

編號：(91)025－304

# 以國土規劃觀點擬訂高速鐵路車站 特定區整體發展策略之研究

行政院經濟建設委員會      委託  
森海國際工程顧問股份有限公司      辦理  
中華民國九十一年六月十九日

# 目 錄

<b>第一章 緒論</b> .....	1-1
第一節 研究動機與目的 .....	1-1
第二節 研究架構與範圍 .....	1-4
第三節 研究內容與方法 .....	1-8
第四節 研究流程 .....	1-10
<b>第二章 背景資料分析</b> .....	2-1
第一節 高速鐵路相關研究計畫回顧 .....	2-1
第二節 國土開發現況與國土規劃方向 .....	2-13
第三節 高鐵車站特定區計畫執行現況 .....	2-26
第四節 高鐵車站所在城鄉發展特性與發展計畫 .....	2-114
<b>第三章 法國高速鐵路車站地區開發案例</b> .....	3-1
第一節 法國高速鐵路 TGV 之介紹 .....	3-1
第二節 里爾-歐洲車站 GARE LILLE-EUROPE .....	3-6
第三節 亞維農車站 GARE TGV-D' AVIGNON .....	3-13
第四節 漢爾車站 GARE TGV DE RENNES .....	3-19
第五節 馬賽車站 GARE TGV-DE MARSEILLE .....	3-25
第六節 波爾提耶市車站 GARE TGV DE POITIERS .....	3-31
第七節 葛諾爾車站 GARE TGV DE GRENOBLE .....	3-36
第八節 綜合分析 .....	3-41
<b>第四章 高鐵車站特定區發展課題分析</b> .....	4-1
第一節 以國土規劃整體發展觀點 .....	4-1
第二節 以車站所在城鄉發展觀點 .....	4-4
<b>第五章 高鐵車站地區發展構想與策略</b> .....	5-1
第一節 國家整體發展政策計畫分析 .....	5-1
第二節 國家整體與地方資源分佈特性分析 .....	5-15
第三節 高鐵運輸走廊整體發展方向 .....	5-47
第四節 高鐵車站特定區發展定位策略 .....	5-55

第六章 結論與建議 ..... 6-1

第一節 結論 .....6-1

第二節 建議 .....6-7

附錄一 期中簡報會議記錄與意見修正回覆表

附錄二 期末簡報會議記錄與意見修正回覆表

## 圖 目 錄

圖 1-2-1	研究架構圖.....	1-4
圖 1-2-2	高鐵車站分佈暨研究範圍圖.....	1-7
圖 1-4-1	研究流程圖.....	1-10
圖 2-2-1	國土規劃體系圖.....	2-14
圖 2-2-2	未來國土規劃體系圖.....	2-15
圖 2-3-1-1	台北車站與鄰近地區發展現況示意圖.....	2-27
圖 2-3-1-2	台北車站特定專用區土地使用計畫示意圖.....	2-30
圖 2-3-2-1	車站與鄰近地區發展現況示意圖.....	2-33
圖 2-3-2-2	台北市南港區都市計畫(主要計畫)通盤檢討案發展架構示意圖.....	2-37
圖 2-3-3-1	板橋車站與鄰近地區發展現況示意圖(用市街圖)....	2-40
圖 2-3-3-2	新板橋車站特定專用區土地使用計畫示意圖.....	2-45
圖 2-3-4-1	高鐵桃園車站與鄰近地區土地使用發展現況示意圖.....	2-47
圖 2-3-4-2	高鐵桃園車站特定區土地使用計畫示意圖.....	2-52
圖 2-3-5-1	新竹車站與鄰近地區發展現況示意圖.....	2-56
圖 2-3-5-2	新竹車站特定專用區土地使用計畫示意圖.....	2-61
圖 2-3-6-1	高鐵苗栗車站區位圖.....	2-65
圖 2-3-6-2	苗栗車站特定區土地使用計畫圖.....	2-68
圖 2-3-7-1	高鐵台中車站區位圖.....	2-71
圖 2-3-7-2	台中車站特定區土地使用計畫圖.....	2-74
圖 2-3-8-1	高鐵彰化車站區位圖.....	2-77
圖 2-3-8-2	彰化車站特定區土地使用計畫圖.....	2-82
圖 2-3-9-1	高鐵雲林車站區位圖.....	2-85
圖 2-3-9-2	雲林車站特定區計畫土地使用計畫圖.....	2-89
圖 2-3-10-1	高鐵嘉義車站區位圖.....	2-91
圖 2-3-10-2	高鐵嘉義車站特定區土地使用計畫圖.....	2-96
圖 2-3-11-1	高鐵台南車站區位圖.....	2-98
圖 2-3-11-2	高鐵台南車站特定區計畫土地使用.....	2-103
圖 2-3-12-2	高鐵車營車站地區土地使用計畫圖.....	2-113
圖 2-4-2-1	南港地區相關重大建設計畫分佈圖.....	2-122
圖 2-4-2-2	南港車站鄰近可開發潛力土地分佈圖.....	2-123
圖 2-4-4-1	桃園地區重大建設計畫分佈圖.....	2-135
圖 2-4-5-1	新竹地區重大建設計畫分佈圖.....	2-140
圖 2-4-6-1	苗栗地區重大建設計畫分佈圖.....	2-145

圖 2-4-9-1 雲林地區重大建設計畫分佈圖 .....	2-160
圖 2-4-10-1 嘉義地區重大建設計畫分佈圖 .....	2-165
圖 2-4-11-1 高鐵台南車站鄰近地區重大建設計畫分佈圖 .....	2-171
圖 3-1-1 法國 TGV 路線途經車站與城市分佈圖 .....	3-4
圖 5-3-1 高鐵運輸走廊整體發展方向分佈圖 .....	5-54
圖 5-4-1 高鐵車站地區發展主題定位策略分佈圖.....	5-68

## 表 目 錄

表 1-2-1	高鐵沿線車場站開發計畫現況綜理表.....	1-6
表 1-4-1	研究進度表.....	1-11
表 2-1-1	各國高速鐵路發展綜整表.....	2-1
表 2-2-1	未來臺灣地區的國土空間架構定位表.....	2-18
表 2-2-2	國土計畫指導與高鐵車站空間分佈關係.....	2-22
表 2-3-1-1	高鐵台北站運量預測.....	2-28
表 2-3-2-1	高鐵南港站進出旅次數量預測.....	2-34
表 2-3-2-2	高鐵南港站建築物使用計畫.....	2-35
表 2-3-3-1	高鐵板橋站運量預測.....	2-41
表 2-3-3-2	新板橋車站特定專用區土地使用計畫面積表.....	2-43
表 2-3-4-1	高鐵桃園車站運量預測.....	2-48
表 2-3-4-2	高速鐵路桃園車站特定區土地使用面積表.....	2-51
表 2-3-5-1	高鐵新竹車站運量預測.....	2-57
表 2-3-5-2	高速鐵路新竹車站特定區土地使用面積表.....	2-60
表 2-3-6-1	高速鐵路苗栗車站特定區土地使用計畫面積表.....	2-67
表 2-3-7-1	高鐵台中車站運量預測.....	2-72
表 2-3-7-2	高鐵台中車站特定區土地使用計畫面積綜理表.....	2-73
表 2-3-8-1	高鐵彰化站特定區土地使用計畫面積綜理表.....	2-81
表 2-3-9-1	雲林車站特定區計畫土地使用面積表.....	2-88
表 2-3-10-1	高鐵嘉義車站運量預測.....	2-93
表 2-3-10-2	高鐵嘉義站特定區土地使用計畫面積綜理表.....	2-94
表 2-3-11-1	高鐵左營車站運量預測.....	2-100
表 2-3-11-2	高鐵台南車站特定區土地使用計畫面積綜理表.....	2-101
表 2-3-12-1	高鐵左營車站運量預測.....	2-109
表 2-3-12-2	左營地區人旅次分佈推估表.....	2-110
表 2-3-12-3	變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)土地使用 面積表.....	2-111
表 3-1-1	車站類型比較圖表.....	3-5
表 3-8-1	TGV 於 2000 年各車站旅客流量表.....	3-41
表 3-8-2	TGV 站區轉乘接駁系統.....	3-43
表 3-8-3	TGV 站區土地分區計畫.....	3-46
表 3-8-4	車站特定區資金籌措來源.....	3-46
表 3-8-5	TGV 高鐵車站型態分析.....	3-47
表 5-2-1	國家整體資源分佈現況表.....	5-27

表 5-2-2	各縣市鄉鎮資源特性綜理表.....	5-35
表 5-4-1	高鐵車站特定區主題定位策略綜理表.....	5-66

## 報告提要

### 一、研究目的

目前桃園、新竹、台中、嘉義及台南等五處車站特定區土地開發作業正進行中，加上台北、板橋、南港、苗栗、彰化、雲林、左營等七處，合計十二處車站特定區土地，經建會將協調相關單位，依據國家未來發展知識經濟及建設綠色矽島的需要，確立各站新市鎮在國土發展計畫中的功能定位，積極擬定各車站特定區內公有土地未來發展整體構想並訂定具體可行的建設投資計畫，以促進高鐵新市鎮的開發建設，達到整體開發效益，完成以高鐵系統為核心的國土骨幹建設計畫。本研究期望達下列目的：

(一) 界定車站特定區與鄰近土地的功能與定位

(二) 建立合理、和諧具人性化、生活化的土地利用模式

(三) 創造優質的生活圈

(四) 結合高鐵車站運輸特性，整合地區交通系統功能，成為各縣市交通樞紐中心

(五) 整合相關產業專用區之發展機能，引進附屬相關服務業，創造高品質商業服務

(六) 塑造生態性的舒適品質居住生活環境

(七) 擲節政府財源提供可行之開發機制

### 二、研究架構

本研究案研究架構是以國土整體發展與產業競爭力結合地方發展需求，參考法國 TGV 高鐵車站地區發展經驗，擬訂各車站區特定區計畫與鄰近土地的發展方向定位，藉以提出整體開發主題定位策略構想。

### 三、車站定位研究結論



綜合國家整體建設計畫及地方發展需求之分析下：建議各車站特定區之發展定位如下：

- (一)台北市：國際創意暨創業中心；車站區：顧問服務中心
- (二)南港區：國際學術交流中心；車站區：地區交通轉運中心
- (三)板橋區：人力資源培育中心；車站區：E化國家行政中心分部
- (四)桃園區：國際經貿流通中心；車站區：機場經貿特區
- (五)新竹區：高科技產業生產與研發中心；車站區：新世紀工商及高科技產業園區
- (六)苗栗區：世界工藝品中心；車站區：原住民與客家民俗文化中心
- (七)台中區：運動產業與觀光休閒產業專區；車站區：工商服務及轉運中心
- (八)彰化區：亞洲花卉中心；車站區：花卉藝術中心
- (九)雲林區：新能源與環保生態科技中心；車站區：全國公教人員文化園區
- (十)嘉義區：中藥生技與醫療保健中心；車站區：觀光旅遊、休閒養生服務區
- (十一)台南區：農業生技及漁業養殖科技中心；車站區：府城新門戶
- (十二)高雄區：亞洲經貿文化交流中心；車站區：南部區域交通轉運中心

## 四、車站開發成功因素研究結論

由國外高鐵站區開發的實例可知，高鐵車站特定區的開發成功模式大致相同，主要可歸結為四個因素：

### (一)政經及建設誘因

1. 土地取得協助
2. 公共建設的適時投入
3. 對開發商的獎勵誘因
4. 聯外交通建設的便捷性

### (二)中央與地方資源的整合度

1. 協調機制的建立
2. 既有資源的有效運用
3. 國家資源集中或分散的效益評估
4. 推動計畫的人力與推動態度

### (三)地區發展遠景

1. 照顧地方發展需求
2. 政策與計畫的延續性
3. 完善的開發計畫與配套措施
4. 提昇發展層次的計畫理念

### (四)城鄉特色精緻化

1. 地區資源的品質提昇與營運管理效率化
2. 產業文化化、文化產業化
3. 地區資源的整合行銷
4. 持續性的改善計畫

若能建立調合上述四項因素的機制與建立推動模式，則高鐵特定區的開發應能達到預期之成效。

## 第一章 緒論

### 第一節 研究動機與目的

台灣西部走廊都會區之蓬勃發展，城際旅運需求快速增長，而現有運輸系統容量擴充不易，勢將導致工商業成長之瓶頸效應，而嚴重影響國家整體發展。高速鐵路以用地最少、能源最省、污染最低以及運能最大，是解決運輸困境且創造未來榮景的極佳方案。而高速鐵路的興建，預期將如過去台鐵縱貫線、台一省道與中山高速公路一般，對台灣西部走廊的國土開發與城鄉結構帶來新的影響。此乃由於其專有路權與軌道運輸的雙重特性外，更加上快速的特點，因此被視為近年最重要、影響最深遠的交通建設計畫。

高鐵建設完成後，將台灣南北時間距離縮短在 1.5 小時以內，可說是已經將整個台灣地區整合在一個經濟生活圈之內，使過去以縣市為單位各自拓展的城鄉發展，將逐漸促使相鄰的縣市在資源上整合，使產業發展、土地使用等將重新分配，使企業重新評估其內部資源的運用與外在環境的搭配，對產業發展、對生活型態將產生革命性的變化。

在歐洲，由於如 TGV 與 Eurostar 等高速鐵路的出現，各國與各城市主政者與規劃師，無不將此視為促進都市發展或都市更新的好機會，紛紛於各車站周圍地區，依車站的特性與城市性格與發展需求，勾勒其發展願景與擬訂其執行策略計畫，並透過大型公共建設的投入、整體環境的設計提昇，引導私部門的開發進入，也使部份城市得以浴火重生，對正在建設高速鐵路的我國而言，此時是重新檢視國土規劃與車站地區已擬計畫是否切合整體發展需求的最佳契機。錯失此次機會，將使國土利用再度陷入資源分配不均，城鄉發展差距擴大的嚴重問題中。

在國土開發的歷程上，過去所推動新市鎮開發並不成功，原因固然

縱多，主要可歸因爲一方面現實市場條件的不成熟，另一方面是規劃內容的缺失，而更重要是部份配合措施未能有效搭配，如快速有效的聯外交通系統等。因此爲避免過去新市鎮開發的失敗原因再次影響國土利用政策，因此行政院期望藉由高速鐵路興建的機會，積極掌握主導性，在各高速鐵路車站特定區與鄰近土地上，擬定整體的開發策略計畫，一方面促使新市鎮順利開發，另一方面也期望藉此導引對國土合理使用與兼顧城鄉發展的需求。

目前桃園、新竹、台中、嘉義及台南等五處車站特定區土地取得作業正進行中，加上台北、南港、板橋、苗栗、彰化、雲林、左營等六處，合計十二處車站地區土地，經建會將協調相關單位，依據國家未來發展知識經濟及建設綠色矽島的需要，確立各站新市鎮在國土發展計畫中的功能定位，積極擬定各車站特定區內公有土地未來發展整體構想並訂定具體可行的建設投資計畫，以促進高鐵新市鎮的開發建設，達到整體開發效益，完成以高鐵系統爲核心的國土骨幹建設計畫，此爲本研究案的最終目的。

如上所述，本研究案乃期望以擬訂車站地區土地的整體發展定位、構想與開發策略，達成以下之目的：

- 一、界定車站特定區與鄰近土地的功能與定位
- 二、建立合理、和諧具人性化、生活化的土地利用模式
- 三、創造優質的生活圈
- 四、結合高鐵車站運輸特性，整合地區交通系統功能，成爲各縣市交通樞紐中心
- 五、整合相關產業專用區之發展機能，引進附屬相關服務業，創造高品質商業服務

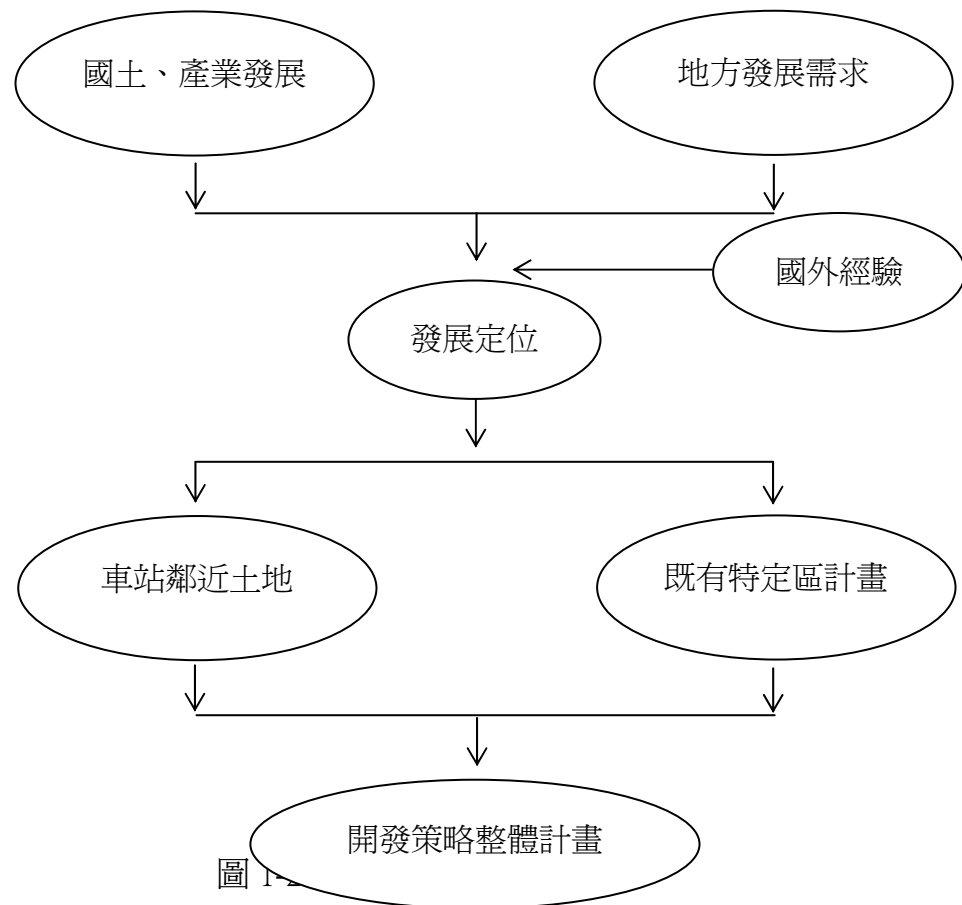
六、塑造生態性的舒適品質居住生活環境

七、擲節政府財源提供可行之開發機制

## 第二節 研究架構與範圍

### 一、研究架構

依據本研究案之動機與目的，擬訂整體研究架構如下圖 1-2-1：以國土整體發展與產業競爭力結合地方發展需求，參考國外高鐵車站地區發展經驗，擬訂各車站區特定區計畫與鄰近土地的發展方向定位，藉以提出整體開發策略構想。



## 二、研究範圍

高鐵車站鄰近地區，不但是區域轉運的樞紐，也是台灣未來政治、經濟、文化及休閒發展的全國性焦點，為整合資源與發揮聚集效益，未來全國性的重大建設投資計畫，應優先考慮在就近高鐵服務可及的範圍之內投資，以達到「投資地方、服務全國」的目的。

高鐵的便捷性將為各站區帶來大量的旅客及衍生繁盛之商業活動，帶動站區及其周圍地區的發展；相對地，蓬勃發展的站區也會為高鐵吸引更多旅客。因應高鐵車站的設立，各站區週邊地區將發展成為各都會區之新發展中心，不同的地方發展與建設計畫，以及特殊的人文自然環境，規劃相應的發展主題，使得未來在站區開發完成後，能結合當地資源與發展，構成新都會中心，有效促進西部地區均衡發展，充份發揮台灣區域經濟發展潛力。

交通部規劃高鐵沿線桃園、新竹、台中、嘉義、台南等 5 個車站特定區，都市規畫面積共 1506 公頃，扣除河川、建物密集地區不辦區段徵收外，5 站合計辦理區段徵收範圍達 1386 公頃，目前新增辦理苗栗、彰化、雲林等 3 處高鐵車站特定區，將使車站特區增加到 8 處。表 1-2-1 將本案研究範圍中，12 處車場站地區之開發計畫的目前發展現況加以整理如表。目前除五大車站特定區計畫有較詳細且定案之計畫外，餘皆處未定案或尚未有明確開發策略的階段。

表 1-2-1 高鐵沿線車站開發計畫現況綜理表

站名	開發計畫	執行現況	備註
1.台北	特定專用區	執行中	該計畫以台鐵鐵路地下化為主要計畫背景因素
2.南港	南港專案	修訂中	鐵路地下化南港專案，配合高鐵南港整備站兼作營運輔助站
3.板橋	特定專用區	執行中	該計畫以台鐵鐵路地下化為主要計畫背景因素
4.桃園	特定區計畫	已擬訂	高鐵局特定區開發專案組執行開發中
5.新竹	特定區計畫	已擬訂	高鐵局特定區開發專案組執行開發中
6.苗栗	特定區計畫	申請審議中	內政部區域計畫委員會專案小組完成審議，近期將提送大會審議
7.台中	特定區計畫	已擬訂	高鐵局特定區開發專案組執行開發中
8.彰化	特定區計畫	申請審議中	內政部區域計畫委員會已召開一次專案小組會議，縣府無後續動作
9.雲林	特定區計畫	申請審議中	已完成內政部區域計畫委員會審議程序，縣府現正辦理擬訂都市計畫作業
10.嘉義	特定區計畫	已擬訂	高鐵局特定區開發專案組執行開發中
11.台南	特定區計畫	已擬訂	高鐵局特定區開發專案組執行開發中
12.左營	變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)	已發佈	目前由高雄市政府擬訂「左營車站鄰近地區整體發展計畫」中

註：本研究整理

本案之研究範圍在空間上以高速鐵路所行經之台灣西部走廊各縣市之車站地區為主。因此可分為一級研究範圍包括：各車站已擬定或擬定中之特定區計畫範圍與鄰近可供開發用地，詳細範圍尚須針對個別車站周圍發展特性、土地使用現況與未來開發計畫深入分析後訂定之，將以高鐵沿線 12 個場站區為主，包括有台北車站、板橋車站、南港整備站、桃園青埔站、新竹六家站、苗



