能見度。

相關設計及營運規畫，詳附件(一)

第三章 歷史分析與發展現況

第一節 歷史分析

集集最早屬諸羅縣所轄，在1723年屬彰化縣沙連堡。1875年集集堡成立，屬埔里社廳，隘寮地區屬彰化縣沙連下堡。1895年後改台中縣集集辦務署集集堡，1898年改臺中縣南投辦務署集集堡。1901年再改為南投廳集集堡。1906年成為南投廳集集支廳。1920調整為台中州新高郡集集庄，1940升格為集集街。

1945年10月，中華民國接管臺灣，並調整全臺行政區，集集鎮屬臺中縣玉山區。1950年1月，將集集鎮社子、拔社埔、郡坑等地劃出水裡鄉。10月，南投立縣，與臺中縣分治，並撤廢區署，集集鎮改隸南投縣

第二節 現況發展

一、交通狀況

- 1.鐵路:集集線-龍泉車站>集集車站>車程。
- 2.公路:台3丙線、台16線、縣道139號、投27線、投54線。
- 3.公車:員林客運

【6702】車埕 - 員林。

【6726】水里 - 集集 - 竹山。

【6734】集集 - 東埔（台灣好行東埔線）。

【6801】日月潭 - 溪頭（與南投客運聯營）

總達客運

【6322】台中 - 南崙 - 水里

【6333】台中 - 中興 - 水里

【6333A】台中 - 國道3 - 水里

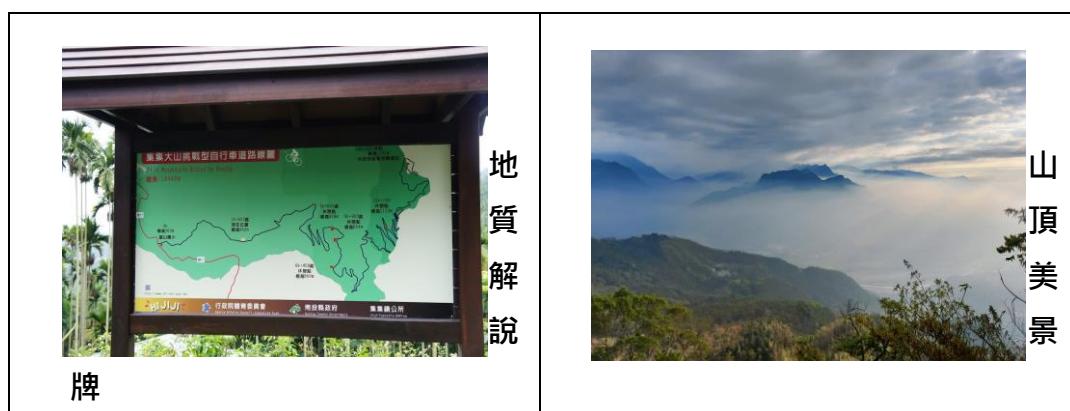
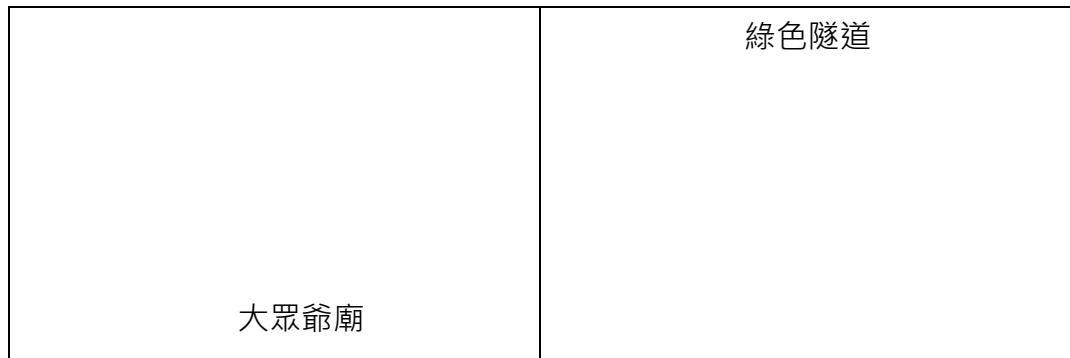
【6333B】台中 - 高鐵 - 水里