栗後龍站、台中烏日站、彰化田中站、雲林虎尾站、嘉義太保站、台南沙崙站、高雄左營站等。二級研究範圍包括各車站所在之縣市行政範圍，以深入分析地方發展特性與發展需求。

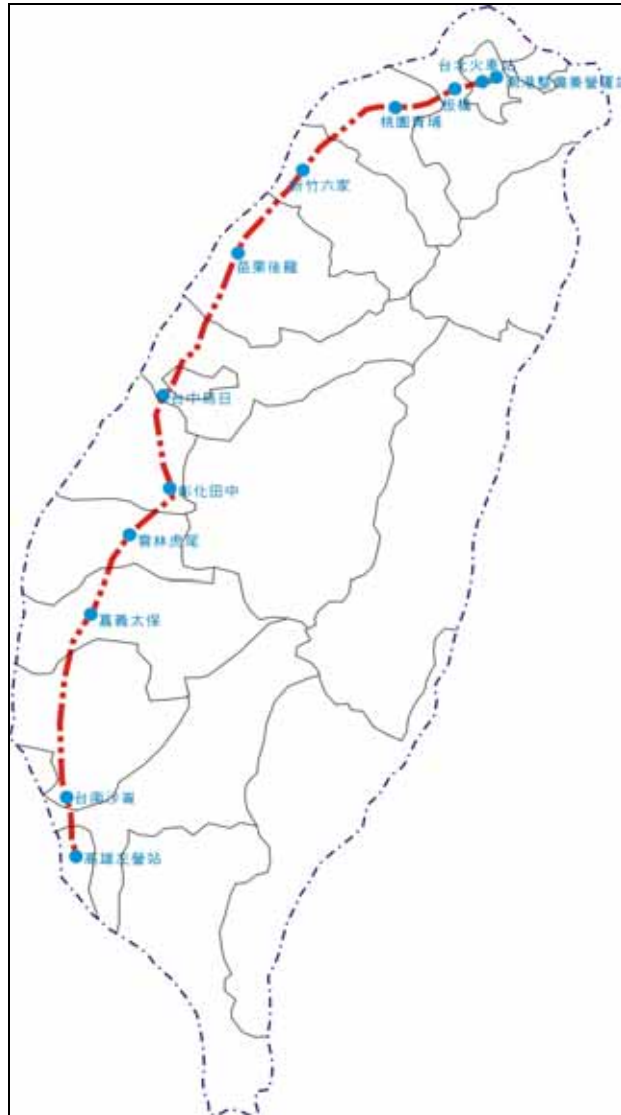


圖 1-2-2 高鐵車站分佈暨研究範圍圖

## 第三節 研究內容與方法

### 一、研究內容

本案之主要研究內容，依工作項目分為下述幾點：

#### (一)第一階段作業：資料蒐集與分析

- 1.各車站特定區發展現況資料收集
- 2.整體國土發展現況與綜合開發計畫指導
- 3.車站所在城鄉發展特性與都市結構
- 4.國外高速鐵路車站地區發展案例經驗分析
- 5.計畫範圍現場勘查

#### (二)第二階段作業：發展課題分析

- 1.高鐵車站沿線整體規劃與發展課題分析
- 2.各車站特定區及鄰近地區發展課題分析

#### (三)第三階段作業：發展定位確立

- 1.車站所在城鄉特性與需求分析
- 2.車站特性分析
- 3.發展定位之指標研擬
- 4.各車站特定區與鄰近土地發展定位方向

#### (四)第四階段作業：發展構想與策略擬訂

- 1.各車站特定區與鄰近土地開發構想
- 2.各車站特定區與鄰近土地開發策略

### 二、研究方法

### (一)文獻回顧

應用方法為歸納、演繹與比較利益法。透過收集針對台鐵縱貫線、中山高、台一省道與高速鐵路之運輸系統特性與沿線土地使用發展政策與實際發展情形的既有文獻分析，探討高鐵對車站周圍土地開發的影響。此外，透過對整個台灣地區的城鄉發展趨勢研究與公部門所制定的國土開發與產業發展政策，了解未來國土規劃與利用的方向，俾使車站特定區與鄰近土地能與整體國土發展政策相契合。此外，收集各車站所在縣市的發展特性與發展需求，使車站周圍開發計畫能照顧地方發展需求，以拉近城鄉生活發展差距。

### (二)基地實地踏勘

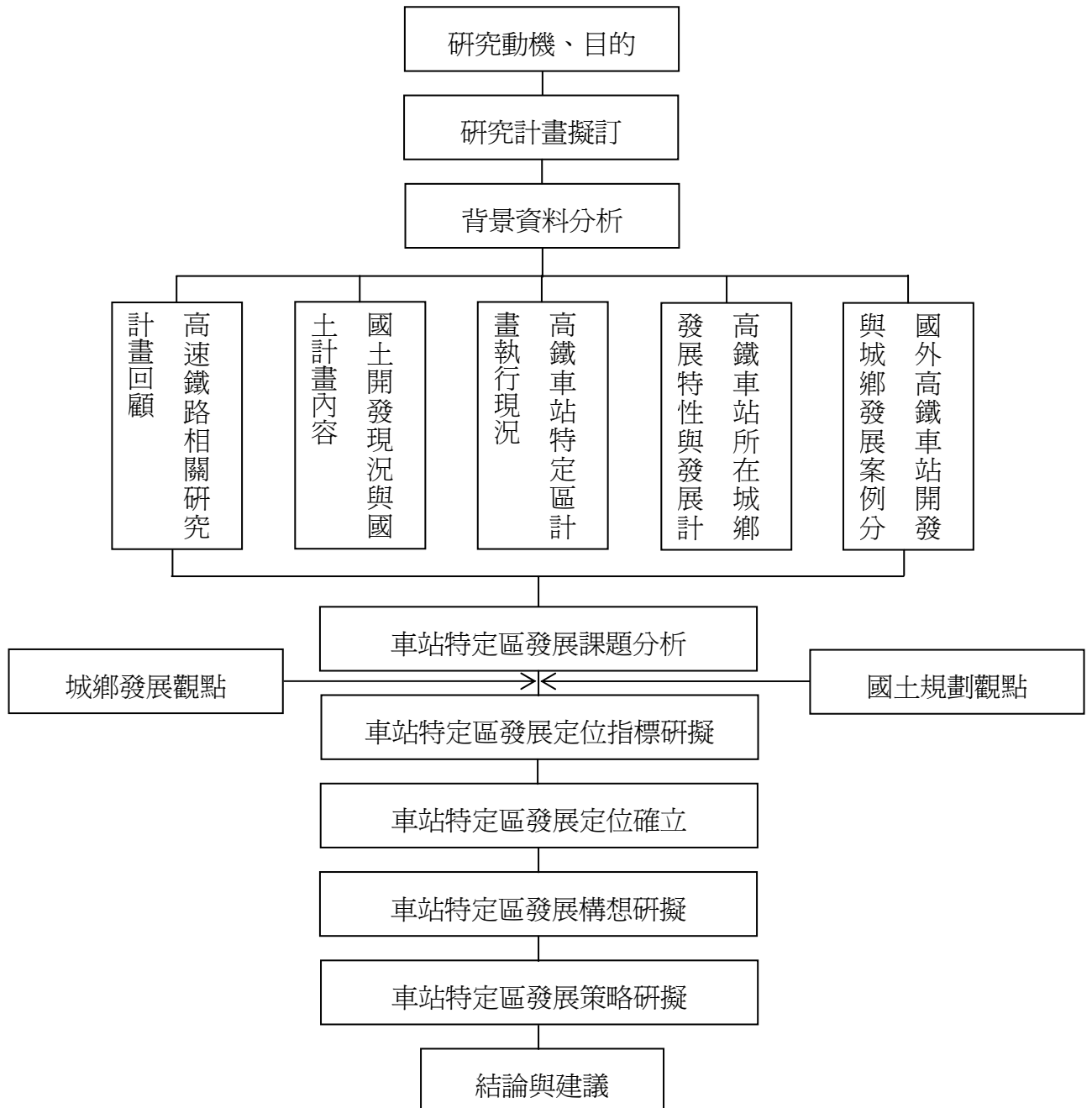
針對 11 個高鐵車站地區，先進行內部紙上作業，分析既有特定區計畫與周圍有開發潛力的土地，以實地勘查了解基地開發現況與可能的開發限制因素，以做為擬訂課題與開發策略的依據。

### (三)國外經驗比較分析

針對歐洲所發展高速鐵路系統經驗，探討不同車站及沿線土地開發計畫的擬定過程與執行成效，以作為擬定台灣高鐵各車站的開發定位與構想的參考。

## 第四節 研究流程

依據本案之研究架構與研究內容，擬訂研究流程如下圖：



## 第二章 背景資料分析

### 第一節 高速鐵路相關研究計畫回顧

由國外的經驗得知，高鐵的引進將對二、三級產業造成重大影響，因此於區國發展與國土利用將有顯著的衝擊。由於此種影響皆以車站為界面向外擴散，故整個站區未來之發展定位將是極重要的一項課題。本節擬先就各國高速鐵路發展現況作一介紹，再針對國內外針對高速鐵路對區域及都市發展影響之相關研究作一整理，以作為後續研究之基礎。

#### 一、各國高速鐵路發展簡介

高速鐵路一般係指行車速度達每小時 200 公里以上之鐵路線而言，其發展肇始於日本國鐵東海道新幹線的建築，於一九六四年通車。其後 20 年間，歐洲各國亦開始發展高速鐵路，包含法國的 TGV、英國的 HST、德國的 ICE 等。以下將針對世界各國高速鐵路系統之發展經驗說明如下。

表 2-1-1 各國高速鐵路發展綜整表

國家	列車名	營運時間	時速	路線	路線長度	造價 (美元/公里)	特色
法國	TGV	1983	270	巴黎國鐵東南線 巴黎大西洋線	427 公里	260 萬	未受政府支應，全由法鐵以貸款方式自籌經費，並在十年內還清債務 無隧道、高架段僅 2 公里，造價低廉
德國	ICE	1988	250	漢諾威符茲堡線 漫漢司徒加線	327 公里 100 公里	147 億馬克	兩路線前者專供客運使用，後者與客貨共軌 隧道約佔 1/3，橋樑亦有 267 座

意大利	FS	1990	160	Direttissima	254 公里	11560 億里拉	隧道佔 1/3 且長度較長，工程困難 施工年期因物價暴漲，長達 20 年
日本	新幹線	1964	210	東海道及山陽新 幹線 東北新幹線 上木越新幹線	1069 公里 465 公里 269 公里		為最早通車之高速鐵路 運量於 1978 年即達穩定，多年未 見成長 無事故記錄
英國	HST	1976	200	大西線 東海岸線（包括 里茲、約搭、新 城、愛丁堡及班 桑半島等）			早期大西線因路線曲線半徑大， 容易適應高速鐵路使用 London - Glasgow 線原預定使用 APT 電氣系統，因技術複雜造成 事故而停止
瑞典	X - 15		180	斯德哥爾摩 - 哥 騰伯格	457 公里		
美國	AEM7			華盛頓 - 紐約 紐約 - 布法羅	362 公里		僅其中 170 公里以 195 公里／小時 運轉，其餘僅有 175 公里／小時 許多高速鐵路方案均已規劃完 成，惟因經費問題仍無法進行（包 括芝加哥 - 底特律、洛杉磯 - 拉 斯維加斯、威斯康辛 - 芝加哥、 多倫多 - 邁阿密等）
西歐	Eurostar	1995	300	LGV 北歐線			跨國合作來往於法國(2 組列車)， 英國(2 組列車)以及比利時(1 組列 車)。

資料來源：台鐵資料，248期；本研究整理

## 二、運輸建設與區域發展

運輸建設與區域發展間存在著密切之雙向互動關係，運輸建設之提供或改善對其所服務地區產生節省行駛時間和成本、增加運輸能量、提高其運輸條件等直接影響，由於運輸系統之改善會增加其服務地區之交通可及性，因而改變空間發展競爭間的相對優勢與劣勢，進而導致人口與產業地區分佈之改變，亦即土地使用發展型態與空間結構因之而改變。另一方面，人口及產業發展、土地使用等區域發展型態的改變將導致運輸需求增加及分佈型態之改變，進而產生運輸建設之興建與改善的需求。交通運輸與區域發展雖有互動之相互影響關係，惟交通運輸對區域發展之影響，並非「產生劑」而是「催化劑」（馮正民，1994）；易言之，運輸建設僅為區域發展之必要條件，而非充份條件（姜渝生，1992）。

由上述學理之探討可推知，由於高速鐵路為整體運輸系統之一環，再加上其快速、便捷之特性，勢必大幅提高所服務地區之交通可及性，因此對社會經濟及區域發展之影響必然較一般之運輸建設更為顯著。

## 三、國外高速鐵路社經衝擊之經驗

在世界各國中，目前主要已有日本、法國、德國、西班牙等國開始營運高速鐵路系統。在過去各國發展高速鐵路之經驗中，以法國之 TGV 與日本之新幹線較具代表性，針對兩國之經驗進行探討之相關文獻亦較多。故下文擬以法、日之發展高速鐵路的經驗為主，說明高速鐵路對社會經濟發展之影響。根據法、日高速鐵路之經驗，高速鐵路對社會經濟及區域發展之影響可分別由人口成長、產業發展、地區發展型態等方面說明之：

### (一)人口成長特性

高速鐵路對服務地區人口成長之影響，並無一明確之定論。在日本新幹線的發展經驗中，Nakamura 和 Ueda (1988) 曾指出，在高速鐵路之服務地區，高速公路之行經與否對人口成長呈現出兩種極端不同之影響。一般說來，在高速鐵路與高速公路之相乘影響效果下，確實有助於人口之快速成長；惟亦加速某些地區之人口外流。而在高速鐵路與高速公路均無之地區，人口外流之情形則相當嚴重，顯示無高鐵且無高速公路之地區，其地區競爭力相形較弱，加速人口之外流現象。

依據高速鐵路沿線人口成長之地區特性，高速鐵路興建後人口明顯成長之地區可歸納為三類 (Nakamura 和 Ueda, 1988)：

1. 以郡縣行政中心為主的地方中心。
2. 設有鐵路車站之都市。
3. 有高速公路配合服務之都市。

而上述人口成長地區之特性主要有三：

1. 資訊業之就業人口的比例較高。
2. 較具有高等教育之機會。
3. 具有便捷路網以聯絡高速鐵路車站地區，如高速公路與鐵路等。

## (二)產業活動特性

一般而言，高速鐵路主要在於提供客運之功能，較無法顯著提高大宗貨物之運輸效能，由於三級產業之生產要素與產品較二級產業有較大之移動性，因此，在產業活動發展上，高速鐵路之影響主要在於三級產業，尤其以對強調快速之運輸、資訊傳遞與流通之商業與服務業的影響最為顯著，一、二級產業則影響較小。

在法國 TGV 之發展經驗中，有 72% 之三級產業公司經常利用高鐵往來於里昂地區與巴黎之間，其中以屬於公司決策核心之研究、顧問服務、管理技術服務的活動受益最大。(邱錦祥，1993)

至於在日本新幹線之發展經驗，根據 Nakamura 和 Ueda



(1988)之研究發現，高速鐵路對產業發展最為顯著之影響特徵為商業之發展，諸如資訊、調查、廣告、R&D 和高等教育、政府機構等均屬之，其中以資訊業之發展最有助益，隨著該產業之發展，地區之個人所得水準與就業機會亦明顯增加。除了商業服務外，高速鐵路對金融、房地產等服務業之發展亦有所助益。

此外，高速鐵路擴大了產業之產品的市場銷售範圍，在法國的經驗中，TGV 的引進使得部份廠商或服務業的資訊、服務人員、管理人員等生產要素成本作更為有效之利用，生產成本得以降低，因此產品的銷售區域隨之擴大，導致廠商作更為有效之競爭與分工。

### (三)地區發展型態

高速鐵路對地區發展型態之影響可分別就都會地區、地方中心地區、與鄉村地區來說明，如下：

#### 1. 都會地區

高速鐵路可增加都會地區之可及性，使都會地區之空間競爭力更具優勢，因此預期會吸引都會區外之人口至都會區集中，但隨之而來的擁擠、污染、公共設施服務水準下降等規模不經濟之因素，亦可能導致都會地區之空間競爭力之下降，人口及產業因之逐漸會向都會區外圍或其他都會區移動。

另一方面，由於高速鐵路大幅縮小交通旅行時間，利用高鐵通勤於都會區與非都會區間之旅次將大幅增加，人口呈現出往都會區外圍分佈之趨勢。在產業分佈方面，都會區由於具備資訊快速流通之特性，一向為各大公司重要組織部門、財團決策中心之集中地，由於高鐵便利與加速了資訊與人員之流通與聯繫，使原本位於都會區的產業公司的組織部門可向外分散，除了可避免因都會區規模不經濟所導致生產及營運成本的上升外，亦可擴大市場範圍及便利資訊之取得與往來。

在法國 TGV 之實施經驗中，TGV 的服務使得資訊和員工流通

的管理產生明顯的改變，具有分散產業公司組織之效果，使得原本位於巴黎地區之各大公司的組織部門可往巴黎以外地區分佈，換言之，TGV 成爲跨地區公司（Multilocation Company）人才往來聯繫之重要工具。在 1985 年所進行之一項調查顯示，88% 之商業旅次目的的旅客服務於此類之跨地區公司。上述之雙向影響關係視都會區之大小及其發展程度而異，發展強度已趨飽和之大都會地區，其推力可能會較吸力爲大，其他都會區則吸力可能會較推力爲大。

## 2. 地方中心地區

由日本之發展經驗，高鐵之設站使郡縣行政中心之人口大量增加，若再加上高速公路之相輔相成，人口及產業之發展因而受益，使得該地方中心成爲高鐵沿線之新興發展結點，對於舒解都會區人口壓力具有正面之作用。此外，在法國之經驗中，TGV 之引進雖增加巴黎地區之吸引力，但巴黎地區以外之高鐵服務地區亦明顯受益，且里昂地區相對於巴黎之競爭力有逐漸增強之趨勢，因此高鐵有效帶動了巴黎以外中尺度都市之發展（Leboeuf，1989）。

## 3. 鄉村地區

鄉村地區由於公共建設與基礎設施投資不足，高速鐵路之經過較不易產生正面之效益，甚至有可能加速人口與產業之外流。根據 Nakamura 和 Ueda（1989）之分析，除非鄉村地區擁有優厚之自然資源，如觀光遊憩價值，否則難以因高速鐵路之經過而受益。

根據上述相關研究與國外發展經驗均顯示出，高速鐵路對於社會經濟發展，尤對人口及產業之成長與分佈確有顯著之影響，惟運輸條件僅爲一地區發展之必要條件，並非充份條件，欲促進區域之發展，除了運輸條件之提供外，尚需其他發展條件之配合才能竟其功。

### 三、高達鐵路對台灣地區社經發展之可能影響

台灣地區未來引進高達鐵路後，西部走廊各主要都市間之「時間距離」將獲得大幅之減少，台北至高雄所需之時間將由現在之四、五個小時大幅縮短至二個小時以內。換言之，高遠鐵路將使得西部走廊各都會區之社會、經濟活動能夠更為緊密且頻繁地交流。短期而言，高鐵之引進直接影響城際運輸需求之改變，包括各種城際運輸工具運量之重分配、城際旅次需求之增加、旅次長度之增長及旅次起迄型態之改變等。

其次，就中、長期而言，高鐵對於人口及產業之活動型態、區位選擇型態，乃至於都市階層與區域發展等，均可能產生顯著且重大之影響。綜合上述由學理與國外實施經驗所探討高達鐵路對社會經濟發展之影響，預期高速鐵路對台灣地區社會經濟發展之可能影響可由總體經濟、城際運輸需求型態、產業及人口區位選擇型態、及區域發展等四方面予以說明如下。

#### (一)總體經濟

根據「高達鐵路建設對總體經濟之影響研究」（邱錦祥，1993），高速鐵路建設對總體經濟之貢獻或影響可就國民生產毛額就業、稅收、技術轉移、國際收支、物價等六項總體經濟變數簡要說明之。

##### 1. 國民所得

高選鐵路建設屬於重大公共建設投資計畫，此一公共投資之增加，經由總需求提高所產生的乘數效果，將使國民生產毛額增加。在高達鐵路興建完成後，營運期票價的收入及營運的維修等仍將產生國內需求，同時其收入也將經由要素報酬形成強大之國內購買力，再經由乘數效果，亦使國民所得增加。

##### 2. 就業

高達鐵路興建期會增加如營建、機電、或規劃等項目的施工

人力需求，營運期亦會增加如經營、維修方面之人力需求，此二項直接需求均會產生就業效果。此外，經由產業關聯亦會對其他產業產生就業效果。

### 3. 稅收

由上述（一）、（二）項之說明可知，高達鐵路建設會增進產業活動與提高國民生產毛額。產業活動增加將導致貨物稅、營業稅等間接稅的增加；國民所得提高則會使政府的所得稅收（直接稅）增加。

### 4. 技術引進與轉移

高達鐵路建設必須引進若干之先進技術，此種先進技術的引進，若可在國內有效擴散，則對於台灣地區軌道車輛工業的維修、零組件製造及成車製造之技術水準的提升具有潛在的效益，對於產業整體的升級方可能有明顯且直接的效果。

### 5. 國際收支

高達鐵路之興建對國外機電、技術服務的需求甚大，將導致進口需求的增加。其次，就營運期而言，透過對零件、技術服務的需求，亦會對國際收支產生影響。

### 6. 通貨膨脹

高達鐵路建設對通貨膨脹的影響可由二方面說明之。首先，高達鐵路建設有助於國內需求的增加，諸如對國外較高層次之機電產品、顧問服務之需求，抑或國內之勞工、土地等非貿易財的需求都將大幅提升，可能會形成物價上揚的壓力。至於在營運期，透過營收所得的增加，將對總需求造成衝擊，亦對物價之上揚產生潛在的壓力。另一方面，高鐵之營運可大幅提高交通運輸效率，進而降低各產業之供給成本，對物價則具有平抑的效果。

## (二)城際運輸需求型態變化

不同於都市運輸需求，由於旅次目的與旅次長度之差異，城際運輸需求受運輸系統服務水準之影響甚大，由於高鐵可大

幅提高西部走廊之往來可及性，故對城際運輸需求型態將產生顯著之變化，此一運輸需求型態之改變包括運量重分配、旅次起迄改變及旅次長度增加、多目的旅次增加、及衍生（induced）旅次需求增加等，分別說明如下。