南投客運

【6801】日月潭 - 溪頭 (與員林客運聯營)

二、實地調查影像記錄





三、周邊遊憩資源盤點

集集大山位於前往水里、阿里山、日月潭、鹿谷之路徑周邊，周邊遊憩資源豐富，觀光資源以自然資源為主，古蹟文化為輔，如大眾爺廟、明新書院、特有生態教育保育中心、溪頭自然教育園區等知名景點。

1. 大眾爺廟

集集大眾爺廟，又稱大眾爺祠，是位於南投縣集集鎮的廟宇，據傳創建於清朝乾隆年間，收埋林爽文、戴潮春兩次事件亡故者之骨骸。所在風水據傳為「鯉魚地」，又鄰近公園、有集集大樟樹景觀，故為地方休憩場所及重要信仰中心。

2. 明新書院

明新書院於民國七十四年奉內政部核定為三級古蹟，修護皆依古貌建材，日式風格，是日治史實的證明，然而其簡樸古拙的格局，是漢族移民屯居的精神所在。

3. 特有生態教育保育中心

為了推動台灣本土生態教育，生物多樣性研究所有座以靜態展示的「保育教育館」，詳細介紹台灣的生態系、特有的動植物及環境保育問題等展場，並且不定期舉辦各種主題展覽；教育館設有解說員，以深入淺出的方式，引導民眾更了解保育概念。此外，還提供生態影片欣賞、電腦多媒體、保育圖書、資料等服務，是我國內保育教育重要場所之一。