### 1. 運量重分配

隨著高遠鐵路之興建及其與台鐵、高遠公路及快遠公路等路網之整合，再加上現有之航空運輸，台灣地區將形成了完整之城際運輸路網。高鐵主要擔負大都會區間之長途客運服務，國內航空客運勢將退出都會區間之市場，而轉以國外線之轉運、觀光旅遊中心為主、乃至雙岸直航等。台鐵主要提供中、短途客運與高鐵接駁轉運之服務。高遠公路與快遠公路則提供中、短程區域性之客運與中、長程之貨運服務。

### 2. 旅次起迄型態改變及旅次長度增加

高遠鐵路之引進，將改變台灣地區城際旅次之起迄分佈，尤以對服務業相關產業及遊憩旅次之影響較為顯著。在服務業方面，大部份廠商可利用高速鐵路將資訊、技術及管理人員等生產要素與產品作更為快速之流通與更具效率之利用，導致旅次起迄產生改變，旅次長度亦隨之增加，才擴大了銷售區域之範圍。

在遊憩旅次方面，高鐵亦具有擴大遊憩設施服務範圍之效果，尤以對墾丁國家公園之影響可能最為顯著。墾丁公園位於台灣南端，目前北部區域之民眾，因往來至少需花費十個小時以上之時間，空間阻隔降低了民眾前往旅遊之動機。高鐵可促使墾丁公園之服務範圍在北向各大都會區擴展，旅客人數可能因之大幅增加。此外，高鐵除了促使服務業及遊憩旅次之起迄改變與旅次長度增加外，由居民之日常活動觀之，旅次長度之增加亦反映出高鐵之擴大與結合生活圈之影響效果。

### 3. 一日與多目的之城際旅次增加

在高遠鐵路引進前，城際旅次之往來時間往往佔去一日之大

部份時間，因此城際旅次之往返大都需一日以上之時間，五大部份屬於單一目的之旅次。在高鐵引進後，以台北—高雄兩大都會區之城際旅次為例，往返之總旅行時間僅約需三、四個小時，諸如通勤、商務、洽公、遊憩或返鄉等一日或多目的之城際旅次預計將顯著增加。

#### 4. 服務業及遊憩旅次之衍生需求增加

由於高鐵將顯著影響三級產業之成長，且在國人日益注重生活品質之趨勢下，南鐵對南北可及性的大幅改變，將可能衍生出服務業、遊憩等新的活動需求及城際旅次量。

### (三)產業與人口區位選擇型態

一般而言，「商務、洽公方便」、「地價」、「資訊流過」、「商機資源」為影響產業廠商或公司場所在區位選擇時所考慮之重要因素。過去台北都會區由於具有各種資訊傳輸、商機資源、府會部門、及人口集聚等競爭優勢，雖然地價較其他都會區為高，大部份之產業、工會、或公司主要組織部門仍大都往台北都會區集中。

在未來高達鐵路引進後，西部走廊各都會區之空間競爭優勢的差距得以縮小，但由於台北都會區擁有大量既有之人口及產業資源，原本位於台北都會區之廠商或公司大量外移至其他都會區的可能性可性並不高。根據法、日之經驗來推估，高鐵可能使台北都會區之公司往都會區外圍或至台中、高雄都會區設立分公司或相關組織部門。

此外，由於高鐵之引入大幅改善了其它都會區與台北都會區之空間阻隔程度，其他都會區之可及性與空間競爭優勢將大幅提高，過去產業一味往台北集中之趨勢可望趨於減緩。在高鐵對產業區位選擇之可能影響下，由於台北都會區以外之高鐵車站地區具有地價便宜、良好居住環境等優勢，在符合通勤時間需求的考慮下，台北之外其他之高鐵設站都市之人口可能降

低其對台北都會區遷移之傾向，而目前居住在台北都會區之人口則可能增加其向台北以外之高鐵設站都市遷移之傾向，並利用高鐵作為通勤聯絡工具。由於台北、台中間之高鐵旅行時間僅約 40 分鐘，此一居住區位選擇與通勤活動型態之改變，對台中都會區之衝擊可能會相當顯著。此外，高鐵方可能刺激新型態之服務業的產生及發展，諸如車站地區之快遞服務等。

#### (四)區域發展型態

高速鐵路之興建將大幅提高西部走廊各都會區之空間競爭優勢，北部區域雖擁有大量之人口及產業資源，在空間競爭優勢上原本較中、南部區域為大，惟由於近年來台北都會區已出現因人口及產業大量集中所導致地（房）價高居不下、交通擁擠、通勤時間增長等規模不經濟的現象發生，北部區域發展之成長有漸趨平緩的趨勢。

至於在中、南部區域方面，台中市與高雄市因空間競爭優勢的提高再加上既有之發展基礎，其未來之發展潛力會因高鐵之引進而大幅提高，此可舒解北部區域過度發展之壓力。再者，台北、桃園、新竹、台中等地區可能由於時間距離之縮短，各主要地區皆可於 30 至 40 分鐘抵達，在符合通勤、商務、洽公等活動之時間需求型態約有利條件下，台北一台中間在空間結構上可能逐漸發展而形成一個都會帶大區域。

而台南、高雄、屏東等地區由於地理位置的接近，高鐵將助長上述地區形成另一個都會帶大區域。由上述可推估，未來台灣地區區域發展之可能前景為由現有之北、中、南三區域之發展型態趨向北、南兩大區域之發展型態，形成南北兩大一日生活圈之發展模式，生活圈內資訊、通勤、商務等活動交流頻繁，產業結構則朝向三級產業發展，高達鐵路對此一發展趨勢有助長之作用。

而由於高鐵提高了台北市以外的其他設站都市之運輸條件及因之而受影響之發展條件，對過去台北一市獨大之都市體系結構之不健全亦有舒緩之作用，助長其走向層級結構之健全發

展方向。（交通部高速鐵路局，1997）

#### 四、小結

由上述相關研究之整理，可以了解高速鐵路之興建將對區域及都市發展的人口、產業結構產生相當之影響，而此影響將經由人口、資訊、物質的移動，反應在空間結構上，而造成都市型態的改變，而因高速鐵路改善之都市可及性，更會加速此過程之反應時間。因此未來對於各縣市站區之定位與規劃，需作一妥善安排，充份利用各地區特有之資源，以加強一日生活圈之活動需求，並達到帶動都市發展之目的。



## 第二節 國土開發現況與國土規劃方向

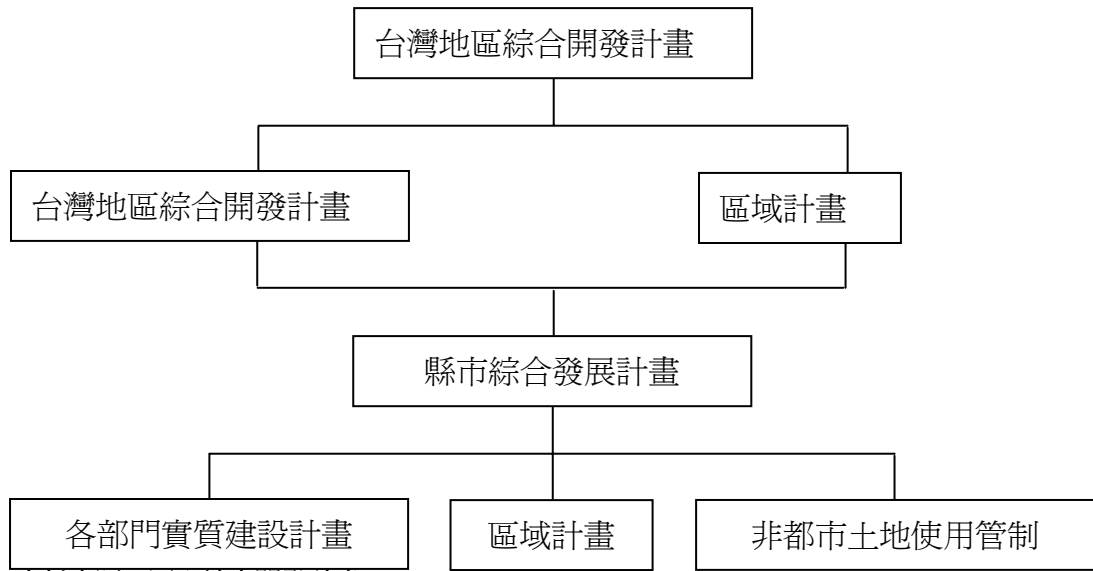
### 一、國土開發現況

台灣地區地狹人稠，土地總面積約三萬六千平方公里，土地資源非常有限，目前係將土地分為都市土地及非都市土地分別管理，以民國 83 年之資料而言，其中非都市土地占總面積 87.7%，都市土地占 12.3%；就土地使用結構而言，全國 4.2%的土地規劃為工商與住宅等可建築用地，4.5%的土地為公共設施，23.31%為農業區，65.19 為保育區，2.8%為其他用地。

台灣地區之實質規劃與建設，在過去已建立一管理體系，早期由「台灣地區綜合開發計畫」首開其端作為上位指導，以台灣地區為規劃範圍，各項實質建設係以次一層的區域計畫與各部門建設計畫的實施付諸實現。

在區域計畫下，都市地區依據都市計畫規範其未來發展，非都市地區則依據非都市土地使用管制規則，限制其任意變更使用類別。在綜合開發計畫的指導下，各部門長期建設計畫仍由各部門主管機關擬定實施計畫，據以推動。

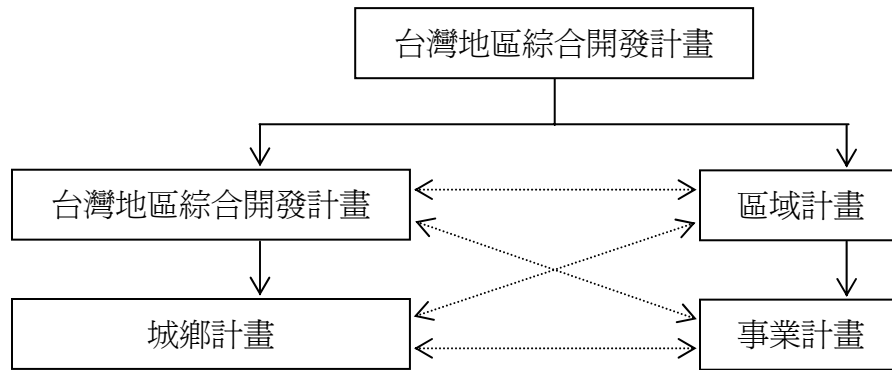
至於縣市綜合發展計畫與生活圈計畫，係上承區域計畫與部門建設計畫內容，透過縣市政府的施政計畫與年度預算，有效推動各項建設工作，逐步達成綜合開發計畫規劃的目標。既有之國土規劃體系詳如圖 2-2-1。



資料來源：國土綜合開發計畫

圖 2-2-1 國土規劃體系圖

然「台灣地區綜合開發計畫」自民國 68 年核定實施以來未能因應我國政治、經濟、社會等多方面之快速發展，與社經環境大幅變遷之需要，發揮其應有之功能，因此於民國 82 年即著手檢討修訂，以「國土綜合開發計畫」取代，並將配合研擬「國土綜合開發計畫法」。主要目的即是對國土提出妥善的規劃及研訂新的開發對策，並建立法治，同時因應民主化、自由化與國際化需要與社經環境展望。所以未來綜合性之國土規劃體系將調整簡化為「國土綜合開發計畫」與「縣市綜合發展計畫」兩級，至於區域計畫則轉變成依特定目的制訂及執行之功能性計畫，而縣市綜合發展計畫之下則整合為「城鄉計畫」，據以實施發展許可制與土地使用分區管制。如圖 2-2-2。



資料來源：國土綜合開發計畫

圖 2-2-2 未來國土規劃體系圖

## 二、國土綜合開發計畫內容

### (一)意義：

為配合國家社會經濟發展，透過土地及其他自然資源經營管理制度的建立，及各部門計畫如交通的確立，對人口、產業及公共設施在空間上作適當的配置，並對土地、水、自然資源的分配預先作好規劃。是一種目標性、政策性的長期發展構想與綱要計畫。

### (二)計畫範圍：

以全臺灣地區及金門、馬祖為規劃範圍。

### (三)計畫年期：

以民國 100 年為規劃目標年。

### (四)擬定機關：

行政院經濟建設委員會。

### (五)計畫目標

在環境保育與永續發展前提下，促進國土的合理利用，提高人民的生活品質，並兼顧生產環境的需要，達成以下三目的：

1.維護生態環境——確保自然資源的永續發展

整合保育觀念於開發過程中，合理有效利用資源，針對土地利用進行生態規劃，加強環境敏感地區的保育，並逐步提昇空氣、水質及噪音的品質標準，使自然資源永續發展。

2.改善生活環境——建設台灣為高品質的生活環境

建設台灣為高品質的生活環境，除了直追求所得水準的提高、確保生態的穩定及國民的安全健康外，更應提供寧適且具有文化、藝術及美的生活環境，調和城鄉區域發展差距。

3.建設生產環境——建設我國為自由開放的經濟體

配合國際化、自由化及高科技化，配置適當公共設施，透過土地利用整體規劃及建立完善的開發管理制度，調整產業區位，建設高品質居住生活環境，以達建設台灣成為亞太營運中心的構想。

## (六)規劃理念

1.建立有效率的發展機制：

建構發展許可制，藉市場機能的發揮，增加住宅與工商土地的供給，並調整國土空間架構，提高國土利用的效率。

2.保障國土開發的公平性，公平享有開發利益，落實開發者付費，並確保各地區發展機會、資源分配、開發利得規屬，以及成本負擔的公平性。

(1)建立全體國民均能共享繁榮、進步、土地增值之社會，追求公平享有開發利益，而增值之利益，應分配適當之比側，用以照顧未變更使用、受限制使用之土地，或儲備土地以興建合理住宅。

(2)在成本負擔上不分發展所需之內部或外部的成本，應由使用者或受益者付費。土地使用變更因而所需之內部分共設施，由開發者

負擔；外部性之設施，則視情形分擔。

### 3.維護國土永續發展：

落實永續發展的理念於都市發展、交通建設、公害防治、自然保育等，並建立人與自然生態平衡、資源永續利用之社會，追求有效使用國土之使用模式。所謂『有效使用』係指：

- (1)在區位配置上：配合產業與人口發展之需要，達到適地適用之效果。
- (2)在使用需要上：使真正有利用土地資源之需要者，能在合理價位利用土地。
- (3)在時序調適上：適時配合各階段發展所需，提供土地。

### 4.落實地方自治及民間參與：

在國土的開發過程中，善用地方與民間資源，透過市場機制，推動國家建設。

## (七)計畫內容

- 1.確立未來國土發展的遠景和它的空間結構，包括全國性、區域性以及地方生活圈的空間結構和它未來發展的方向，說明如下。其中未來臺灣地區的國土空間架構定位，如表 2-2-1 所示：

表 2-2-1 未來臺灣地區的國土空間架構定位表

空間架構	架構內容	說 明
國際階層	亞太營運中心	包括製造中心(智慧型工業園區)、海運轉運中心、航空轉運中心、金融中心、電信中心及媒體中心等六大營運中心
全國階層	1.西部成長管理軸	發展為北、中、南三個都會帶
	2.東部策略發展軸	以環境資源品質優異著稱
	3.離島振興區	包括澎湖群島、金門列島、馬祖列島、小琉球、綠島、蘭嶼等
區域階層	1.北部都會帶	包括基隆、台北、桃園、中壢、新竹與頭份都會帶
	2.中部都會帶	包括豐原、台中、中興新村、彰化與斗六都會帶
	3.南部都會帶	包括嘉義、台南、高雄及屏東市都會帶
地方階層 (20 個生活 圈)	1.都會地區生活 圈(6 個)	台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄
	2.一般地區生活 圈(11 個)	宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、新營、屏東、台東、花蓮
	3.離島地區生活 圈(3 個)	澎湖、馬祖、金門

資料來源：「國土綜合開發計畫」，行政院經濟建設委員會，民國 85 年 12 月。

### (1)國際階層：亞太營運中心

未來台灣在國際空間定位為歐美先進國家進入亞太市場的門戶，應以堅實的製造業基礎，優越的地理位置，及具吸引力的國內市場等成為亞太營運中心的優勢條件積極規劃建設製造中心、海運轉運中心、航空轉運中心、金融中心、電信中心及媒體中心，使各地區能依其條件均衡發展，以為支援實現亞太營運中心與作為一個跨國企業進入亞太區域的門戶，且須確保台灣在生產機制、生活功能、生態環境三大體系的運作，都在空間區位上呈現合理、有秩序的分布，與亞太地區的發展趨勢共同形成互依的經濟聯盟。

#### A.製造中心（智慧型工業園區）

智慧型工業園區可在全台灣地區設置，由政府與民間合組公司共同開發，並給予區內企業適度獎勵，發展高附加價值的製造業，活絡地區產業活動，並結合傳統工業區，形成新的區域土地利用價構。

#### B.海運轉運中心

高雄港、台中港及基隆港將併同市區建設作整體規劃，發展以港埠關聯活動為特色的港市一體建設，並簡化港埠管理作業，俾利各國船運公司在台灣建立轉運中心。

#### C.航空轉運中心

配合貨物及旅客轉運中心之發展，將中正機場周邊區域開發為航空城，航空轉運中心將與桃園地區建設結合，發展成以航空城為中心的大桃園地區建設。

#### D.金融中心

改善發展金融中心之條件，放寬資金進出及外國銀行來台營運之限制。台北市適合跨國企業建立公司據點或營運總部，可配合大台北地區之整體建設，發展為商業與金融中心。

#### E.電信中心

配合電信自由化之推動及國家資訊通信基本建設（NII）計畫，適時擴大與亞太地區之電纜網路連線，以形成電信轉接中心及顧客服務中心。

#### F.媒體中心（媒體園區）

規劃設置高科技媒體園區，改善媒體事業發展環境。

發展亞太營運中心的關鍵為提供國際及國內各種人流、物流、資訊流及錢流均能流通無礙之整體營運環境。因此國土規劃建設除配合改善生活環境品質，提供寧適居住空間及完善生活設施外，並應加強各項生產性基礎設施之建設及運輸通信硬

軟體系統之改善，包括：

- a.推動空運中心計畫，建設機場都市
- b.加強建設港口轉運中心
- c.加強全國高快速流通網路之建設
- d.改善全國電信通信服務

(2)全國階層（分爲西部成長管理軸、東部策略發展軸、離島振興區）

台灣地區經濟活動呈現西部走廊、東部帶狀之二軸式發展及離島點狀式發展。其中西部地區未來宜朝向有秩序的高密度發展，城鄉功能的合協互補，將以成長管理作爲國土規劃推動與執行的原則。東部地區未來發展將注重產業引進與自然生態保育的均衡，而以策略發展作爲推動與執行的中心原則。離島地區則以開發地方資源，加強聯外交通及基礎公共設施，以吸引外來投資，振興當地經濟。

A.西部成長管理軸

西部走廊規劃發展成北、中、南三個都會帶，強化中心都市提供各項服務的品值與效能，及與各生活圈之交通運輸網路。同時必須協調各機構及各級政府，彈性調整各層級規劃系統之互動關係，隨時檢討產業類別、規模及區位關係，適時調整發展，達到經濟成長及環境品質並重之目標。

B.東部策略發展軸

爲促進區域發展，選擇引進適當之產業種類與劃定合理產業區位，並藉由獎勵及管制並重之執行機制推動東部走廊之發展。

C.離島振興區

離島地區主要包括澎湖、金門、馬祖、小琉球、綠島、蘭嶼等島嶼地區。生態較爲脆弱不適大規模開發，以妥善利用地方資



源，建設聯外交通、提昇公共設施水準、提高居民所得、增加就業機會、吸引外來投資為原則，使離島與本島享有均等之生活環境。

(3)區域階層（分爲北部、中部、南部都會帶）

未來將隨著高速鐵路、快速公路系統的建設及小汽車持有率的增加，將目前六個都會區（台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄），在北、中、南聚集成三個都會帶，分述如下：

A.北部都會帶——包括基隆、台北、桃園、中壢、新竹與頭份的都會帶，其遠景如下：

- a.國際化之門戶及全國政治、經濟中心。
- b.發揮國際與國內運輸、通訊及觀光遊憩都市的功能。
- c.發展成全國金融中心、航空運輸轉運中心、電信傳輸中心、媒體事業中心、高附加價值產品製造及研發中心、經迎管理中心、技術支援中心。
- d.規劃建設機場都市及科學城。

B.中部都會帶——包括豐原、臺中、中興新村、彰化與斗六的都會帶，其遠景如下：

- a.省政中心及中央政府機能的區域辦公中心。
- b.具有潛力發展成全國人員訓練中心、航海貨物轉運及分裝配送中心、高附加價值產品製造及研發中心。
- c.發展航太科技中心。
- d.製造業中心及觀光遊憩中心。

C.南部都會帶——包括嘉義、臺南、高雄、屏東市的都會帶，其遠景如下：

- a.發展為港埠都會。
- b.具潛力發展成為海運轉運與配送中心、航空貨物轉運中心、技術支援中心、電信傳輸中心。
- c.發揮國際及國內運輸及通訊都市的功能。
- d.中央政府機能區域辦公中心。
- e.發展精緻農業，輔導農業提高生產

(4)地方階層

劃分為二十個生活圈，其規劃與建設係以「人」為中心，考慮人的活動，包括工作、居住、休閒、就學、醫療、購物等六項主要活動，配合土地使用作適當之規劃，並提供便捷交通網以符合活動需求。二十個生活圈包括：宜蘭、基隆、台北、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、南投、雲林、嘉義、新營、台南、高雄、屏東、台東、花蓮、澎湖、馬祖及金門。

三、國土計畫指導與高鐵車站空間分佈關係

依據國土綜合開發計畫之未來國土空間架構定位，與國土經營管理目標，將國土綜合開發計畫對區域發展與生活圈建設之指導與建議綜整如下表：

表 2-2-2 國土計畫指導與高鐵車站空間分佈關係

生活圈	生活圈特性	中心都市	政策指導	備註
台北	都會地區生活圈	台北	1.全國政治、經濟中心與金融中心 2.高附加價值產品製造及研發中心 3.電信傳輸中心 4.媒體事業中心 5.經營管理中心 6.技術支援中心 7.軟體工業區 8.觀光遊憩都市	高鐵於台北火車站、板橋火車站及南港火車站設站