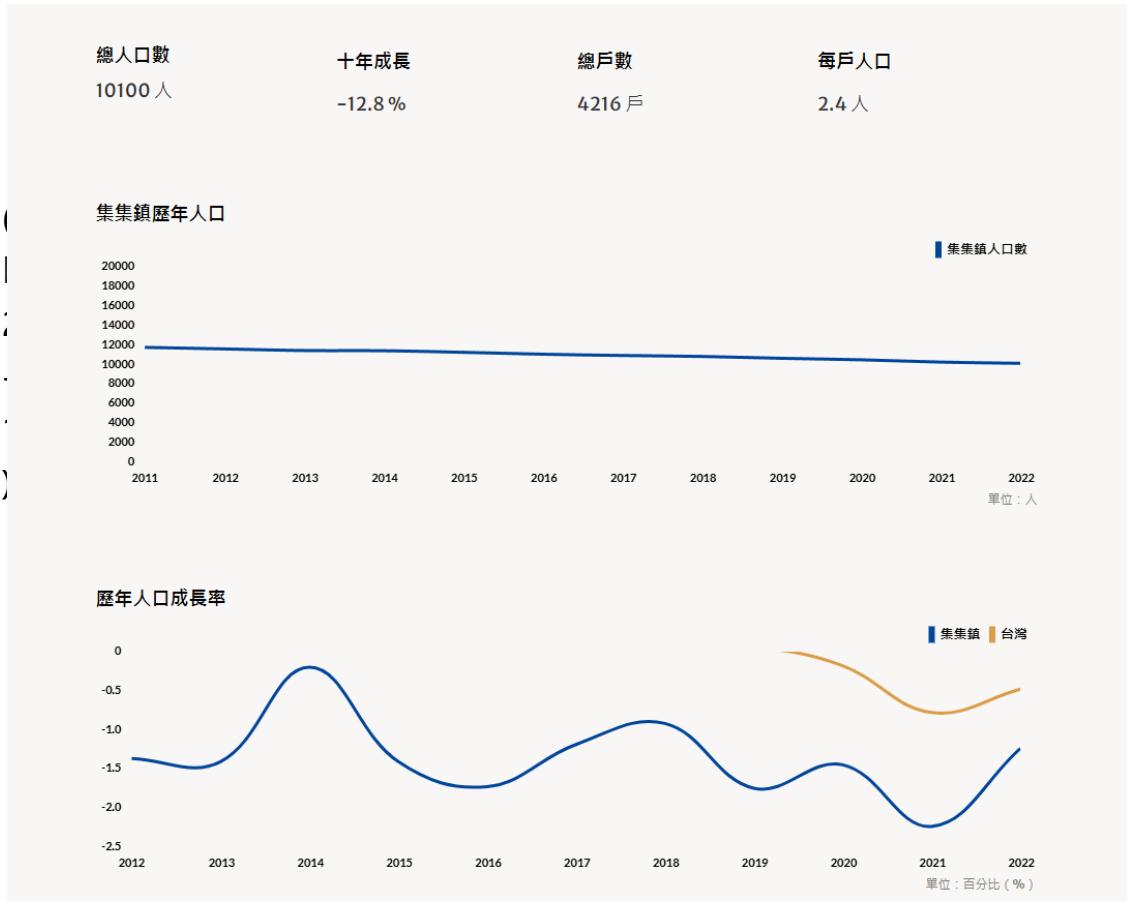
4. 集集大山轉播站

歸屬雪山山脈集集稜脈，海拔高度1390m，基點是座二等三角點。由行政院體委會選出台灣小百岳之一，編號50。集集大山山頂設有眺望台、停車場，視野遼闊可透視日月潭、及濁水溪沿岸市區，如水裡、集集。甚至最遠可眺望到濁水溪對岸鄉鎮鹿谷，以及玉山山脈、中央山脈等名山。由於集集大山山頂處視野範圍甚廣，已成召覽喜好攝影人士前來取日月潭全景，與水里溪對岸的水社大山遙遙

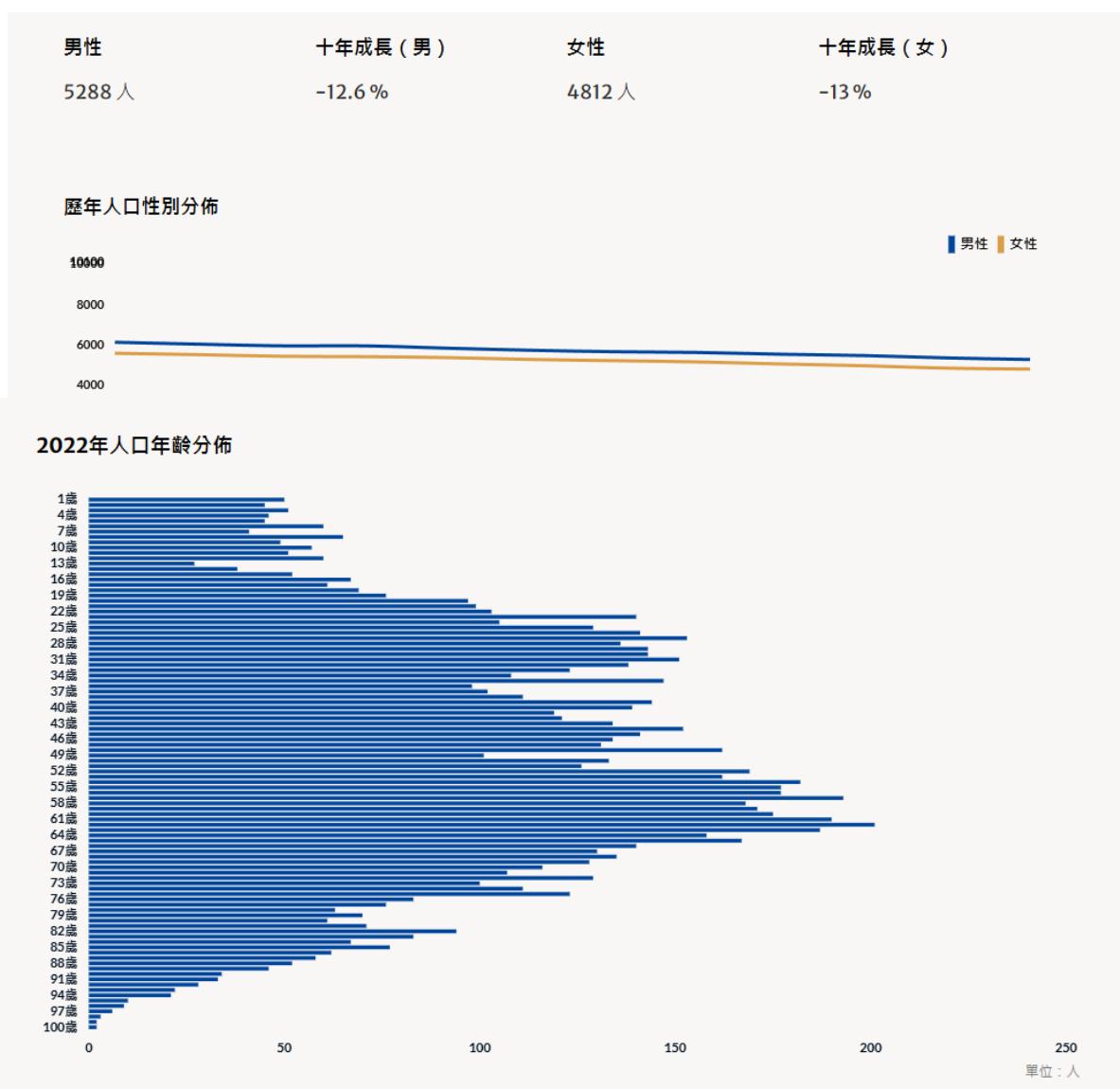
相望。

第三節 人口資料分析

集集鎮在2023年的統計中，共有 10100人，以及 4216 戶，相當於每戶平均有 2.4 人，過去十年的人口成長率為-12.8%，2023年總共有10100 人。(圖2-1)



集集鎮的男性人口有5288人，女性則有4812，相當於109.89%的性別比。同時，過去的十年中，女性成長率為-13%，而男性十年成長率為-12.6%(圖2-2)，約有7.6%為15歲以下的幼年人口、68.9%為15-64歲的人口、而23.5%為65歲以上的老人人口。(圖2-3)



政部於2020年首度和電信業者合作(圖2-4)，運用基地台的訊號所做的人口統計中，我們可以看到，南投縣集集鎮中，平日日間活動人數為平日夜間停留人數的103.4%，約為0.9萬人，相對於2020年戶籍人口的1萬人中相差了-0.2萬人。而假日日間的活動人數則相對於假日夜間停留人數的103%，約為0.8萬人。從旅次的角度來看，南投縣集集鎮平日的旅次則平均在1.5萬次，而假日的旅次則為2萬次。



據
南
投
縣

About The Authors

在這一篇的數據統計中，BPM團隊整理了來自內政部、統計局、戶政以及地方來源，並將人口、兩性、教育、收入等資訊以村里為單位提供給讀者！ 非常感謝間接參與我們的夥伴，以及所有我們所參考的資料。

集集鎮戶政事務所統計：2023年底集集鎮戶數約4.2千戶，人口約9.9千人，2024年9月集集鎮戶數實際統計為4,196戶，總計9,797人，人口流失約為200人/年(表二)，密度197人/平方公里。

歷史人口 (表二)		
年份	人口	±%
1981	14,649	—
1986	13,756	-6.1%
1991	12,678	-7.8%
1996	12,347	-2.6%
2001	12,302	-0.4%
2006	12,216	-0.7%
2011	11,737	-3.9%
2016	11,035	-6.0%
2021	10,227	-7.3%

來源：內政部統計月報-各鄉鎮市區人口數 ↗. 內政部. (原始內容 ↗存檔於 2014-10-26) .

第四章 執行成果

第一節 台灣鐵道車站旅客人次調查

為了解遊客旅遊特性及行為模式，本研究透過台灣鐵路局針對各站區遊客人流進行調查及分析，作為後實務規劃方向之建議參考。

2023年臺灣鐵路車站旅客人次排名^[1]

2023 排名	2019 排名	排 名 變 化	站名	等 級 ^[註 1]	圖片	全年進站 人次	全年出站 人次	每日平均 進出站人 次 ^[註 2]	所屬路 線	所屬 行政 區
1	1	0	臺北	特等		15,804,372	15,560,249	85,930	縱貫線 (北段)	臺北市 中正區
2	2	0	桃園	一等		7,409,836	7,607,989	41,145	縱貫線 (北段)	桃園市 桃園區
3	3	0	中壢	一等		6,641,301	6,735,882	36,650	縱貫線 (北段)	桃園市 中壢區
4	5	1	臺中	特等		6,444,210	6,460,125	35,354	臺中線 (山線)	臺中市 中區
5	4	-1	臺南	一等		6,937,286	7,092,841	38,439	縱貫線 (南段)	臺南市 東區
6	6	0	板橋	一等		6,429,411	6,392,019	35,127	縱貫線 (北段)	新北市 板橋區
7	7	0	新竹	一等		5,298,583	5,308,133	29,059	縱貫線 (北段)	新竹市 東區
8	9	1	松山	一等		4,588,486	4,663,179	25,347	縱貫線 (北段)	臺北市 信義區