桃園	都會地區生活圈	桃園市中壢市	1.機場都市(航空城) 2.航空運輸轉運中心(中正機場) 3.高附加價值產品製造及研發中心 4.基礎/濱海工業區	高鐵於中壢市與大園鄉交界處之青埔地區設站
新竹	都會地區生活圈	新竹市	1.科學城(新竹市) 2.智慧型工業園區 3.科技工業區 4.高附加價值產品製造及研發中心 5.技術支援中心 6.加強商業、服務業與中樞管機能	高鐵於竹北市六家地區設站
基隆	一般地區生活圈	基隆市	1.港埠關聯活動為特色之港市(基隆市) 2.海運轉運與配送中心(基隆港) 2.產業應朝服務業發展	高鐵未設站
宜蘭	一般地區生活圈	宜蘭市 羅東鎮	1.發展觀光遊憩與休閒活動 2.發展精緻農業	高鐵未設站
苗栗	一般地區生活圈	苗栗市	1.發展精緻農業 2.開發智慧型工業園區	高鐵於後龍鎮台鐵豐富車站北側地區設站
台中	都會地區生活圈	台中市	1.省政中心及中央政府機能的區域辦公中心 2.全國人員訓練中心 3.航海貨物轉運及分裝配送中心 4.高附加價值產品製造及研發中心 5.開發軟體工業區 6.發展航太科技中心 7.發展製造業中心 8.觀光遊憩中心 9.發展港埠關聯活動為特色之港市(台中市) 10.海運轉運與配送中心(台中港) 11.開發科技工業區	高鐵於烏日鄉設站
南投	一般地區生活圈	南投市	1.發展觀光遊憩與休閒活動	高鐵未設站
彰化	一般地區生活圈	彰化市	1.產業發展應由農業轉型為製造業 2.開發基礎/濱海工業區	高鐵於田中鎮社頭鄉交界處設站
雲林	一般地區生活圈	斗六市	1.產業發展應由農業轉型為製造業 2.開發科技工業區 3.開發基礎/濱海工業區	高鐵於虎尾鎮設站
嘉義	一般地區生活圈	嘉義市	1.開發科技工業區	高鐵於太保市

	活圈		2.開發基礎/濱海工業區 3.加強商業、服務業與中樞管機能	設站
新營	一般地區生活圈	新營市	1.發展精緻農業與休閒農業 2.加強商業、服務業與中樞管機能	高鐵未設站
台南	都會地區生活圈	台南市	1.發展智慧型工業園區 2.開發科技工業區 3.開發基礎/濱海工業區 4.加強商業、服務業與中樞管機能	高鐵於歸仁鄉仁德糖廠沙崙農場設站
高雄	都會地區生活圈	高雄市	1.港埠關聯活動為特色之港市（高雄市） 2.海運轉運與配送中心（高雄港） 3.航空運輸轉運中心（南部國際機場） 4.中央政府機能區域辦公中心 5.開發軟體工業區	高鐵於高雄市左營區設站
屏東	一般地區生活圈	屏東市	1.發展精緻農業與休閒農業 2.發展觀光遊憩與休閒活動	高鐵未設站
花蓮	一般地區生活圈	花蓮市	1.發展觀光遊憩與休閒活動 2.發展精緻農業與休閒農業 3.發展生物技術工業園區 4.開發科技工業區 5.發展水泥工業專區(和平水泥專業區) 6.加強商業、服務業與中樞管機能	高鐵未設站
台東	一般地區生活圈	台東市	1.發展觀光遊憩與休閒活動 2.發展精緻農業與休閒農業	高鐵未設站
澎湖	離島地區生活圈	—	1.發展觀光遊憩與休閒活動	—
金門	離島地區生活圈	—	1.發展觀光遊憩與休閒活動	—
馬祖	離島地區生活圈	—	1.發展觀光遊憩與休閒活動	—

資料來源：本研究整理。

#### 四、由國土開發利用現況與未來高鐵建設的配合議題

##### (一)台灣地區產業經濟、都市空間結構受運輸走廊發展影響甚鉅

台灣地區運輸走廊的改變直接影響了產業及都市的發展，早年以港灣海運崛起的基隆與高雄、因鐵道運輸帶動農林市鎮發展，以及省道沿線的工業與都市群落，皆可印證。

而且近年來，台鐵台北車站、板橋新站及台中大慶車站等建設，對週邊都市空間與地區產業均造成了根本性的結構改變。而中山及第二高速公路的新運輸走廊，改變了原以省道、縱貫鐵路為主的線型都市結構，從而促進產業的分散並逐步發展出新的都市及都會地帶。

未來，東西向快速道路系統的建構與高速鐵路的逐次完成，新的運輸方式與走廊於焉成形，配合國家產業政策及經濟環境，亦必將帶動另一波都會空間結構的轉變，此亦即為本研究關注的重要課題。

## (二)國土利用應能指導高鐵特定區的資源合理分工

### 1. 國土利用現存問題影響各高鐵特定區的發展定位

- (1)城鄉發展的差距日漸明顯，高鐵車站多設於都市邊緣，與原發展區之資源競合及投資效益較易受到爭議。
- (2)重大建設資源分配不均，在政府財政艱難情況下，對非重點發展地區的公共投資能力與意願更顯力不從心。
- (3)經濟大環境不景氣及產業與空間發展政策不明確，各地方政府因高鐵建設使出混身解數爭取發展機會，連農業縣也要設置高科技園區。而各高鐵特定區誠如本研究後節所述，其發展定位及重點產業重覆而各行其是。

### 2. 高鐵沿線特定區的發展應考量資源公平性及產業聚集效益之間的平衡

如前所述，各高鐵特定區之發展定位及重點產業重覆而各行其是，將造成資源錯誤及重覆設置的浪費。並在因應前述之問題考量下，本研究的根源目標，即在尋求如何發展地方獨有特色的特定區，達到高鐵沿線產業及都市發展的資源公平性及產業聚集效益之間的平衡。

## 第三節 高鐵車站特定區計畫執行現況

### 一、台北車站地區

#### (一)車站與鄰近地區發展現況

##### 1.車站區位

高鐵車站台北站係位於台北火車站原址，並與原台鐵車站及捷運三鐵共構。以車站站體而言則主要係承德路、北平西路、鄭州路及市民大道所圍範圍內。

##### 2.交通運輸現況

###### (1)道路系統

以台北車站特定專用區而言，因其屬一東西延伸之寬廣空間，其主要聯外道路以南北向為主，除位於南北兩側外圍地區之市民大道及忠孝西路等，其餘皆為南北向道路，計有中山北路、承德路、鄭州路、重慶北路、環河北路等，尙有其他次要之聯絡道路。

台北火車站向為台北市最重要且轉運量最大的交通轉運中心區，幾乎所有長途客運皆以此區為起迄端點站，都會區公車服務路線也多有經過台北火車站。

###### (2)捷運系統

台北車站地區有兩條捷運路網於此交會，為南北向之淡水線與東西向之板南線，因台北車站周邊地區為都市之中心商業區，故使用該兩條捷運路線之轉運旅客眾多。

###### (3)鐵路

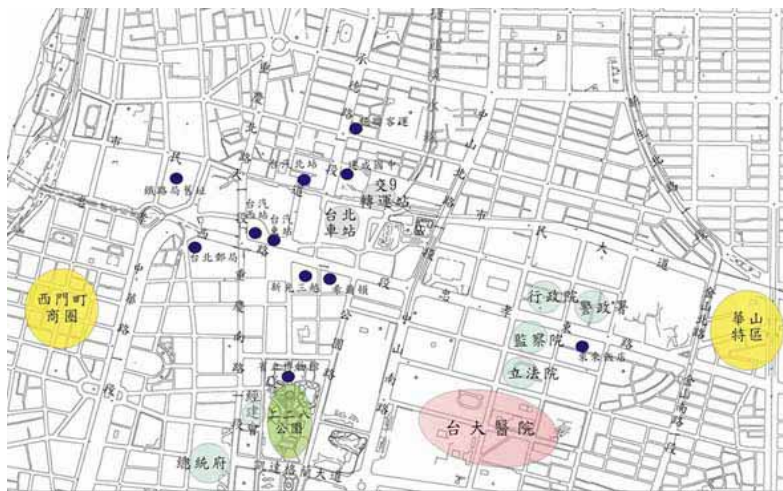
台鐵台北車站為國內最為繁忙之交通中心，每天之使用人次相當龐大，且車站周邊地區不同運具之轉乘甚為便利。

##### 3.周圍地區土地使用現況

台北車站鄰近地區長期以來即是整個台北市的政商發展核心，包括如總統府、行政院各部會、監察院、立法院…等中央級行政機關，都是位於車站周遭地區；另外，重要的商業活動如百貨公司，觀光飯店等，亦於鄰近地區密集林立。然而，這些重要的政商發展重心大都集中於前站附近，主要分佈於忠孝東、西路、重慶南路、中山南路等，後站發展現況則是以長途旅客服務之客運為主要分佈，包括統聯、尊龍等，也使得前後站之發展型態及使用強度，有著完全不同的狀況。

此外，火車站地區也屬台北市較早發展之核心商業區，因此部份鄰近的街道或地區也因行業聚集，而形成特殊的街道特色，如重慶南路的書店街、南陽街為補習街及以皮件、服飾、皮鞋、百貨批發為主的華陰街等。由於商圈移轉至北市東區，因此其中所謂後火車站區有部份地區建物已舊老舊待更新。

事實上，由於台北車站地區經過長時間的發展後，大部份地區均已成既成區，除特定專用區內土地外，可發展用地已經所剩無幾，比較可能再開發之公有地多位於後站地區，包括有建成國中、台汽北站等。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-1-1 台北車站與鄰近地區發展現況示意圖

### (三)車站功能運量與地區影響分析

#### 1.高鐵車站建設現況

目前規劃之高鐵台北站係與台北都會區大眾捷運系統於台鐵台北車站共站配置，台北車站為地下三層(U-3 至 U-1)、地上 7 層(G+1 至 G+6 及設備層)之建物，現已有台鐵及兩條捷運網路在此處匯集設站，未來高鐵之營運將使用原台鐵台北車站 U-2 層之第 1、2 月台之第 1 至 4 股道，作為列車旅客上下車服務及轉運調度之需，其相關之使用協議與設施之調整由高鐵局召集台鐵與特許公司（台灣高鐵）協商中。

#### 2.高鐵台北站運量預測

表 2-3-1-1 高鐵台北站運量預測

年度	2003	2008	2010	2018	2023	2028	2033
運量預測							
每日最高運量(人次)	109830	130311	151941	165344	187349	230769	252705
每小時最高運量(人次)	10072	11956	13966	15194	17219	21210	23223
每組列車載運人數	930	930	930	930	1210	1210	1210

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司，87.11

#### 3.地區影響

- (1)未來出入台北車站地區的旅客人數將增加，地區消費潛力更為提高，對商業之發展更有助益。
- (2)結合台鐵與捷運共構於同一站體，有利於轉乘旅客的快速疏散，相對旅客搭乘意願更為提高。
- (3)由於高鐵吸納部份國內空中運量，因此整體而言，火車站周圍地區的道路交通量將增加，對道路服務水準有負面衝擊，必須及早擬妥大眾運輸策略以因應。



### (三)台北車站特定專用區計畫內容

本站位於「台北車站特定專用區」範圍內，依其細部計畫說明書之內容，主要重點如下：

#### 1.計畫內容

(1)本計畫區依商業使用型態，分為地區商業用地及一般商業用地，其最大差別在於地區商業用地允許住宅使用，一般商業用地則不供住宅使用，其他允使用組別則依台北市土地使用管制規則規定。

#### (2)交通用地：

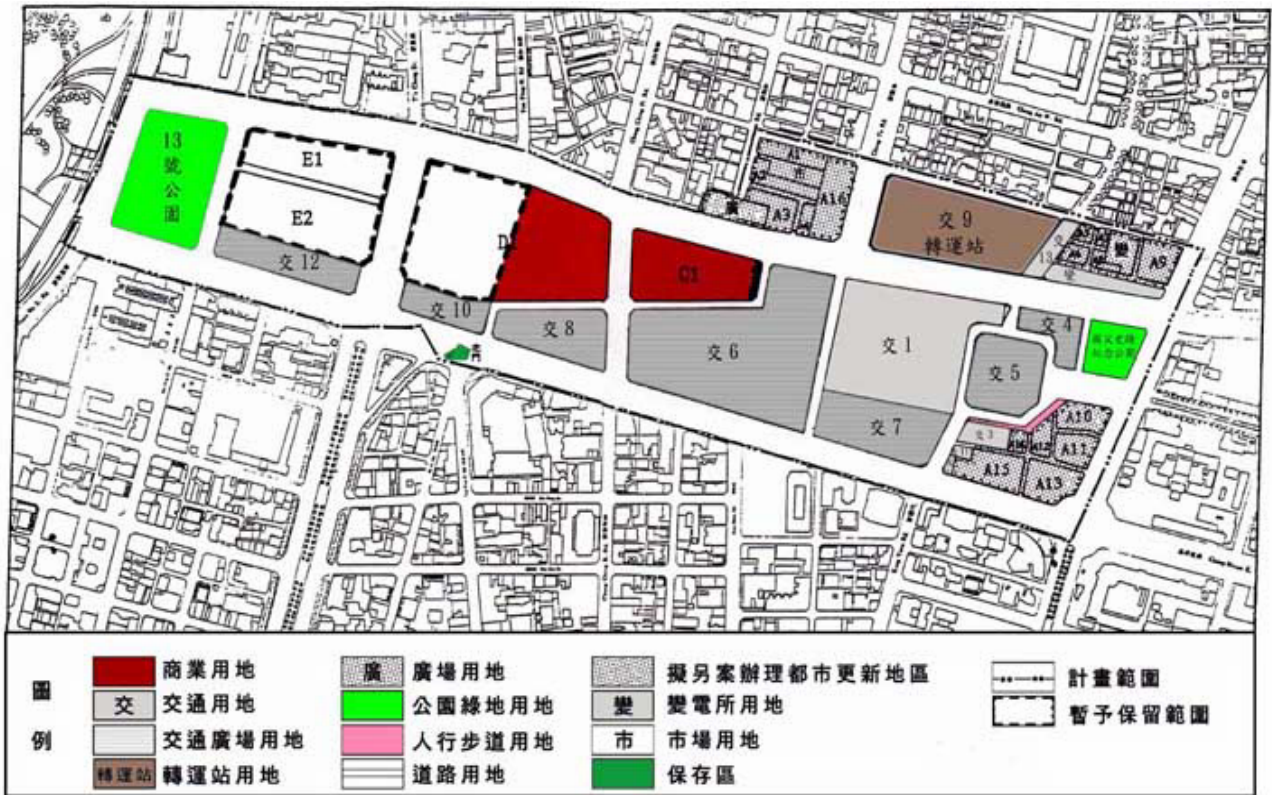
##### A.台北車站用地(交 1)

供台北市區鐵路地下化後，台北車站、車站有關辦公處所、百貨商場、餐飲服務及一般商業辦公處所使用。

##### B.轉運站用地(交 9)

供長途旅運車站、公車轉運、公共停車場、捷運行控中心、交控中心、高速鐵路行控中心與辦公室及計程車招呼站，共同規劃立體使用。並得為車站有關之辦公處所、百貨商場、餐飲服務、一般商業辦公處所、金融機構及地下停車場使用。

(3)本計畫區內原已發展之舊市區應另案辦理都市更新(包括台汽北站)，透過有計畫之都市設計準則、重建、整建與維護方式，協調該等更新地區內權利關係人推動各該更新地區之整體開發，並視各該更新地之整體開發配合情形得酌予放寬容積率，放寬之總容積率以 700%為限。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-1-2 台北車站特定專用區土地使用計畫示意圖

#### (四)車站鄰近相關計畫

- 1.台灣鐵路管理局舊總局周邊基地開發可行性研究評估作業(規劃中)
- 2.首都核心區特定區計畫
- 3.華陰街形象商圈
- 4.華山計畫
- 5.鐵路地下化計畫及都市設計

#### (五)綜合分析

- 1.高鐵完成後，雖每天將於台北車站產生高量的進出旅客，但捷運系統經過台北車站路線的工程業已完成，並已正式營運，對這些高量的旅客應可有效而快速的疏散。
- 2.前站地區多屬建成區，已無可供開發用地，而後站地區目前較具開發潛力且有可行性的用地，以交9用地及台汽北站較屬可能。
- 3.依「台北車站特定專用區」的計畫內容，除整合交通轉乘設施與空間後，在業種開發上仍以商業為主。
- 4.台北火車站周圍為全國重要行政中心，透過行政中心之空間重塑，地區都市再發展計畫的推動與高鐵加入營運後的利基，將有活化地區發展的機會。
- 5.台北市商業由萬華地區發展至台北火車站再發展至東區，因此在火車站鄰近地區有許多具特色的商店街區，尤其中華路兩側一帶，實為地區再發展的重要資源。

## 二、南港整備站兼作營運輔助站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

配合台北市區鐵路地下化東延南港工程（南港專案），交通部高鐵路局為提供高鐵路列車清潔與物品補給等簡易整備之需，要求於台鐵松山站設置整備站。後基於國家建設整體發展需求及結合南港地區之相關建設考量，高鐵路局同意高鐵路整站設於台鐵南港車站，以合併大眾運輸成北市東緣之交通轉運中心，而採高鐵路整備月台層在上，台鐵月台層在下之規劃。

台灣高鐵路公司於取得高鐵路民間投資案承攬權後，有鑑於北部基地為系統營運不可或缺的一環，乃建議將整備站兼作營運輔助站，經建會於 89 年 4 月原則核定。而營運端點延伸至南港站將可服務台北縣市東緣地區及基隆、宜蘭旅客，可有效分攤高鐵路 25% 旅客。

#### 2.交通運輸現況

南港車站周邊地區主要之聯外道路為東西向之南港路與忠孝東路兩者，分別位於車站之南北兩側，往西可通往市中心，往東則可達汐止地區。

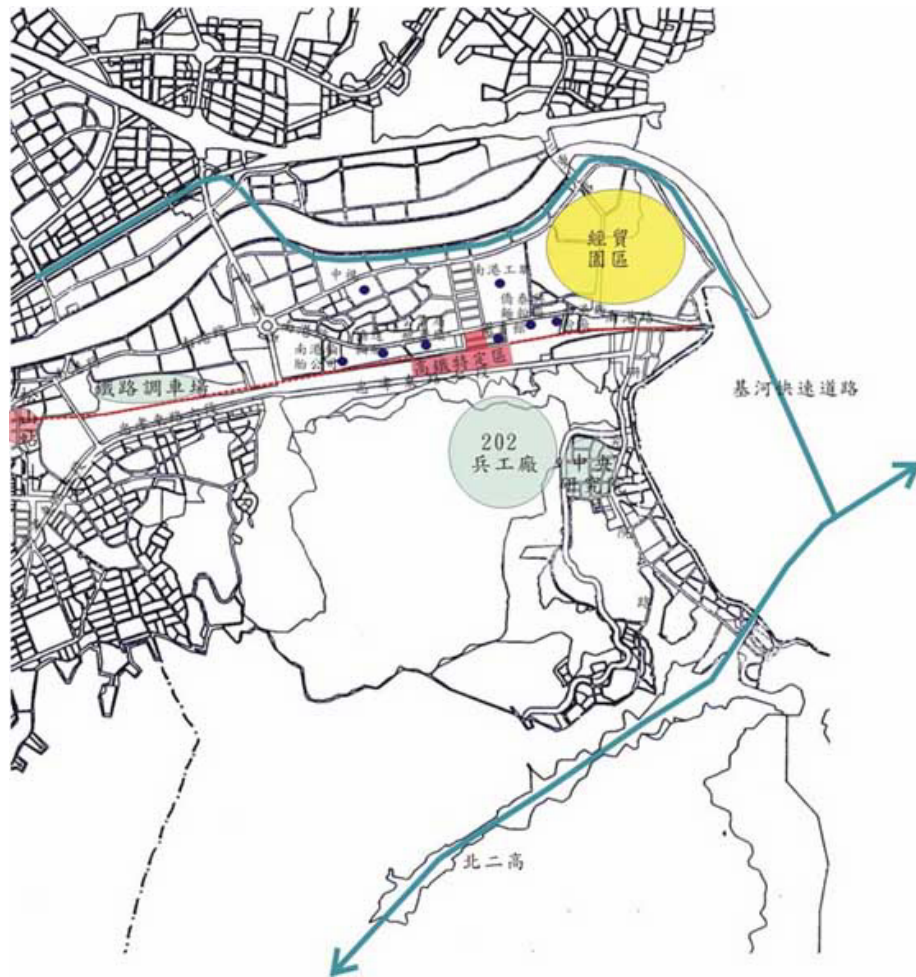
#### 3.周圍地區土地使用現況

南港地區沿忠孝東路、台鐵及南港路與重陽路兩側發展，於南港車站周圍土地使用發展現況整理如下：

- (1)站體主要位於原台鐵鐵道及南港車站所在。
- (2)鐵道二側多為台鐵及私有工使用，為北市重要傳統工業區。
- (3)南港車站北側鄰接南興公園，南港路以北住工混合普遍，有幾處公園綠地及南港高職與東新國小。
- (4)週邊部分工廠閒置或低度利用(公賣局瓶蓋廠、南港輪胎、聯華與僑泰興麵粉廠)，東北側南港經貿園區正陸續建設中。

(5)南側鄰近全國學術研究中心之中研院，因此周圍亦出現部份標榜  
臨近學術區之住宅社區。

(6)沿南港路往東為開發中的南港多功能經貿園區。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-2-1 車站與鄰近地區發展現況示意圖

## (二)車站功能運量與地區影響

### 1.車站建設現況

目前規劃之高鐵南港站係定位作為台北車站之輔助站，與台北車站情形相同必須調整部分台鐵原使用空間(如月台、軌道等)

供高鐵使用，因營運係屬特許公司(台灣高鐵)之權責，其使用仍需透過高鐵局、台鐵與台灣高鐵公司協商。

## 2. 高鐵南港站運量預測

表 2-3-2-1 高鐵南港站進出旅次數量預測

單位：人次

年期	尖峰小時			全日上下 (平均日)
	上車	下車	合計	
2010 年	1,785	1,806	3,591	37,267
2011 年	1,884	1,888	3,772	39,030
2013 年	1,982	1,970	3,952	40,792
2021 年	2,077	2,074	4,151	43,080
2033 年	2,197	2,218	4,415	45,918