9	11	2	樹林	一等		4,016,965	4,059,411	22,127	縱貫線 (北段)	新北市 樹林區
10	15	5	南港	一等		3,493,318	3,632,864	19,524	縱貫線 (北段)	臺北市 南港區
11	8	-3	高雄	特等		3,649,189	3,673,068	20,061	縱貫線 (南段)、 屏東線	高雄市 三民區
12	10	-2	彰化	一等		3,593,840	3,675,575	19,916	縱貫線 (南段)	彰化縣 彰化市
13	13	0	新左營	一等		3,136,446	3,137,163	17,188	縱貫線 (南段)	高雄市 左營區
14	19	5	汐科	簡易		3,207,932	3,226,965	17,630	縱貫線 (北段)	新北市 汐止區
15	17	2	汐止	二等		2,993,135	3,096,380	16,684	縱貫線 (北段)	新北市 汐止區
16	12	-4	花蓮	特等		2,784,166	2,772,445	15,224	北迴線、 臺東線	花蓮縣 花蓮市
17	14	-3	屏東	一等		2,817,548	2,855,504	15,543	屏東線	屏東縣 屏東市
18	16	-2	嘉義	一等		2,722,519	2,734,603	14,951	縱貫線 (南段)	嘉義市 西區
19	18	-1	內壢	三等		2,592,200	2,518,347	14,001	縱貫線 (北段)	桃園市 中壢區
20	20	0	鶯歌	二等		2,414,783	2,431,975	13,279	縱貫線 (北段)	新北市 鶯歌區

21	24	3	基隆	一等		2,243,666	2,117,299	11,948	縱貫線 (北段)	基隆市 仁愛區
33	27	-6	瑞芳	一等		1,084,802	1,110,513	6,015	宜蘭線	新北市 瑞芳區
34	34	0	臺東	一等		1,446,041	1,459,633	7,961	南迴線、 臺東線	臺東縣 臺東市
35	35	0	楊梅	三等		1,355,598	1,299,489	7,274	縱貫線 (北段)	桃園市 楊梅區
83	88	5	清水	三等		312,832	313,944	1,717	海岸線 (海線)	臺中市 清水區
84	75	-9	隆田	二等		392,249	384,992	2,129	縱貫線 (南段)	臺南市 官田區
85	94	9	正義	簡易		325,626	312,615	1,749	屏東線	高雄市 苓雅區
86	92	6	三姓 橋	簡易		344,881	311,598	1,799	縱貫線 (北段)	新竹市 香山區
87	84	-3	花壇	甲簡		303,513	322,490	1,715	縱貫線 (南段)	彰化縣 花壇鄉
88	77	-11	十分	丙簡		111,515	109,196	605	平溪線	新北市 平溪區
89	90	-1	福隆	三等		243,167	265,138	1,393	宜蘭線	新北市 貢寮區
90	83	-7	九曲 堂	三等		312,674	318,207	1,728	屏東線	高雄市 大樹區
91	102	11	枋寮	二等		309,910	310,031	1,698	屏東線、 南迴線	屏東縣 枋寮鄉
93	82	-11	頭城	二等		325,065	322,308	1,774	宜蘭線	宜蘭縣 頭城鎮
94	87	-7	社頭	三等		289,025	299,090	1,611	縱貫線 (南段)	彰化縣 社頭鄉