資料來源：交通部高鐵局（中華顧問工程司，90.10）

## 3. 地區影響

- (1) 結合高鐵、台鐵、捷運、公車等大眾運輸形成北市東緣之交通轉運中心，加強區域轉運機能。
- (2) 鐵路地下化綠色廊帶及站區建設，配合策略性產業發展，將使土地使用及都市景觀全面改變。
- (3) 與高鐵台北車站的分工並配合東區之重大建設，促使台北市多核心發展更形顯著。

### (三) 南港整備站兼作營運輔助站規劃內容

#### 1. 整備站兼作營運輔助站之調整

- (1) 地面 G+1 層增加高鐵旅客進出及轉運所需空間。
- (2) 地下 U-1 改為高鐵旅運月台及軌道層。
- (3) U-2 層增加高鐵旅運及公共安全所需設備與設施。

2. 依中華顧問工程司 90 年 11 月規劃成果簡報資料，車站整體規劃包括主要計畫通檢案變更 PSC4 及後擴大之車站、交通用地及第三種商業區，不含公園（兼廣場）之土地面積約 6.74 公頃。

### 3. 建築物使用計畫

依中華顧問工程司 90 年十一月規劃成果簡報資料，台鐵初步規劃商場樓地板面積共約 175,000 m<sup>2</sup>，參見表 2-3-2-2。

表 2-3-2-2 高鐵南港站建築物使用計畫

建物別	A 區：商業區	B 區：車站區	C 區：商業區	
	A1 棟：車站東側出入口	B1 棟：車站主體大樓	B2 棟：商場及中長程客運站	C1 棟：商場大樓
地上使用 內容	1F：車站東側出入口 小型商場 CAFÉ SHOP	1F：車站南北側出入口 商旅、金融、電信、郵政 販賣、展覽廳 2F：車站商店街 3F：商場百貨	1F：車站西側出入口 商旅、金融、電信、郵政 販賣、中長程客運站 2F：商店街、展示場 3F：商場及演藝廳	高鐵整備出入口 1-14F：商場百貨空間（戰備時為 戰備糧倉）
地下使用 內容	U-1：高鐵軌道月台層、卸貨區、商場 U-2：旅客穿堂層、售票大廳、站務空間、商場 U-3：台鐵軌道月台層		U-1A：計程車招呼區、商場 停車場（共四層）	戰備米糧倉庫
設計容積	16,612 m <sup>2</sup>	62,103 m <sup>2</sup>		53,453 m <sup>2</sup>
總計	132,168 m <sup>2</sup>			

資料來源：交通部高鐵路（中華顧問工程司，90.10）

## (四)車站鄰近相關計畫

### 1. 修訂台北市南港區都市計畫(主要計畫)通盤檢討案

台鐵及高鐵南港站並未研擬車站特定區計畫，惟市府於 90 年 9 月發布之「修訂台北市南港區都市計畫（主要計畫）通盤檢討案」中，為因應經貿園區、鐵路地下化南港專案…等重大建設計畫及產業發展政策，較大幅度的調整車站週邊土地使用，並加以都市設計之要求，主要相關內容概述如下：

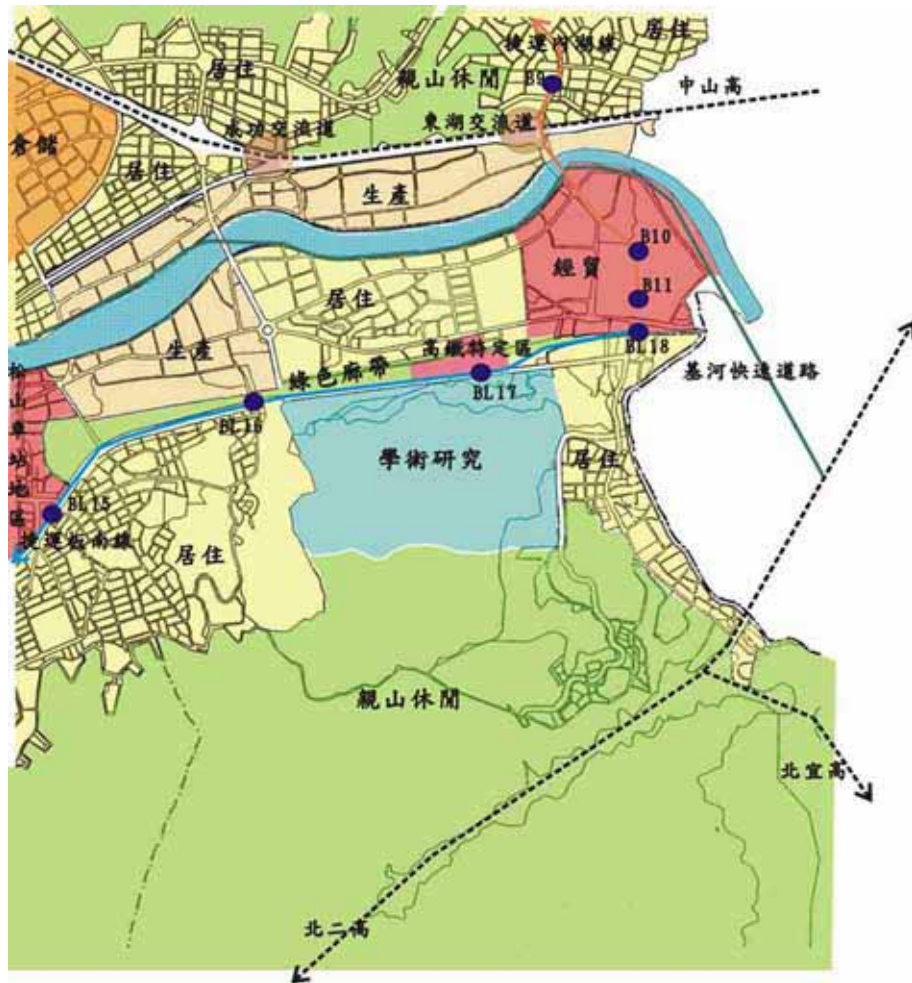
- (1)車站週邊地區為南港地區發展重心。
- (2)車站週邊以商業服務及住辦休閒專用區配置，輔助車站商旅服務需求為主。
- (3)車站東北側為南港經貿園而忠孝東路以北以策略型產業之工業區為主，型成北市最重要產業發展基地。
- (4)忠孝東路南側學術休閒園區搭配中央研究院，以提供北市學術研發之需。
- (5)其間劃設住宅區及地區商業，為北市東側重要居住生活地區。
- (6)配合鐵路地下化原路線劃設 20 米綠廊道路，並藉由捷運藍線及輕軌系統及公車等大眾運輸，連接北市及各產業及交通據點。
- (7)都市設計管制形成重要開放空間系統。

#### (五)綜合分析

1. 南港整備站兼作營運輔助車站並未因台鐵及高鐵設站，而如台北或新板橋車站般特別規劃車站特定專用區計畫，然仍配合南港區主要計畫通檢整體考量相關產業及重大建設，予以因應。
2. 車站劃設中長程公車客站並立體連通結合捷運站，強化捷運藍線及輕軌系統及公車等大眾運輸，以連接北市及各產業及交通據點，健全南港地區經貿、產業(策略性)、大眾運輸、學術研究、居住生活等機能。
3. 車站週邊為南港地區中心，除車站本身業已規劃台鐵及高鐵旅客所需運輸設施外，亦擬規劃商場樓地板面積共約 175,000 m<sup>2</sup>供商服等附屬設施使用。同時亦配合南港經貿區及捷運聯合開發交通用地，劃設商業區等提供所需附屬設施，應足供所需。
4. 車站與三張犁截水溝東側 PSC1 轉運站之交通及車站與南側學術休閒園區之活動鏈結功能不足。



5. 捷運及預留輕軌系統轉運站（PSC1、I-7）皆沿忠孝東路及南港路側平行佈設，對南北兩側居住等主要活動產生地區之服務有限，其資源之分配合理性及有效性須再考量。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-2-2 台北市南港區都市計畫（主要計畫）通盤檢討案發展架構示意圖

### 三、板橋車站地區

#### (一)車站與鄰近地區發展現況

##### 1.車站區位

高鐵車站板橋站係位於板橋火車站新站，並與台鐵車站及捷運三鐵共構，其與原車站距離約 600 公尺，因此與原舊站地區之使用設施仍有極密切之關係。由於原台北縣政府係位於前站地區，佔掉了大部分可供商業發展之有利地帶，故原板橋站不像台北車站之前後站發展型態差異頗大的情況，整個核心商圈是以板橋車站為中心，向外環繞出去，因而也使得前後站地區之交通都同樣十分擁擠。而隨著車站的移位，再加縣政府新址即將完工，是否會帶動行政及商業核心將跟著位移，將是值得觀察的。

本車站在站體設計上，B2~B3 是為高鐵與台鐵的月台區，B1 則為等候大廳，購票付費區，並有通道通往縣府新址，1F 主要則為車站大廳，另有車站行政的辦公空間及商業空間，2F 則以商店街為主，3F 以上則是以機關行政的辦公空間為主。

##### 2.交通運輸現況

###### (1)鐵路系統

原縱貫線鐵路地下化，並與高速鐵路共構。

###### (2)道路系統

###### A.聯外道路(主要計畫道路)

- 2 號道路：即文化路一段，計畫寬度 40 公尺。
- 4 號道路：即民權路，計畫寬度 40 公尺。
- 5 號道路：即中山路一段，計畫寬度 20 公尺。
- 6 號道路：即民族路，計畫寬度 30 公尺。
- 10 號道路：區運路與民族路間的路段，計畫寬度 24 公

尺。

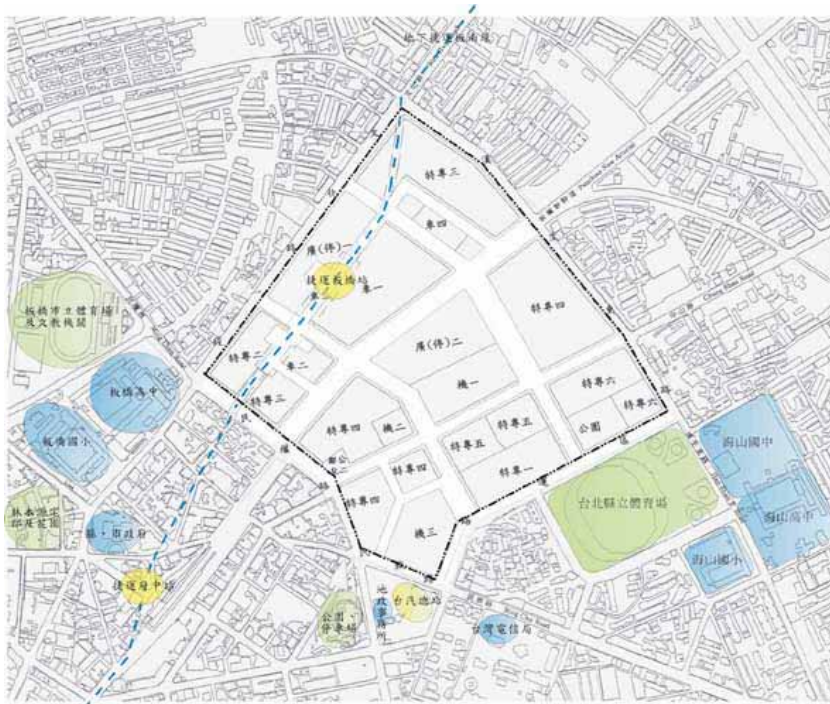
- 16 號道路：即漢生東路，計畫寬度 30 公尺。原文化路至中山路間跨越台鐵縱貫線上方之高架橋拆除。
- 特甲號道路：為台北一板橋間新幹道，於鐵路地下化後，所留設之路面空間所闢設。由台北至民生路採高架方式，民生路以西則採平面設計方式，本計畫區內計畫寬度 40 公尺。

#### B.區內道路(細部計畫道路)

- 區內道路系統係用以作為各主要道路之收集道路，部份則作為出入道路之用，計畫寬度約為 18~45 公尺。

### 3.周圍地區土地使用現況

新板橋車站特定專用區位於板橋市既有之發展核心區北側，原屬工業區性質(板橋客車廠、板橋酒廠等使用)，其周邊地區已為住宅區所包圍，配合車站之遷移與高鐵及捷運系統之共站規劃，將使車站周邊地區因交通轉運、行政(縣府遷入)及商業服務之發展重塑新的都市中心。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-3-1 板橋車站與鄰近地區發展現況示意圖(用市街圖)

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

目前規劃之高鐵板橋站係定位作為台北車站之輔助站，與台北車站情形相同必須調整部分台鐵原使用空間(如月台、軌道等)供高鐵使用，月台區與台鐵同規劃在 B2~B3 樓層，因營運係屬特許公司(台灣高鐵)之權責，其使用仍需透過高鐵局、台鐵與台灣高鐵公司協商。

### 2.車站功能與運量預測

由於板橋車站距台北車站相當靠近，故可分攤部份台北車站的出入旅次量，一方面協助帶動地區之繁榮；另一方面可降低台北車站的交通量負擔。

表 2-3-3-1 高鐵板橋站運量預測

運量預測	2005	2008	2013	2023	2033
因峰日運量	26514	30319	36056	37214	38101
尖峰小時運量	2088	2343	2839	2942	3046

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

### 3.地區影響

新站設置後將可消除原有鐵路橫亙市區所產生之阻隔及促進市區均衡發展及整體開發，其效益整理如下：

#### (1)有形效益

- A.由於高鐵高運量的旅客人數加入，板橋車站地區消費潛力更爲提高，對商業之發展更有助益。
- B.結合台鐵與捷運共構於同一站體，有利於轉乘旅客的快速疏散，相對旅客搭乘意願更爲提高。
- C.與新縣府大樓間可由地下通道直接串接，在交通可及性提高情況下，可減少洽公人士使用自用車機率。
- D.台鐵設施更新，提高服務品質且增加台鐵資產。
- E.兼具台鐵、高鐵、捷運藍線、中運量環狀線及短、中長程客運等運輸系統之轉乘，成爲台北都會區淡水西岸之交通樞紐。
- F.現有板橋車站遷建後，原地舊市區可獲得更新。
- G.新站規劃爲台北都會區副都心（板橋市）之核心地區，可帶動並促進板橋市之發展。

#### (2)無形效益

- A.增進都市景觀與環境品質。
- B.豎立板橋地區之新標準。
- C.提昇國家營建技術水準。

### (三)新板橋車站特定專用區計畫內容

#### 1.計畫範圍與面積

本計畫區周界分別面臨板橋市 2 號(文化路一段)、4 號(民權路)、6 號(民族路)、11 號(區運路)及 16 號(漢生東路)道路，計畫面積約 48.20 公頃。

#### 2.土地使用計畫

新板橋車站特定專用區之規劃目標在於(1)創造新都心文化，(2)交通總樞紐之建立，(3)建立三級產業的都市，(4)提昇都市的生活環境品質。為達成上述規劃目標，乃分三期開發，第一期為未來台北縣重要交通集結點，第二期為未來台北縣縣府大樓，第三期為提升台北縣重要產業層級之高級商業區。

(1)土地使用計畫包括特專一(供住宅使用)；特專二(供觀光旅館業使用)；特專三(供一般零售及服務業使用)；特專四(供大型商場及服務業使用)；特專五(供事務所及服務業使用)；特專六(供休閒及娛樂業使用)。

(2)在公共設施計畫上，包括機一(供縣府使用)；機二(供稅捐處使用)；機三(供警察局及電信局使用)；機五(供國防單位或台北縣選舉委員會等相關機關使用)。

(3)在車站用地上，包括車一(供高鐵、地鐵、台鐵使用)；車二(供公路及市公車短程轉運站使用)；車三(供捷運使用)；車四(供中長程客運轉運站使用)。

表 2-3-3-2 新板橋車站特定專用區土地使用計畫面積表

項目		面積(公頃)	百分比(%)
土 地	特專一	1.50	7.89
	特專二	1.47	3.05

使用分區	特專三	4.09	8.49
	特專四	6.458	13.40
	特專五	0.781	1.62
	特專六	2.02	4.19
公共設施用地	機一	1.66	3.44
	機二	0.40	0.83
	機三	1.448	3.00
	機五	0.08	0.17
	廣(停)一	1.81	3.76
	廣(停)二	2.45	5.08
	廣(停)三	0.16	0.33
	廣(停)四	0.13	0.27
	公園	0.73	1.51
	鄰公兒一	0.17	0.35
	鄰公兒二	0.15	0.31
	車一	3.32	6.89
	車二	0.60	1.24
	車三	1.17	2.43
	車四	0.40	0.83
	車一~1	0.025	0.05
	車一~2	0.026	0.05
	車一~3	0.021	0.04
	車一~4	0.02	0.04
	道路	14.807	30.72
合計		48.20	100.00

資料來源：變更新板橋車站特定專用區細部計畫(第一次通盤檢討)書。

### 3.交通運輸計畫

#### (1)聯外交通

未來本特定區將結合高速鐵路、捷運藍線、中運量捷運線、東西向快速道路、鐵路地下化、特一號、特二號快速道路、環河快速道路等路網，及西藏大橋、重翠大橋、浮洲、西盛間連絡橋樑、浮洲二橋等聯外橋樑，成為區域性的交通樞紐。

公路方面，未來將有五條主要的聯外幹線通過，以板橋市中心主要商業區為中心，呈輻射式連通周圍市鄉鎮，東西向道路包括文化路、板橋新幹線及中山路等三條，分別聯絡台北市、板橋地區、土城、三峽及樹林等地區；南北向道路包括民權路(民族路)及漢生東路二條道路，可至新莊、三重、中和、永和及土城等地區。

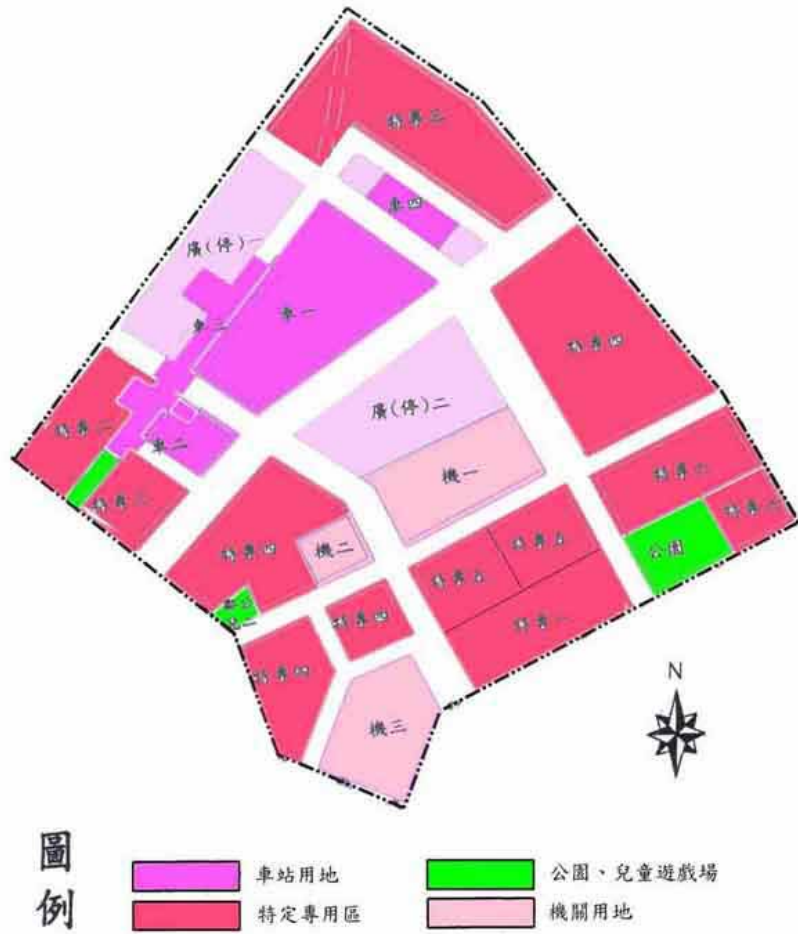
#### (2)區內道路

區內之聯絡性道路配置，主要是以台鐵新板橋車站為主體，配置南北向及東西向之區內道路，聯絡文化路、板橋新幹道、中山路及區運路等道路所分隔之三個主要街廓。

### (四)綜合分析

- 1.基本上板橋目前的發展重心仍位於原車站鄰近地區，但隨著新車站的啓用及縣府新辦公區即將完工，帶走了大部分的通勤旅客與洽公人士，可以肯定的是將對原建成區產生極大的衝擊。
- 2.尤其特定專用區內劃設多處特專區可供商業使用，在地利條件與交通便利性遠高於舊商圈的情況下，本特定區勢將成為新的發展重心。
- 3.在新站與縣府連通便利性方面，雖為鐵道及縣民大道所阻隔，但亦以地下通道的方式串接兩處，洽公人士仍可便利的利用捷運到縣府。
- 4.車站為周圍商業區帶來商機，且無論是搭台鐵、高鐵或捷運，都可利用車二的公車轉運站通往其他地地區，更提高其便利性，故綜合而言，本特定專用區將具有極高的發展潛力。





資料來源：變更新板橋車站特定專用區細部計畫(第一次通盤檢討)書。

圖 2-3-3-2 新板橋車站特定專用區土地使用計畫示意圖

## 四、桃園車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵桃園(青埔)車站設於高鐵路線里程 42.2 公里處，較靠近中壢市北側郊區與大園鄉交界處，在往北則鄰近中正國際機場，因此未來也將是國際人士出入台灣的門戶地區之一，開發區位極具優勢。未來將與「桃園都會區捷運路網」中之「中壢—機場」線共站設計。

#### 2.交通運輸系統現況

中山高速公路距桃園車站特定區南緣約 3.2 公里，可由內壢交流道經縣 110 甲或由高速公路機場聯絡道經縣 110 甲或縣 113 道進入桃園車站。其中縣 113 道為貫穿特定區之現有主要聯外道路，另有東西向之桃 42 道乙條，並有散布於農地之零星住戶為出入之需而自行闢設小路。以下就車站鄰近聯外道路及公路客運系統現況概述如下：