												南投縣
209	232	23	加祿	三等		19,693	554	55	南迴線	屏東縣 枋山鄉		
221	223	2	龍泉	招呼		4,210	6,006	28	集集線	南投縣 水里鄉		
222	219	-2	南平	乙簡		5,641	6,597	34	臺東線	花蓮縣 鳳林鎮		
223	227	4	臺貴	招呼		2,344	5,550	22	內灣線	新竹縣 橫山鄉		
224	229	5	康樂	乙簡		2,935	3,425	17	南迴線	臺東縣 卑南鄉		
225	214	-11	武塔	乙簡		3,258	3,869	20	北迴線	宜蘭縣 南澳鄉		
226	225	-1	東里	三等		3,242	3,043	17	臺東線	花蓮縣 富里鄉		
227	233	6	永樂	三等		4,762	4,406	25	北迴線	宜蘭縣 蘇澳鎮		
228	231	3	三民	三等		1,975	3,481	15	臺東線	花蓮縣 玉里鎮		
229	222	-7	景美	乙簡		2,441	3,904	17	北迴線	花蓮縣 秀林鄉		
230	221	-9	漢本	三等		2,095	2,029	11	北迴線	宜蘭縣 南澳鄉		
231	228	-3	東竹	三等		1,796	2,413	12	臺東線	花蓮縣 富里鄉		
232	226	-6	平和	招呼		1,995	3,299	15	臺東線	花蓮縣 壽豐鄉		

縣統計彙整如下(表一):

2023年台灣鐵路車站旅客人次排名(集集線) (表一)

2023 排名	2019 排名	排 名 變 化	站名	等 級	[註 1]	圖片	全年進站 人次	全年出站 人次	每日平均 進出站人 次[註 2]	所屬路 線	所屬 行政 區
167	141	-26	集集	簡易			55,075	49,723	287	集集線	南投縣 集集鎮
190	132	-58	車埕	簡易			21,863	26,682	133	集集線	南投縣 水里鄉
196	183	-13	濁水	丙簡			23,362	20,573	120	集集線	南投縣 名間鄉
198	174	-24	水裡	簡易			17,102	22,386	108	集集線	南投縣 水里鄉

023年旅客人每日約有287人次進出，集集線停駛後，比較三年前2020年(表二)每日進站平均人數約745人，旅客人數下滑約38.5%。

2020年台鐵車站每日平均上下車人數

排名	站名	全年進站	全年出站	平均進出站/日	與前一年度比較
139	車埕	152,765	166,143	871.33	-24.77%
140	三塊厝	147,061	160,069	839.15	2.05%
141	內灣	152,343	147,570	819.43	-28.06%
142	光復	149,555	145,326	805.69	-11.12%
143	吉安	148,306	144,034	798.74	-11.02%
144	追分	208,351	75,556	775.70	-9.49%
145	集集	146,743	136,804	774.72	-19.58%

(表二)

若以台鐵2018年集集線搭乘人數約54萬3110人次(表三)，再以2023年集集火車站總人數平均值5.24萬人換算，約有96%的旅客已經不在集集鎮停留，以上列數據顯示可明顯看出，集集鎮必須要有重大的觀光建設才行。

線別客運量一人數(續)

年月別 Year & Month	單位：人次		
	臺中線 Taichung Line	集集線 Jiji Line	沙崙線 Shalun Line
民國 97 年 2008	14,578,681	345,648	-
民國 98 年 2009	15,138,489	394,337	-
民國 99 年 2010	16,151,497	246,843	-
民國 100 年 2011	17,783,203	307,025	597,975
民國 101 年 2012	18,591,257	524,277	610,370
民國 102 年 2013	21,076,686	617,136	1,042,441
民國 103 年 2014	21,161,436	655,599	1,086,675
民國 104 年 2015	22,296,410	664,136	1,120,448
民國 105 年 2016	22,427,235	624,920	1,172,367
民國 106 年 2017	23,093,208	583,960	1,201,988
民國 107 年 2018	23,967,367	543,110	1,263,955
1 月 Jan.	1,847,649	42,415	91,782
2 月 Feb.	1,869,247	53,488	97,592
3 月 Mar.	1,969,861	44,396	107,171
4 月 Apr.	2,035,742	57,271	114,394
5 月 May	1,916,068	41,098	108,078
6 月 June	1,864,705	36,844	104,869
7 月 July	1,886,574	53,416	85,022
8 月 Aug.	1,923,225	41,281	85,761
9 月 Sep.	1,904,503	38,573	109,408
10 月 Oct.	1,973,483	46,671	111,122
11 月 Nov.	2,296,633	39,987	126,406
12 月 Dec.	2,479,677	47,670	122,350

註：1.本表客運人數101年以前係依據各線車站及其他售票通路之售票人數統計。
2.本表客運人數102年以後係依據各線車站上車人數統計。

(表三)

以表三可明顯看出，集集線在過年期間(2月)與活動期間(4月)及暑假期間(7月)等三個月，旅客人數最高，在有活動推廣下，集集火車站每日搭乘人數提高約一倍之多，若本案規劃集集大山-集光計畫，勢必可大幅增加觀光人流。

第五章 結論與建議

第一節 結論

本研究經由台灣鐵路遊客調查所示，根據調查與分析結果提出結論，並針對未來發展方向提出建議，作為相關經營者執行政策上之參考。集集鎮因缺乏能夠吸引遊客長時間停留的亮點和獨特景點，因此本規劃以鐵道纜車和歷史文化教育目的及休閒遊憩功能，並提供國際亮點及提升南投觀光國際性，進一步吸引更多遊客，同時，積極爭取中央政府的資金支持，加強地方與中央的協調合作，推動台灣鐵道文化提升的長期發展。

第二節 建議

因為集集目前無重大景點規劃設計，導致在地謀生不易，故集集要重升在地觀光經濟及提升人口回流，勢必須進行重大觀光規劃措施。若以規劃方向考量，本案應以下兩個方面作為重點決議：

一、原有產業道路方面。

1. 原有產業道路全線路面拓寬經濟效益不高且日後維修不易。
2. 原有產業道路十分迂迴，假日車多會車困難，易生事故。

3. 集集大山山頂腹地過小，可供停車數量十分有限。
4. 原有產業道路開車至山頂時間過長，約 40 分鐘。

二、規劃地面纜車方面。

1. 排除吊掛式纜車，因氣候影響，風大時需停駛無法營運。
2. 纜車的動力裝置放在車站內，車上的機器很簡單，非常適合本案規劃，那怕山坡非常斜，地面纜車亦可攀爬坡度可達122%。
3. 建設成本較低，維修容易。
4. 本案規劃地面纜車，無論車體及硬體設施將是台灣唯一。
5. 適於行銷推廣，且國際上地面纜車規劃較少，易成亮點。

綜觀以上列所述及各方面考量評估，若地面纜車作為本案規劃設計，必能再次帶動集集觀光甚至成為國際亮點，因此於集集大山設置地面纜車，應作為本案唯一考量。

參考文獻:

方芳(2023)。旅行社推動鐵道旅遊對於低碳旅遊動機、環境認知與旅遊意願之研究 中國文化大學 觀光事業學系觀光休閒事業 碩士班碩士論文。
陳穆臻、彭聖翔、王欣如 (2022)。以顧客觀點分析永續觀光的需求
- 以鐵道觀光為例，運輸計劃季刊 第五十三卷第一期 Vo1. 53 No. 1
民國一一三年三月 March 2024 頁 35 ~ 頁 58 。

香港山頂纜車歷史。<https://www.thepeak.com.hk/zh-hant/heritage/history-of-the-peak-tram>。

台灣鐵路局。車站旅客調查人次竟統計。<https://www.railway.gov.tw/tra-tip-web/adr/about-public-info-3>

林爽文事件。維基百科。<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E6%9E%97%E7%88%BD%E6%96%87%E4%BA%8B%E4%BB%B6>

陳志華、李健信.《香港鐵路100年》.中華書局(香港).2012年11月20日[2021年6月2日].

李健信、陳志華.《香港鐵路百年蛻變》.中華書局(香港).2020年7月14日.

參考資料 [編輯]

1. ^ 臺鐵各站客貨運起訖量.交通部臺灣鐵路管理局.2022年[2023-12-28].(原始內容存檔於2022-12-31).

注釋 [編輯]

1. ^ 參見臺灣鐵路管理局車站等級

2. ^ 四捨五入至整數位，目前此數據為2019上半年統計

參見 [編輯]

- 臺鐵車站列表
- 台灣高鐵車站旅客人次排名

分類：[臺灣鐵路公司車站](#) | [臺灣鐵路管理局車站](#) | [臺灣鐵路車站列表](#) | [鐵路車站運量列表](#)

本頁面最後修訂於2024年8月28日(星期三)14:12。