##### (1)聯外道路

桃園車站位於中壢—大園運輸走廊，主要聯外道路及聯絡地區包括：

- A.113 縣道：通過特定區中央，向北連絡中正國際機場，距離約 8 公里；向南連絡中壢市，距離約 6.5 公里（113 縣道轉接台 1 省道，可通往桃園市區，距離約 15.5 公里）。
- B.110 甲縣道：位於特定區外東側，向北連絡中正國際機場；向南連絡中山高速公路內壢交流道及中壢工業區，並通往中壢市郊。
- C.110 縣道：位於特定區外東側，為中山高速公路大園交流道之連絡道路，向北連絡中正國際機場；向東南連絡桃

園市郊。

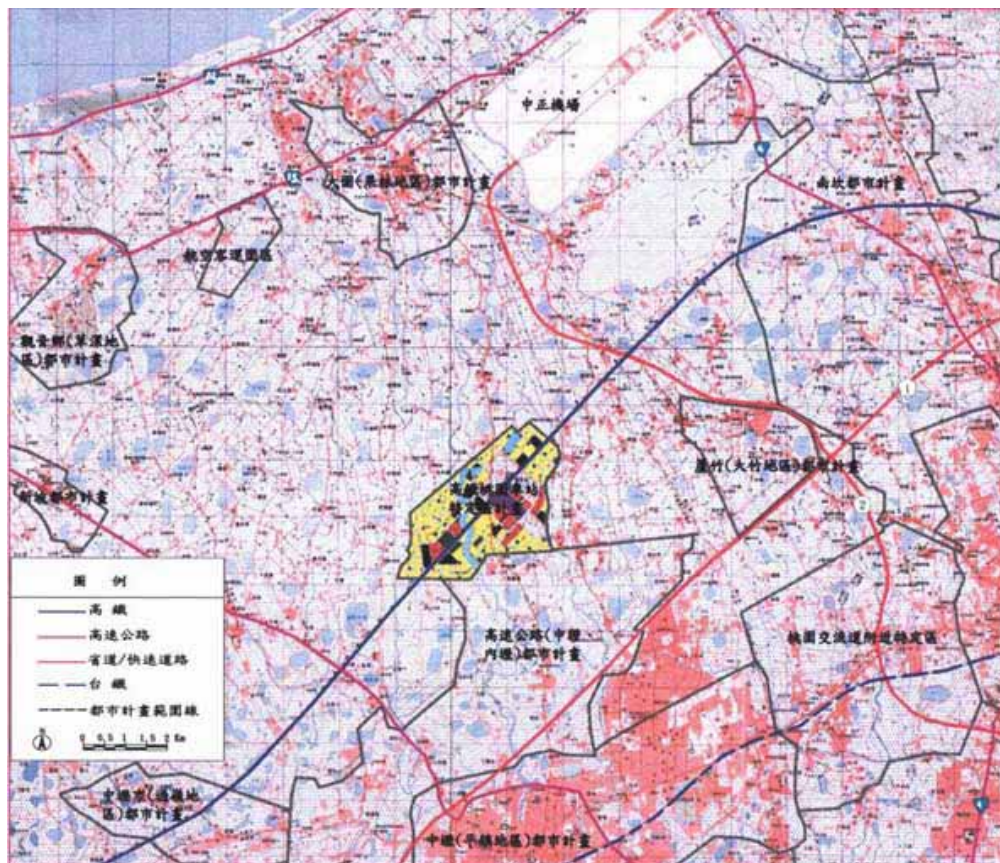
D.桃 42 鄉道：橫越特定區，連繫 113 縣道、110 甲縣道及 110 縣道。

### (2)公路客運系統

目前僅桃園客運提供之中壢－青埔－大園一條路線行經特定區範圍內，每日班次約 50 餘班。至於桃園與高鐵車站間目前尚無直接之客運服務路線。

### 3.周圍地區土地使用現況

桃園車站鄰近地區多屬非都市土地之農業區，除沿道路兩側之社區聚落及零星散置之農戶、工廠外，餘多作為農務使用。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-4-1 高鐵路桃園車站與鄰近地區土地使用發展現況示意圖

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

桃園車站特定區係採區段徵收方式開發，內政部（前為台灣省政府）於民國 88 年公告徵收，特定區土地所有權已移轉為國有，管理機關為內政部，區段徵收作業辦理迄今已二年餘，相關公共工程規劃設計皆已完成，並陸續動工興建，目前已完成整地作業，預定將於 90 年 10 月起陸續辦理現住戶安置用地分配，而抵價地分配則預定於 91 年 2 月起開始辦理。

此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，方得開發。目前桃園車站已通過都市設計審議，修改書圖文件中。

### 2.車站功能與運量預測

車站功能角色定位如下：

- (1)經由桃園車站特定區進出中正機場之運輸門戶
- (2)形成桃園、中壢生活圈之交通轉運中心，提高交通可及性。
- (3)引進以資訊、管理技術服務、顧問服務及機場附屬相關服務業為主之產業活動。
- (4)配合高鐵城際運輸及地方資源，形成新興發展區。

目前有關高鐵桃園站的運量預測，在 94 年將達到的旅次量如表 2-3-4-1。

表 2-3-4-1 高鐵桃園車站運量預測

桃園車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	11510	11202	16382	16183	1637	1460

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

### 3.地區影響

- (1)桃園車站附近地區原以農業使用為主，都市機能不完整，屬低度

開發之地區，高鐵桃園車站之設置及其相關配套計畫之推動，除可加速基盤設施建設及健全都市機能外，將有助引進人口與產業之進駐，並帶動地區之繁榮發展。

- (2)中正國際機場、高速鐵路、機場捷運、桃園大眾捷運系統及配合之重大公路建設的逐漸建構與串聯，將形成一完整的交通網，使桃園車站特定區可便捷運送客、貨運，服務層次擴及國際旅客、台灣西部走廊或桃園縣各市鄉鎮，對特定區及桃園縣競爭力之提昇有極大之助益。
- (3)桃園都會區原桃園一中壢雙子星型（雙核心）之都市結構，未來可能因高速鐵路桃園車站特定區之發展，而形成三核心的新都市結構。
- (4)高鐵桃園車站及捷運藍線 B5 站將採共站方式興建，將彙集高鐵及捷運旅客，帶動地區商業發活動之需求與發展。

### (三)桃園車站特定區計畫內容

依據「擬定高速鐵路桃園車站特定區計畫」都市計畫書、圖摘錄重要之計畫內容如后：

#### 1.計畫範圍與面積

桃園車站特定區位於中壢市北方約七公里處，東南距桃園市中心約十公里，距中山高速公路約三公里，北距中正國際機場約六公里，計畫範圍東西側以天然河川之新街溪、洽溪中心線為界，參照桃園軍用機場 1990 年日夜均能音量 60DNL 噪音為北側臨界點，南側以銜接現有都市計畫範圍為界。特定區範圍內行政區域包括中壢市青埔里、洽溪里、芝芭里及大園鄉橫峰村所屬部分村里。計畫面積為 490 公頃。

#### 2.土地使用計畫

桃園車站特定區將建造成一機能健全、兼顧自然與人文的幽雅環境。特定區內規劃有住宅區、商業區、高鐵車站專用區、產

業專用區，及其他基本生活機能專用區，如宗教、自來水、電信、加油站、灌溉設施等，其餘高達的 44%的土地均為公共設施用地。其中廣大的公園、綠地、兒童遊樂場、體育場及廣場用地等，合計約 51.9 公頃，估計畫面積之 10.11%，綠色開放空間比例之高，為全國都市之冠；都市計畫中更保留現有的數個重要埤塘在公園用地中，未來除具都市防災之功能外，亦可形塑為親水性開放空間，以創造優美的都市景觀，並提供居民休閒活動空間。特定區土地使用計畫如表 2-3-4-2 與圖 2-3-4-2。

### 3.交通運輸計畫

桃園車站特定區的聯外交通系統極為完整，包括高鐵、中正國際機場、捷運系統、聯外道路系統及區內交通系統，共同結合成快捷便利的運輸路網。高鐵局目前正積極辦理桃園車站特定區改善及新闢聯外道路系統，將於高鐵通車前完成，並與各周邊之主要都市的聯外道路互相連結，形成密集的交通動脈，無論車站特定區內的居民或產業專用區的投資開發商，都能擁有極高品質的交通環境。

### 4.目前辦理情形

關於桃園車站特定區之聯外交通系統，道路部份共有五項，總經費約一百十餘億元，已陸續進行用地取得及工程施工中，預定配合高鐵通車時程完工。至於桃園都會區捷運系統建設計畫，其規劃報告書已奉行政院於八十九年六月三日核示，先完成民間參與可行性研究及研擬先期計畫書後再循行政程序報核。現正辦理相關作業，並協調縣政府辦理都市計畫變更及用地取得先期作業；其中高鐵桃園車站至中正機場段將列為優先辦理路線。

表 2-3-4-2 高速鐵路桃園車站特定區土地使用面積表

項 目	面積（公頃）	估計畫面積百分比(%)	佔都市發展面積百分比(%)	建蔽率/容積率(%)
-----	--------	-------------	---------------	------------

以國土規劃觀點擬訂高速鐵路車站特定區整體發展策略之研究

土地 使用 分區	住宅區	157.84	32.21	35.37	50/200
	商業區	31.19	6.37	6.90	商一 70/240      商二 60/300
	高速車站專用區	19.68	4.02	4.39	
	產業專用區	21.90	4.47	4.88	扣除必要設施，平均容積不得大於 240%
	加油站專用區	0.48	0.10	0.11	40/80
	宗教專用區	2.13	0.43	0.47	
	自來水事業專用區	1.00	0.20	0.22	
	電信事業專用區	1.14	0.23	0.25	50/250
	河川區	32.93	6.72	----	
	灌溉設施專用區	8.13	1.66	----	
	小計	276.42	56.41	52.59	
公共 設施 用途	道路	104.70	21.37	23.87	
	高鐵路線(站區外)	7.53	1.54	1.68	不予規定
	公園	29.18	5.95	5.70	50/----
	綠地	9.56	1.95	2.02	
	兒童遊樂場	4.90	1.00	1.11	
	體育場	4.89	1.00	1.09	50/200
	廣場	1.07	0.22	0.24	
	園道	0.30	0.06	0.07	
	灌溉溝渠用地	2.28	0.47	0.51	
	停車場	4.81	0.98	1.07	立體使用 80/400
	文小	12.02	2.45	2.64	40/120
	文中	9.36	1.91	2.20	40/120
	文高	3.72	0.76	0.83	40/160
機關	1.79	0.37	0.44	50/250	

地	捷運機廠用地	12.00	2.45	2.68	20/50
	環保設施用地	4.20	0.86	1.04	不予規定
	變電所用地	1.15	0.23	0.19	50/150
	電力設施用地	0.12	0.02	0.03	不予規定
合 計		490.00	100.00	100.00	

來源：「擬定高速鐵路桃園車站特定區計畫書」；88.2.

資料來源:高速鐵路工程局



圖 2-3-4-2 高鐵桃園車站特定區土地使用計畫示意圖

#### (四)因應設站衍生之相關計畫

##### 1. 高鐵車站專用區開發計畫

本專用區除高鐵車站站區外，尚包含附屬事業用地 8.55 公頃及廣場 2 公頃，台灣高鐵公司針對桃園車站專用區已研擬整體計畫及開發計畫，其中附屬事業用地之開發內容將涵蓋觀光旅館、



購物商場、辦公大樓及會展中心等。

## 2. 特定區內產業專用區開發計畫

產業專用區面積約 21.9 公頃，依管理單位交通部高速鐵路工程局之「高速鐵路桃園車站特定專用區開發策略規劃」內容擬發展機場相關聯產業，開發內容包括國際展覽場、會議中心、商務/觀光旅館、辦公大樓、商業購物及休閒娛樂設施等，目前高鐵局已完成招商文件之草案。此外，桃園縣政府企圖發展桃園車站特定區為機場經貿中心之重要施政方向，與管理單位所研擬之產業專用區開發計畫不謀而合。

## 3. 桃園大眾捷運系統建設計畫之藍線

由藍線、紅線、綠線三條路線組成 H 型路網，其中藍線與稿鐵車站之規劃結合，起自中正機場經高鐵車站特定區，沿青埔中壢四十米計畫道路至中壢市，並於特定區內設置三個車站。其中由中正機場至中壢火車站列為優先辦理路線。

## 4. 高鐵桃園車站聯外運輸系統相關建設計畫

計畫名稱	道路寬度	雙向車道數	執行單位
國道 2 號公路	28M	4	國工局
西部濱海快速公路	25-40M	4-6	公路局
西部濱海快速公路聯絡道	25M	4	公路局
東西向快速道路(觀音－大溪線)	25-40M	4-6	公路局
縣 113 拓寬	15M	4	桃園縣政府
縣 110 拓寬	20M	4	桃園縣政府
縣 110 甲拓寬	20M	4	桃園縣政府
桃 42 拓寬	20M	4	桃園縣政府
桃 45 拓寬	20M	4	桃園縣政府
桃園捷運藍線	-----	-----	高鐵局
台北至中正機場捷運系統	-----	-----	高鐵局
中正機場第一期航廈改善計畫	-----	-----	民航局
中正機場第二期航廈工程計畫	-----	-----	民航局

### (五)綜合分析

- 1.桃園縣鄰近台北都會區，加上擁有台灣地區主要運送國際客、貨運的國際空港－中正國際機場，為城市立地條件中有利競爭力的項目之一，且為其城市資源中較特殊者。
- 2.因應高鐵車站的設置，桃園車站特定區因運而生，且為有效利用桃園縣特有之城市資源，並配合發展「亞太營運中心」空運轉運中心之政策，特定區產業引進以發展機場相關及其附屬產業為主要目標。
- 3.相關配套計畫如台北－中正機場捷運、桃園捷運優先路線（藍線）、產業專用區開發計畫、特定區相關聯外運輸系統建設等計畫的推動，企圖將桃園車站特定區及桃園航空城推向國際舞台，與世界脈動接軌。
- 4.桃園車站特定區於基本條件、中央與地方政策、及實質建設計畫的配套下極具發展潛力與競爭力，惟成功的必要條件尚需相關配套計畫於時程上之配合，因此相關計畫的協調整合便顯得十分重要，亦是將來高鐵桃園車站及鄰近地區開發之重要課題之一。

## 五、新竹車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵車站新竹站係位於竹北六家地區，其範圍主要為竹北都市計畫東側之非都市土地，西南距新竹市約 8 公里，西北距竹北市公所及新竹縣治約 3 公里，東向聯繫北二高竹林交流道，可通往芎林、橫山地區。

#### 2.交通運輸現況

新竹六家站與周邊地區之聯繫以公路系統為主，依其服務之層級分述如下：

##### (1)主要道路

###### A.縣 120

縣 120 道路，現況寬度為 20 公尺，往東聯繫北二高竹林交流道，通往芎林、橫山；往西聯繫中山高竹北交流道，通往竹北縣治區，並可連接省道台一號道路南通新竹市區，為本地區與東、西往來聯繫主要道路之一。

##### (2)次要道路

###### A.竹 20 號鄉道

竹 20 號道路，現況寬度僅為 4~6 公尺，於計畫區東側及東南側分支成三條，以東南向西北方向延伸平行分布於區內，並向西與竹北斗崙都市計畫區 7-1 號道路相接，藉由此路段向北可通達犁頭山下，與縣 118 號道路相接，向南可經由經國橋穿越頭前溪通往新竹科學園區。

#### 3.周圍地區土地使用現況

車站鄰近土地現況係屬非都市土地特定農業區，除有高壓電線和電塔，少數沿道路加油站、洗車場、及住宅使用外，多以農業使用為主，區內舊有聚落多沿即有道路呈零星分布，特定區北

側沿縣道 120 號道路亦有零星商業使用，西北側部份為工業使用，另有自然人文史蹟及客家庄宗教信仰 - 伯公廟（福德正神）計 19 處。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-5-1 新竹車站與鄰近地區發展現況示意圖

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1. 高鐵車站建設現況

新竹車站特定區係採區段徵收方式開發，內政部（前為台灣省政府）於民國 88 年公告徵收，特定區土地所有權已移轉為國有，管理機關為內政部，區段徵收作業辦理迄今已二年餘，相關公共工程規劃設計皆已完成，並動工興建中，其中現住戶安置用地分配預定 90 年 10 月起陸續辦理，而抵價地分配則預定 91 年 2 月起開始辦理。

此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，方得開發，目前新竹車站已通過都市設計審議，修改書圖文件中。

## 2.車站功能與運量預測

表 2-3-5-1 高鐵新竹車站運量預測

新竹車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	10801	11223	13780	15194	1372	1361

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

## 3.地區影響

- (1) 高鐵車站鄰近新竹縣治，東通北二高，西通中山高，未來配合捷運系統之開發將更強化其交通轉運功能。
- (2) 產業發展因鄰近新竹科學園區具地利優勢。
- (3) 計畫區內之自然及人文史蹟配合保留規劃，有助於建構地方發展特色與強化文史資源之維繫。

### (三)新竹車站特定區計畫內容

#### 1.計畫範圍與面積

特定區以高鐵新竹車站為中心，計畫範圍西以竹北（斗崙地區）都市計畫東側範圍為界，北以縣道 120 號道路為界，南以頭前溪堤防為界，東以鄉道竹 20 號道路為界。

#### 2.土地使用計畫

本特定區位於新竹縣竹北市內，與竹北斗崙都市計畫相鄰，依其計畫說明書之內容主要重點如下：

- (1) 於車站地區劃設一高鐵車站專用區，區內配為車站、路線、道路、廣場、停車場等項目，其中含附屬事業用地（4.87 公頃）作為聯合開發等商業服務用途，其主要服務對象係以高鐵旅客為主，營

業項目以旅運服務、辦公大樓、會議中心、購物型商業等為主，其使用項目依「高鐵路車站專用區土地使用管制暨都市設計管制事項規定」辦理。

- (2)配合高鐵路設站引進人口，於特定區內劃設四處住宅鄰里單元，面積 104.48 公頃。
- (3)特定區內商業使用型態，分為「主要商業區」及「鄰里性商業區」，「主要商業區」主要為滿足高鐵路區客之服務需求及因應高鐵路設站後所可能引進三級產業之發展需求，其建蔽率 60%，容積率為 300%。
- (4)特定區東北側劃設有產業專用區，主要以引進高科搬、文教休憩及相關工商服務等產業，並應由開發單位或主管機關擬訂整體開發計畫，其公共設施由開發者自行興建，並無償提供縣有。
- (5)特定區內現有三處較大型之伯公廟，劃設為宗教專用區。
- (6)其他公共設施用地依據通盤檢討標準劃設。

### 3.交通運輸計畫

特定區計畫中對於車站所處區位之交通特性，擬訂交通運輸計畫如下：

#### A.聯外道路

園道，計畫寬度 60 公尺，位於計畫區北側，為東西向道路，起自計畫區西側邊界 19 號道路，西與竹北斗崙都市計畫區之園道相接，東至高鐵路車站專用區北側與縣 120 號道路相接。

1 號道路，計畫寬度 30 公尺，起自計畫區西側邊界 2 號道路，向東經高鐵路車站專用區南側穿越計畫中央至計畫區東側，為區隔特定區北側與南側住宅鄰里單元之東西向道路，往西與竹北斗崙都市計畫之 3-6 號道路相接。

2 號道路，計畫寬度 30 公尺，沿特定區西、南、東側劃設之外環道，往北與縣 120 號道路相接，往西則穿越經國橋橋下

與頭前溪堤防北側防汛道路相接。

#### B.區內主要道路

包括南北向道路四條與東西向道路二條，其中南北向道路主要在強化與新竹市之連繫，而東西向道路主要在強化與竹北縣治區與芎林竹東地區之聯繫，並串聯南北向道路系統，計畫寬度 20~30 公尺。

#### C.區內次要道路

以方格式路網型態為主，係作為區內各鄰里單元之收集道路，計畫寬度為 20~12 公尺。部份則作為出入道路之用，計畫寬度為 6~8 公尺。

#### 4.目前辦理情形

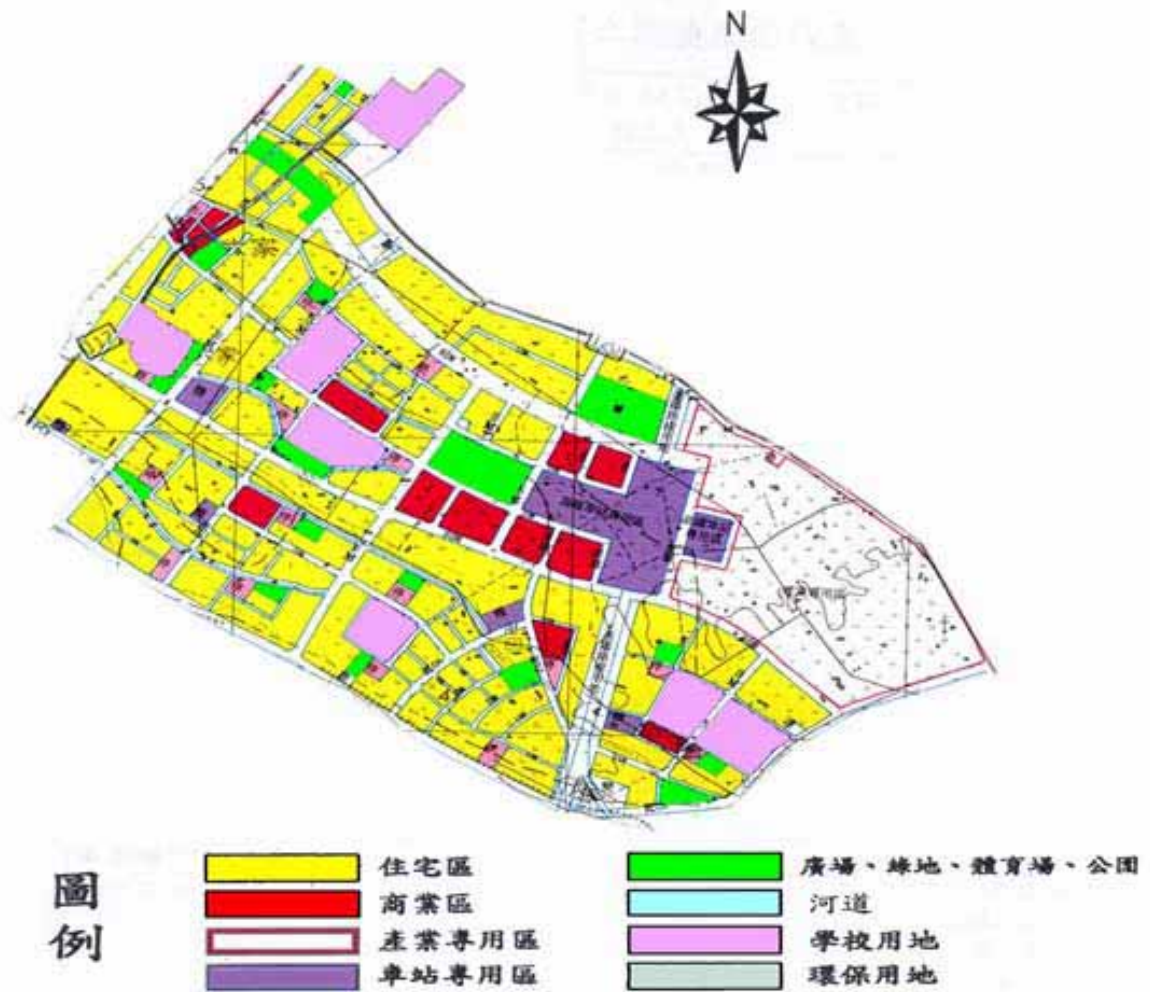
高鐵新竹站聯外道路系統之改善計畫主要有三項，包括 118 縣道、120 縣道及斗崙 3-6 號道路之改善，另有其他相關之地區性道路系統開發計畫。目前已有縣 120 號道路、斗崙都市計畫 3-6 號路、5-17 號路完工，另為健全六家站區聯外道路網，新竹縣政府提議新增河濱道路及斗崙 5-17 號道路拓寬計畫，俾有效分擔縣 120 號道路及東西向南寮—竹東線交通量，及銜接縣 120 號道路與斗崙都市計畫 2-3 號路（寬 40 公尺）兩重要站區聯外道路，所需經費共約 3.65 億元，目前土地尚未取得。

表 2-3-5-2 高速鐵路新竹車站特定區土地使用面積表

項 目		面 積 (公頃)	估計畫面積 百分比(%)	佔都市發展 面積百分比	建蔽率/容積率 (%)
土 地 使 用 分 區	住宅區	104.48	33.79	33.79	50/200
	商業區	3.95	1.28	1.28	商一 70/240
		15.50	15.50	5.01	商二 60/300
	高鐵車站專用區	14.76	4.77	4.39	
	產業專用區	38.30	4.47	4.88	扣除必要設施，平均容積不得大於 240%
	加油站專用區	0.11	0.10	0.11	40/80
	宗教專用區	0.11	0.43	0.47	
	小 計	177.21	56.41	52.59	
	高鐵路線(站區外)	3.50	1.54	1.68	不予規定
	機關	2.20	0.71	0.71	50/250
	園道	9.75	3.15	3.15	
	文小	7.17	2.32	2.32	40/160
	文中	5.89	1.90	1.90	40/160
	文特	2.90	0.93	0.93	40/160
	公園	13.44	4.35	4.35	5/----
	兒童遊樂場	4.66	1.51	1.51	
	停車場	3.19	1.03	1.03	80/400(立體使用)
	體育場	3.53	1.14	1.14	50/200
	變電所用地	1.25	0.40	0.40	50/150
	電力事業用地	0.80	0.26	0.26	
	環保設施用地	3.87	1.25	1.25	
	天然氣設施用地	0.12	0.04	0.04	
	自來水事業用地	0.50	0.16	0.16	
	電信事業用地	0.39	0.13	0.13	50/250
	灌溉渠道用地	0.67	0.22	0.22	
	綠地	4.61	1.49	1.49	
廣場	0.12	0.04	0.24		
道路	63.45	20.52	23.87		
小計	132.01	42.69	0.24		
合 計		490.00	100.00	100.00	

資料來源：「擬定高速鐵路新竹車站特定區計畫書」；88.4.





資料來源：高速鐵路工程局。

圖 2-3-5-2 新竹車站特定專用區土地使用計畫示意圖

#### (四)車站鄰近相關計畫

##### 1.璞玉計畫

為配合因高速鐵路將使未來台灣西部走廊南北向交通運輸將邁向高科技，有效率新風貌。因此，新竹縣政府結合交通大學之用地聯合規劃與整合高速鐵路新竹車站附近地區之城鄉風貌與土地利用發展，以帶動地區整體發展。

本計畫範圍約 1250 公頃，位於高鐵六家車站東北側，其計畫目標將以交大用地為計畫區規劃主體，結合其他公共設施，建構明確發展主題，以及清晰完整空間系統；並結合頭前溪岸親水空間、犁頭山與公園等大型公共開放空間，經由園道系統之串聯塑造本區殊意象並強化完整都市結構，目前正在進行規劃。

## 2. 新竹生醫園區

台大生醫計畫已由行政院核定，九十年十二月底委託日本野村研究所規劃，預計九十一年四月會完成，將於高鐵新竹站產業專用區內設置一生醫園區，面積 38.3 公頃。其中成立一所醫學中心級的綜合型醫院及癌症、質子中心及非營利性研發設施，所需費用由政府責擔，作為園區生技研發驅動主力，其餘土地出租或由政府以土地價價方式參與投資。

未來高鐵「六家」站區的新竹生醫園區，除了將有定位為高科技醫療中心的台大醫院新竹分院之外，也將另設生醫科技研發區作為基礎科技支援，以及育成中心與共同研究中心。

## 3. 新竹都會區大眾捷運系統

初步規劃的路網由紅、藍兩條路線組成，兩線並於高鐵六家車站銜接，並採共站配置。其中，捷運紅線是由六家車站(R14)往南跨頭前溪後，經新竹市光復路、台鐵新竹車站(R4)、東大路至台鐵新竹機場支線(R1)止，全長約 13 公里；而捷運藍線由高鐵車站(B1)往西經縣政府(B3)、再轉新竹市經國路至牛埔(B12)，長約 13 公里。透過兩條捷運線所形成的環狀路網，高鐵旅客可便捷地轉乘至新竹市區、台鐵新竹車站、科學園區及新竹縣政府等。本路段正與新竹縣、市政府協調中，尚待確認。

## (五) 綜合分析

- 1.新竹都會區因新竹科學園區及高鐵六家設站，加上竹北市都市基盤設施漸趨完備，其都市機能由農業社會轉換成工商為主之都市型態，都市整體發展有明顯朝東及北發展之趨勢。
- 2.由於大型建設計畫陸續開展之投入效果與交通系統可及性之明顯增強，本地區住宅開發沿主要活動聚點及交通軸線快速發展，並可能成為都會區居住人口主要成長中心。
- 3.特定區周圍多為農業用地，且南、北兩側遭自然地型阻隔，未來可供發展用地，以特定區東側之璞玉計畫範圍較為可能。

## 六、苗栗車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

苗栗站址位於高鐵里程約 104 公里處，即台鐵豐富火車站北側五百公尺，約以後龍鎮校椅里社區活動中心為中心點，以東北、西南的長條形走向，屬高架型車站，台鐵苗栗站亦可能往北遷移與高鐵站平行。

#### 2.交通運輸現況

##### (1)主要道路

本特定區鄰近苗栗市、造橋鄉，126 號縣道呈東西向橫貫本特定區南側，省道台十三甲線呈南北向貫穿本特定區東緣，為本特定區現行主要對外聯絡道路。其中台十三甲線往南經北勢溪大橋可抵達苗栗市，往北經由造橋可達竹南、新竹地區，現況路寬約為 15 公尺。另外縣 126 號到路往西可通往後龍鎮，東可通往頭屋鄉接台十三甲線，目前路寬約為 5.5~12.5 公尺

此外，東西向快速道路通過本計畫區南側，於聯接台十三甲線處設交流道。

##### (2)次要道路

次要道路包括苗 13 號道路連街 126 線；苗 12 連接台十三甲線，寬度約 8 公尺，目前路寬約為 5.5~12.5 公尺

#### 3.周圍土地使用現況

目前車站周圍地區土地使用狀況大部分為農業使用(非都市土地範圍)，住宅及工業使用則零星分布，南側有北勢溪及明德水庫排水線，基地有山線鐵路穿越及豐富站，計畫區緊鄰苗栗都市計畫及擴大都市計畫(目前在內政部區委會審議中)。鄰近都市

計畫尚包括後龍及頭屋都市計畫區，分別與基地相距 6.7 公里及 2 公里。鄰近地區均為農村集居之發展型態。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-6-1 高鐵苗栗車站區位圖

## (二)車站地區影響分析

### 1. 高鐵車站建設現況

高鐵之苗栗車站業奉行政院核定同意增設，並已納入高鐵興建營運合約中，由台灣高鐵公司負責興建及營運，而目前正由苗栗縣政府辦理特定區計畫之申請中，待區域計畫委員會審查通過

即可進行新訂都市計畫之規劃作業。

## 2.地區影響

### (1)鄰近計畫時程配合

由於近期之重大建設計畫包括科學園區與大學院校等皆位於苗栗縣北側，因此高鐵設站於後龍鎮，將有效提昇相關計畫的開發效益及縮短開發時程，對於苗栗縣北區之發展有相當的助益。但由於苗栗車站預期十年後通車啓用，較上述相關計畫之開發時程為晚，因此必須協調計畫間開發時程的配合問題。

### (2)特定區計畫帶來地區發展機會

縣政府已擬定車站特定區計畫希望帶來當地發展機會，充實基礎競爭條件，吸引外來投資，並促進全縣觀光產業的發展。

## (三)苗栗車站特定區計畫申請書內容

### 1.計畫範圍與面積

苗栗車站特定區之申請範圍以非都市土地之特定農業區與特定專用區為主體，現況多為農業使用。

苗栗車站特定區位於苗栗縣後龍鎮之現行台鐵豐富車站北側附近地區，計畫範圍南至後龍溪河川治理計畫用地範圍中心線；東側以農路接後龍圳，往北至造橋、後龍鄉、鎮界，經新蓮寺到鐵路西側道路為界，至明德幹線止；北側以部份明德幹線水圳為界；西側以九豐砂石場經過苗 126 線接北勢橋沿北勢溪、西港國小東側為界，面積約 441.51 公頃。本特定區的現行主要對外聯絡道路為 126 號縣道呈東西向橫貫本特定區南部，省道台 13 甲線呈南北向貫穿本特定區東側邊緣。

### 2.土地使用計畫

由於苗栗車站特定區計畫目前仍為申請階段，已由內政部區委會專案小組完成審議，近期將提送大會，茲將申請階段之土地使用計畫面積需求列表說明如下：

表 2-3-6-1 高速鐵路苗栗車站特定區土地使用計畫面積表

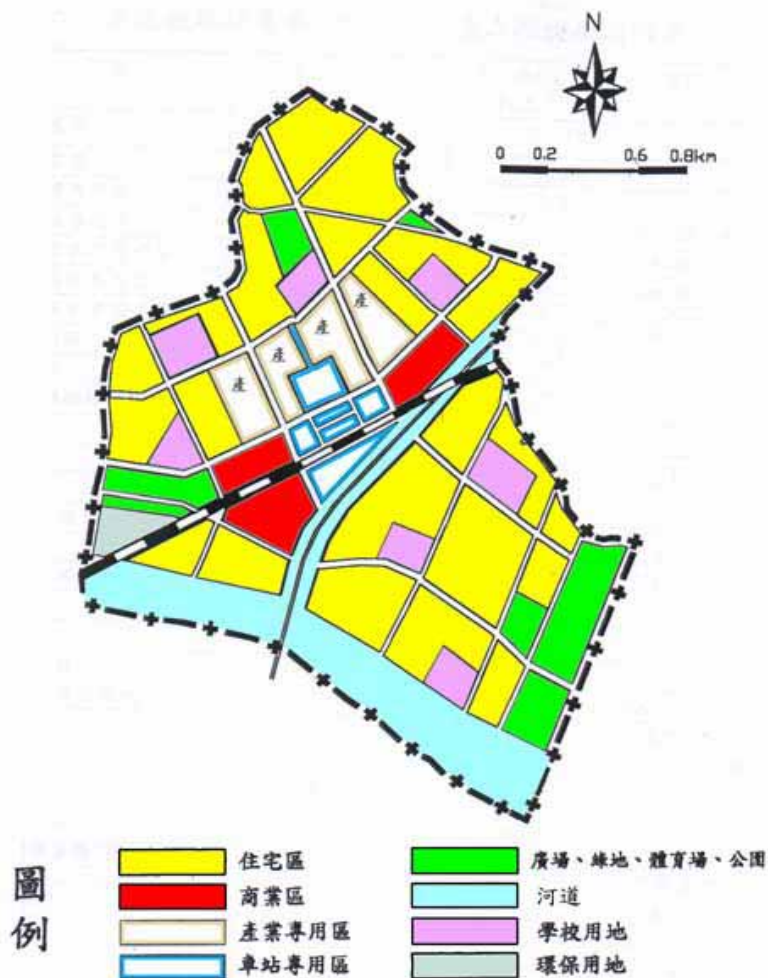
項目		面積(公頃)	百分比(%) 註一	百分比(%) 註二	備註
土地 使用 分區	住宅區	166.67	42.35	37.75	
	商業區	18.50	4.70	4.19	
	產業專用區	24.80	6.30	5.62	
	車站專用區	12.00	3.05	2.72	高鐵與台鐵共站
	電信事業專用區	0.80	0.20	0.18	0.4 公頃/座×2
	加油站專用區	0.48	0.12	0.11	40m×40m/座×3
	自來水事業專用區	0.80	0.20	0.18	80m×50m/座×2
	河川區	48.00	--	10.87	
	小計	272.55	57.06	61.73	
公共 設施 區 用地	高鐵路線用地	5.59	1.42	1.27	
	文小	13.00	3.30	2.94	
	文中	10.50	2.67	2.38	
	文高	3.50	0.89	0.79	
	兒童遊樂場	5.00	1.27	1.13	合計站都市可發展用地的 13.57%，共 53.4 公頃
	公園	30.40	7.73	6.89	
	體育場	10.00	2.54	2.26	
	廣場	6.00	1.52	1.36	
	綠地	2.00	0.51	0.45	
	台鐵路線用地	1.72	0.44	0.39	
	電力事業用地	0.34	0.09	0.08	25m×24m/座×5
	機關	1.70	0.43	0.39	社區活動中心 0.2 公頃/座×4，警消設施 0.3 公頃/座×2
	變電所	0.81	0.21	0.18	75m×55m/座×2
	道路	72.00	18.30	16.31	

停車場	2.50	0.64	0.57	
環保設施用地	4.40	1.12	1.00	水資源回收中心 0.6 公頃/萬人，共 2.4 公頃；垃圾處理廠 0.5 公頃/萬人，共 2 公頃
小計	168.96	42.94	38.27	
都市發展用地 (註一)	393.51	100.00	--	
規劃區總面積 (註二)	441.51	--	100.00	

註一：特定區總面積扣除河川區之都市可發展用地之面積

註二：特定區總面積

資料來源：苗栗縣政府，2000，新訂「高速鐵路苗栗車站特定區計畫」申請書



資料來源：苗栗縣政府，2000，新訂「高速鐵路苗栗車站特定區計畫」申請書

圖 2-3-6-2 苗栗車站特定區土地使用計畫圖



### 3.交通運輸計畫

區內交通系統採環狀系統，於計畫區內規劃三十公尺內環道路以及三十公尺外環道路系統。在對外聯絡道方面於站區東西兩側各規劃一條南北向聯絡道。在站區左側之聯絡道，北側可接台一，南側可接台 13 甲，而東側可接苗 13 外環道與高鐵高架橋下之主要聯絡道。

此外，高鐵高架橋下之道路，為本特定區主要聯絡道，北側可接台 13 甲線，南側可接縣 126 號道路。其餘均屬出入性道路，寬度約在 8 公尺至 15 公尺。

#### (四)車站鄰近相關計畫

##### 1.後龍國立台灣藝術大學

國立台灣藝術大學於民國 89 年底選擇後龍鎮大庄里河川新生地為分校預定區，於民國 90 年經行政院同意學校之設立許可後，即辦理非都市土地之變更作業，將配合鄰近市鎮發展計畫，融合校園與鄰近地區為大學城，帶動地方繁融與文化水準。

#### (五)綜合分析

- 1.苗栗車站定區計畫係因應高鐵車站而劃設之，相關高鐵路線工程標雖已動工，惟苗栗站址及特定區計畫由於受限於都市計畫作業，保守估計可能要十年後才能加入營運。
- 2.依據高速鐵路苗栗車站特定區之規劃，未來預計劃設 12 公頃高鐵與台鐵共站之車站專用區，及 24.8 公頃的產業專用區，周邊並劃設有 18.5 公頃的商業區及 166.67 公頃之住宅區，如此以高鐵系統為核心的轉運中心造鎮計畫，勢將影響與衝擊苗栗目前農村集居之型態。

## 七、台中車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵台中(烏日)車站於高鐵里程 165.7 公里處設站，車站位於台中縣烏日鄉境內，鄰近大肚鄉界。北側為臨台中市與大度山脈，南側跨越濁水溪後臨彰化縣八卦山脈，受地形影響，此地區為台中都會區南側之出入門戶。未來車站將與「台中都會區捷運路網」中之「大坑-烏日」線及台鐵共站，採高架車站型式設計。

#### 2.交通動線

##### (1)聯外道路

本車站地區目前對外的聯絡主要是籍由台一乙線道路，往東經烏日鄉之市街地而銜接台中市復興路；往西銜接台一號省道，北至台中港濱海地區，南達彰化地區，或經由王田流道上下高速公路聯絡南北方向，計畫寬度四十公尺，現況開闢約三十公尺，現況使用每至尖峰時段，車流擁塞道路服務水準在 D 級下以，未來於高鐵設站後旅客進出的車流將更加擁擠，宜儘早配合規劃替代性道路，以有效紓解站區附近交通。

另一聯外道路為西側成功嶺附近之縣 125 線道路，往北銜接台中市台中港路，計畫寬度十五公尺，由於位處成功嶺進出口之一。未來配合學田村區段徵收計畫，可規劃配合拓寬或另闢道路紓解交通流量。

##### (2)區內道路

本車站地區內除上述主要聯外道路外，其餘均屬出入性道路或農路，寬度約在四至八公尺。

##### (3)鐵路

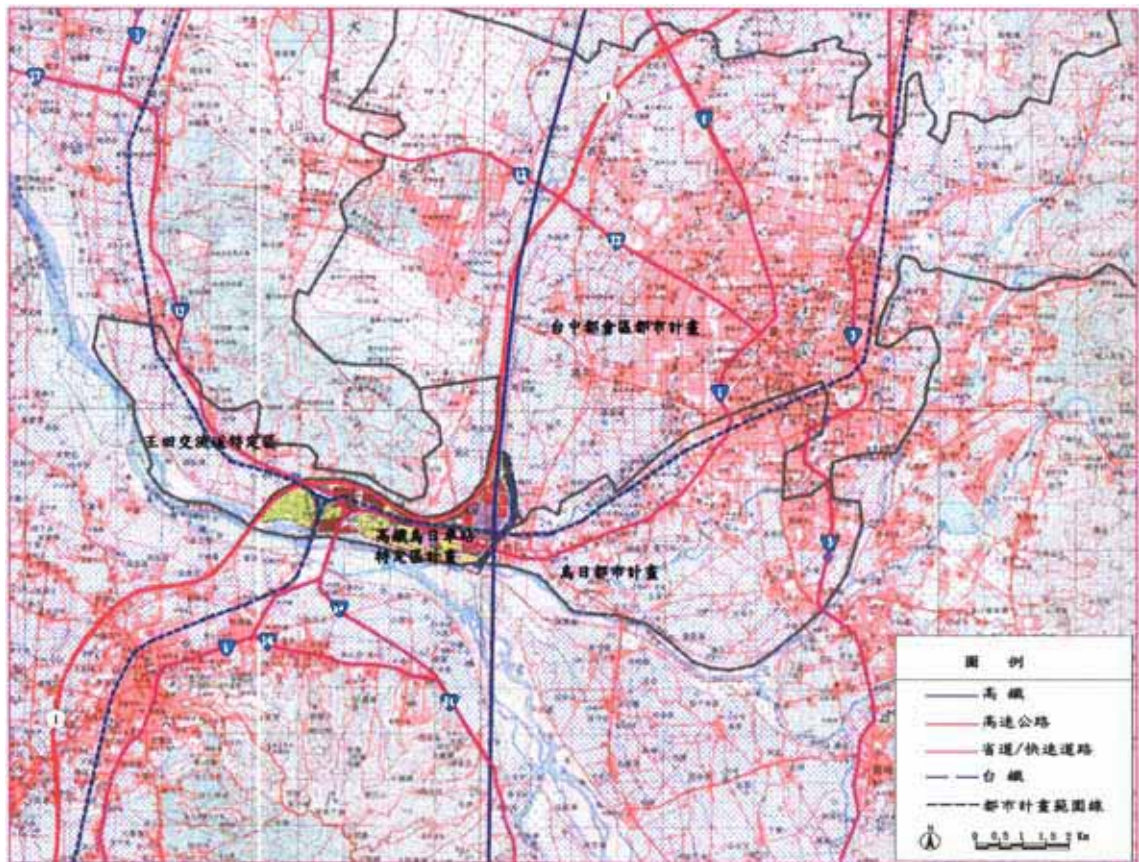
本計畫區內現有縱貫鐵路山線部分東西向貫穿計畫區，東側有烏日車站，西側於王田交流道附近與海線會合南下；鐵路

用地沿線計畫寬度三十至六十公尺不等，未來將配合高鐵、捷運及台鐵烏日車站的西移而形成聯合車站。

### 3. 周圍地區土地使用特性

車站地區土地利用現況仍以農業使用為主，餘包括商業、道路、住宅、加油站、砂石場、鐵路、溝渠、機關、堤防、高壓鐵塔、廟宇等之使用。

周邊受高速公路、河川等地形阻隔，西方又為成功嶺軍事重鎮，致發展腹地受限，對聯外交通亦產生限制。又夾雜部分既成發展區，對整體規劃開發並不利。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-7-1 高鐵台中車站區位圖

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

台中車站特定區係採區段徵收方式開發，內政部（前為台灣省政府）於民國 88 年公告徵收，特定區土地所有權已移轉為國有，管理機關為內政部，區段徵收作業辦理迄今已二年餘，相關公共工程規劃設計皆已完成，並陸續動工興建，目前已完成整地作業，預定將於 90 年 10 月起陸續辦理現住戶安置用地分配，而抵價地分配則預定於 91 年 2 月起開始辦理。

此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，方得開發。目前台中車站已通過都市設計審議，修改書圖文件中。

### 2.車站功能與運量預測

表 2-3-7-1 高鐵台中車站運量預測

台中車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	39241	39407	53331	50933	4218	4338

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

### 3.地區影響

台中站通車後，將成為高鐵營運之主力車站，對於鄰近地區之發展與產業活動將有直接衝擊。

又台中車站位居台中都會區之核心位置，各種交通系統如高速鐵路、台鐵、高速公路、捷運系統、快速道路等匯集，交通轉運地位重要，將發展為重要之交通轉運中心。

## (三)台中車站特定區計畫內容

### 1.計畫範圍與面積

計畫範圍北以王田交流道特定區北側範圍線為界，東側以王田交流道特定區東側範圍線為界，南側大致以王田交流道特定區

南界爲界，西高速公路、台鐵用地、台一乙省道至烏溪，計畫範圍概爲王田交流道特定區東半部、中山高速公路南側地區所構成。

本車站地區以高鐵車站爲中心，計畫範圍界線北側王田交流道特定區北側計畫範圍線爲界，東側以王田交流道特定區計畫東側範圍線爲界，南側大致以王田交流道特定區計畫南界爲界，西臨高速公路、台鐵用地、台一乙省道至烏溪，計畫範圍概爲王田交流道特定區東半部、中山高速公路南側地區所構成。計畫面積二七一、九三公頃，在行政轄區上，隸屬台中縣烏日鄉。

## 2. 土地使用計畫

表 2-3-7-2 高鐵台中車站特定區土地使用計畫面積綜理表

項目	規劃範圍		備註	
	面積(公頃)	比例(%)		
土地 使用 分區	高鐵車站專用區	29.43	10.8	(1) 含附屬事業用地 11.3 公頃  2.47 公兼道路使用
	住宅區(一)	15.69	5.7	
	住宅區(二)	45.13	16.5	
	商業區	30.11	11.0	
	產業專用區(一)	14.38	5.3	
	產業專用區(二)	17.13	6.3	
	河川區	20.10	7.4	
	農業區	5.04	1.8	
	小計	177.01	64.8	
公 共 設 施 用 地	高速鐵路用地(站區外)	6.97	2.5	供警政消防等使用 供天然氣設施使用 供電力設施使用
	文中	3.44	1.3	
	文小	4.03	1.5	
	機關	0.73	0.3	
	天然氣設施用地	0.45	0.2	
	電力設施用地	0.76	0.3	

	公用事業用地	0.36	0.1	供郵政電信等使用 供污水處理設施使用
	環保設施用地	1.79	0.7	
	廣場兼停車場	2.76	1.0	
	公園	6.92	2.5	
	鄰里公園兼兒童遊樂場	2.60	1.0	
	綠地	6.86	2.5	
	鐵路	3.78	1.4	
	道路	49.72	18.2	
	小計	91.17	33.4	
範圍調整	鄰里公園兼兒童遊樂場	1.30	0.5	(2)
	道路	0.61	1.2	(2)
	河川區	5.17	1.9	(2)0.28 公頃金道路使用
	小計	273.35	100.0	
	總計	0.53	--	
	(非都市土地)			(3)

註(1)：範圍內原有合法建物應由區段徵收主管機關考量是否納入區段徵收。

註(2)：原屬非都市土地，配合生活圈四號道路劃設及堤防整治劃入都市計畫區。

註(3)：原屬農業區，配合生活圈四號道路劃設及堤防整治劃出都市計畫範圍。

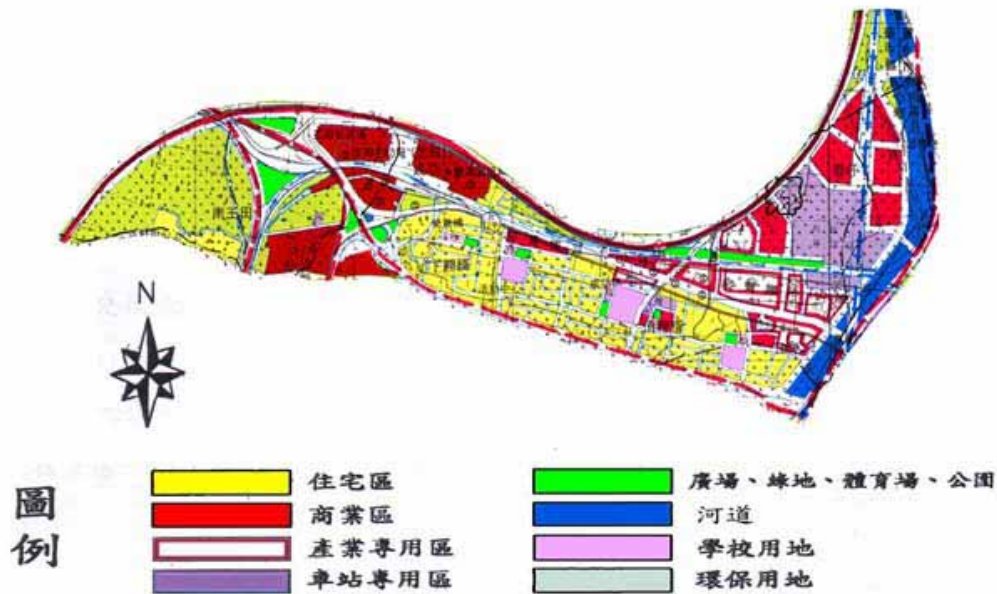


圖 2-3-7-2 台中車站特定區土地使用計畫圖

資料來源:台灣高速鐵路股份有限公司

### 3.交通系統計畫

本計畫道路系統規劃，主要係配合現有及未來交通建設計畫之內容來建構本車站地區之道路系統。本計畫道路系統依道路功能區分為主要道路、次要道路、服務道路及人行步道，主要道路寬度為二十-四十公尺，次要道路寬度十五-二十公尺，服務道路寬度為十公尺，人行步道寬度為四公尺。

### 4.目前辦理情形

高鐵台中站聯外道路系統之改善計畫共十項，包括三線往台中市方向；二線往台中港濱海方向；二線往彰化方向及三線往南投方向。將可改善計畫區與都會區內其他發展軸之聯繫，強化與不同交通系統之搭配，以提昇交通運輸及轉運服務之便性。

## (四)車站鄰近相關計畫

### 1.台中都會區捷運系統

台中都會區大眾捷運系統規劃建議的路網由紅、藍、綠三條路線組成，其中連接高鐵車站的捷運綠線自北屯大坑(G1)經台中市文心路、文心南路(G9)至烏日高鐵車站(G17)，以環狀線形的運輸走廊通過市區，路線全長 19.2 公里。未來高鐵台中（烏日）車站是與捷運綠線烏日站(G17) 規劃共站，高鐵乘客將可經由此捷運綠線連接至台中市區的文心路與文心南路，以及大坑等處，並

與捷運藍線於台中港路銜接。

### (五)綜合分析

- 1.烏日於整個台中都會區內居於核心位置，既有之交通系統多經此穿越，各項交通系統匯集，惟欠缺整合規劃。
- 2.高鐵於烏日設站後將使烏日成為都會區內之交通核心，應強化其運輸服務與轉運機能，並配合相關產業與都市之發展，以促進整個都會區之健全發展。
- 3.由於車站區位鄰近彰化市，對台中市與彰化市的舊市區發展將造成影響。

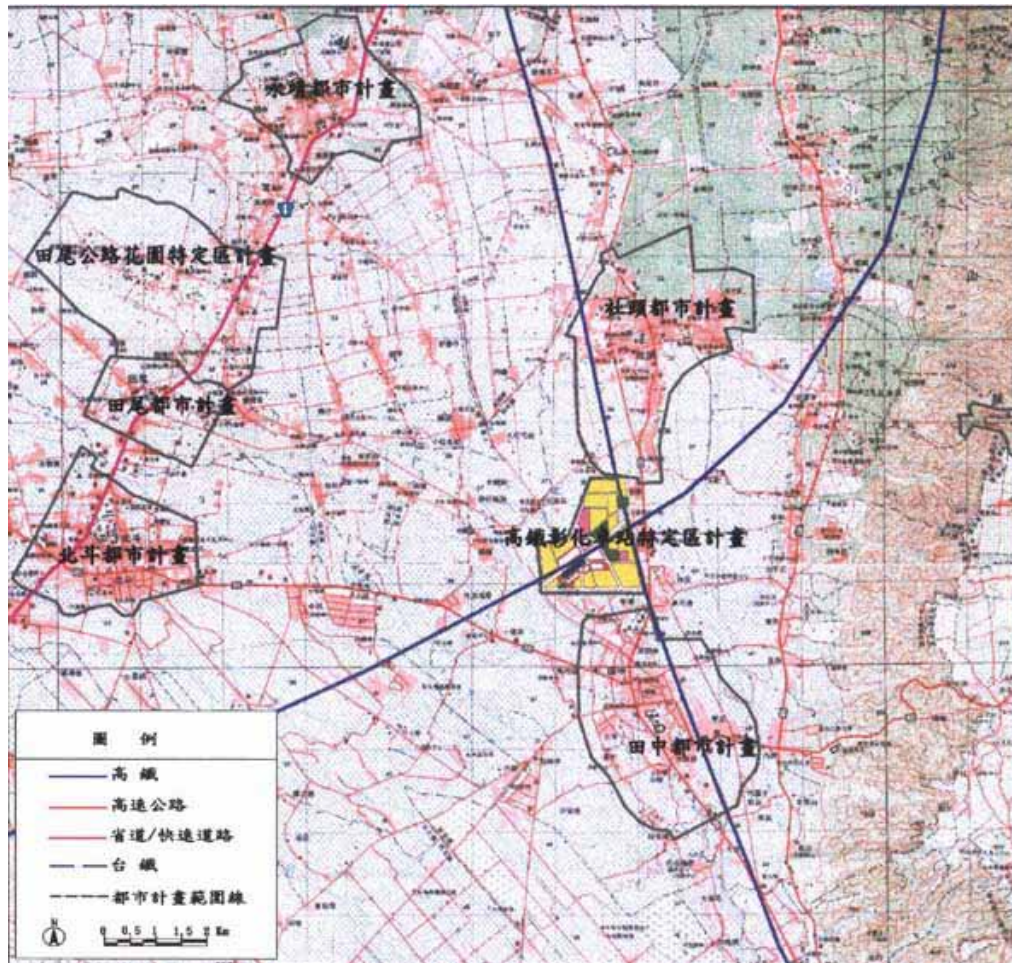


## 八、彰化車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵彰化車站設站位於高鐵里程 193.8 公里處設站。東側緊臨台鐵縱貫線，北側與南側分別鄰接社頭都市計畫區與田中都市計畫區，往西側為非都市土地之農牧用地，再向西則鄰接台一省道沿線之鄉鎮，包括永靖、田尾及田尾公路花園特定區、北斗與溪州等都市計畫區。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-8-1 高鐵彰化車站區位圖

## 2.交通運輸現況

由於車站位置鄰彰化縣內較繁榮之重要鄉鎮地區，因此車站與鄰近地區之交通動線尚稱便利，其運輸系統約可分述如下：

### (1)公路系統

#### A.聯外道路

- 縣 141(員集路)

縣 141 往北可接省道台一線，為本地區與南北往來聯繫主要道路之一。

- 縣 150(斗中路)

縣 150 為地區最主要的東西向聯絡道路，尤其向西可連接台十九線與台十七線及西濱公路，即遠達西部臨海地區，往東則可進入南投縣境內之南投、名間等地。在埤頭交流道完成後，將可迅速與中山高連接，發揮聯外運輸功能。

- 彰 95(大社路)

為車站向西北側連接永靖與田尾公路花園地區最重要的道路，但目寬度仍嫌不足。

#### B.地區性道路

• 由於車站周圍地區除部份都市計畫區外，多屬農業用地，因此道路以沿灌溉渠道分佈，且路幅皆狹小，出入不便，也因此使用率不高。

### (2)鐵路系統

台鐵縱貫線行進入彰化縣境內，主要的停靠站有彰化站、員林站，而田中站與二水站雖非主要停靠站，但其停靠班次仍屬密集。台鐵路線經高鐵彰化站東側，在北側有社頭站，南側有田尾站，其中距高鐵彰化站較近者為田中站。

## 3.周圍地區土地使用特性

高鐵彰化車站由於設站於農業地區，因此除少部份人口集中

之鄉鎮都市計畫區外，其餘地區現況多為農牧用地，以水稻為主，灌溉渠道之水利用地等，僅有少數農舍分佈其間，為典型南部農村發展型態。因此土地使用甚為單純。

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設計畫

高鐵之彰化車站業奉行政院核定同意增設，並已納入高鐵興建營運合約中，由台灣高鐵公司負責興建及營運，而目前正由彰化縣政府辦理特定區計畫之申請中，待內政部區域計畫委員會審查通過即可進行新訂都市計畫之規劃作業。彰化車站特定區之申請範圍以非都市土地之特定農業區為主體，僅少部分土地屬鄉村區。

### 2.車站功能與運量預測

預測運量至公元 2033 年，到離站每日約可達 24000 人，尖峰時間每日約可達 32000 人。

### 3.地區影響分析

彰化站通車後，對周圍地區的交通影響將增大，尤以地區內尚缺乏東西向聯繫道路且道路路幅不足的問題，更是迫不及待要解決的課題。未來對於車站周圍都市計畫地區的土地使用的影響亦是應及早注意的問題。

此外，由於設站位置東臨南投縣境，因此預期高鐵彰化站通車後，不僅對彰化地區帶來影響外，對鄰近的南投縣內鄉鎮來說，透過公路系統或台鐵二水站至車埕站的集集支線，都將拉近南北區域與彰化、南投地區的空間與時間距離。

## (三)彰化車站特定區計畫申請書內容

### 1.計畫現況

交通部高鐵局於民國 87 年 11 月完成「彰化車站站址綜合評估報告」建議於田中社頭一帶增設彰化站後，彰化縣政府即依「新訂或擴大都市計畫執行要點」著手擬具「新訂高速鐵路彰化車站特定區計畫申請書」，目前已經由內政部區域計畫委員會召開一次專案小組會議，因此截至目前特定區計畫尚未定案。

## 2. 特定區計畫內容

### (1) 計畫範圍與面積

依據「新訂高速鐵路彰化車站特定區計畫申請書」中計畫範圍北接社頭都市計畫區界，南抵龍潭社區北界，東至縱貫鐵路以西約 30 公尺，西至明禮社區東側之社區聯絡道路，其行政區界包括社頭鄉里仁村部份、田中鎮龍潭里、梅州里及中壇里之部份等，整個特定區計畫面積達 160 公頃。如圖 2-3-8-2。

### (2) 土地使用計畫

在整個特定區計畫的定位上，主要在提供兼具交通轉運、商務、居住及休閒之高品質生活化空間。

特定區計畫都市發展用地總計 160 公頃，依據未來發展用地需求，劃設住宅區面積 73.76 公頃，商業區面積 12.80 公頃，高鐵車站專用區 9 公頃，各項公共設施面積合計 64.44 公頃，如表 2-3-8-1 所示。

表 2-3-8-1 高鐵彰化站特定區土地使用計畫面積綜理表

土地使用項目		面積(公頃)	佔計畫總面積百分比(%)
住宅區		73.76	46.10
商業區		12.80	8.00
高鐵車站專用區		9.00	5.62
公 共 設 施	國小	5.80	3.63
	國中	4.60	2.87
	公園	10.00	6.25
	兒童遊樂場	2.40	1.50
	停車場	1.30	0.81
	廣場、綠地	3.60	2.25
	污水處理廠	1.00	0.62
	高速鐵路*	2.60	1.63
	溝渠	2.76	1.73
	道路	30.38	18.99
	小計	64.44	40.28
總計		160.00	100.00

註：高速鐵路\*係指範圍內除高鐵站區外之高速鐵路路線用地，該部份已完成用地徵收。

### (3)交通運輸計畫

特定區計畫中對於車站所處區位之交通特性，擬訂交通運輸計畫如下：

#### A.聯外道路

沿高架高鐵路權下開闢特定區主要聯外道路系統，向北連通員林市南側連接漢寶草屯線東西向快速道路、中彰快速道路等。往西南則可連接中山高及省道台一線。此部份由於特定區計畫尚未確定，聯外道路計畫仍須進一步確認。

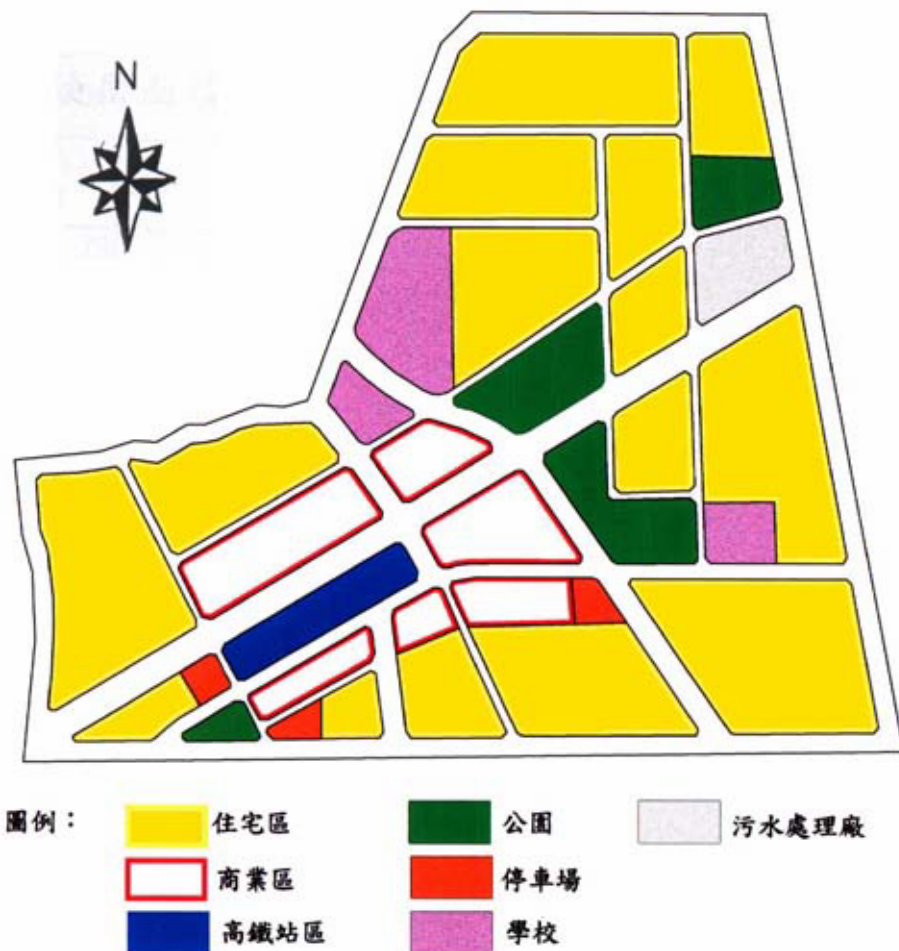
維持現有縣 141 與縣 150 之分別為南北向及東西向聯外道路功能，並以增設交流道方式連接快速道路與高速公路系統，以有效發揮快速聯外功能，強化高鐵彰化站之可及性與易行性。

### B.區內道路

園道：沿高架高鐵路權下兩側開闢 25 米綠化道路，兼具交通、綠化及隔音功能。

主要道路：於平行園道南側規劃 30 米環狀主要道路，以成爲轉運中心之服務道路，並分擔過境性交通量，降低園道之車流。

次要道路：以服務特定區內之交通需求爲主，並作爲主要道路之替代路線。



資料來源：高速鐵路工程局

圖 2-3-8-2 彰化車站特定區土地使用計畫圖

#### (四)綜合分析

- 1.高鐵彰化站周圍地區雖多屬農業發展區，但仍與彰化縣境內重要鄉鎮地區鄰近，因此仍具帶動舊都市地區發展效益。
- 2.由於彰化站位置接近彰化、南投縣界，因此未來靠近高鐵彰化站之南投縣部份鄉鎮可藉由加強聯外運輸效能獲得新的發展機會，也就是說，高鐵彰化站的影響範圍將擴張至南投縣境。
- 3.目前車站周圍的公路系統層次尚不高，目前服務水準尚可，但未來車站通車後，路幅將不足，因此對周圍的道路系統與都市計畫區的發展有重新考檢討的必要。

## 九、雲林車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵雲林車站位處雲林縣的中心位置，北側緊鄰虎尾鎮北界與西螺鎮和二崙鄉之交界處，鄰近重要鄉鎮北有西螺鎮，東南方有虎尾鎮與斗南鎮。本區位於嘉南平原北端，地勢平坦，並有新虎尾溪流經北側區界。

#### 2.交通運輸

車站周圍目前尚無完善的聯外交通要道。以東側之 145 縣道、雲 91 為主要的南北向聯絡幹道，通往西螺、虎尾、斗南及北港等地區；東北側之 156 縣道及南側之 158 縣道為主要的東西向聯絡幹道，通往荊桐、二崙、崙背及麥寮等地區。然而以上對外聯絡幹道的道路路寬不足，未來恐難以負荷高鐵站區開發所引進的交通量。目前基地主要聯外道路如下述：

##### (1)縣 145 道路（西螺－北港）

為雲林縣區域縱向最長、串聯最多鄉鎮之交通動線，聯接虎尾生活圈與北港生活圈，北起西螺途經虎尾、土庫、南至北港，路面寬度 11~20 公尺，共有四線車道，全長約 37.4 公里，此道路為台一號省道衛星道路。

##### (2)縣 156 道路（麥寮－饒平）

位於 154 號縣道南方由麥寮經崙背、吳厝至荊桐，寬度介於 7~12 公尺，僅有兩線道，全長約 30.9 公里，為聯繫荊桐、西螺、二崙、崙背、麥寮等地區交通動線。然而服務水準僅達到 C 級。

##### (3)縣 158 道路（台西－褒忠－虎尾－斗南）

為雲林縣區域橫向道路，主要聯絡東西鄉鎮之區域性交通動線，為北港與虎尾生活圈之聯絡道路。寬度為 22 公尺，共有

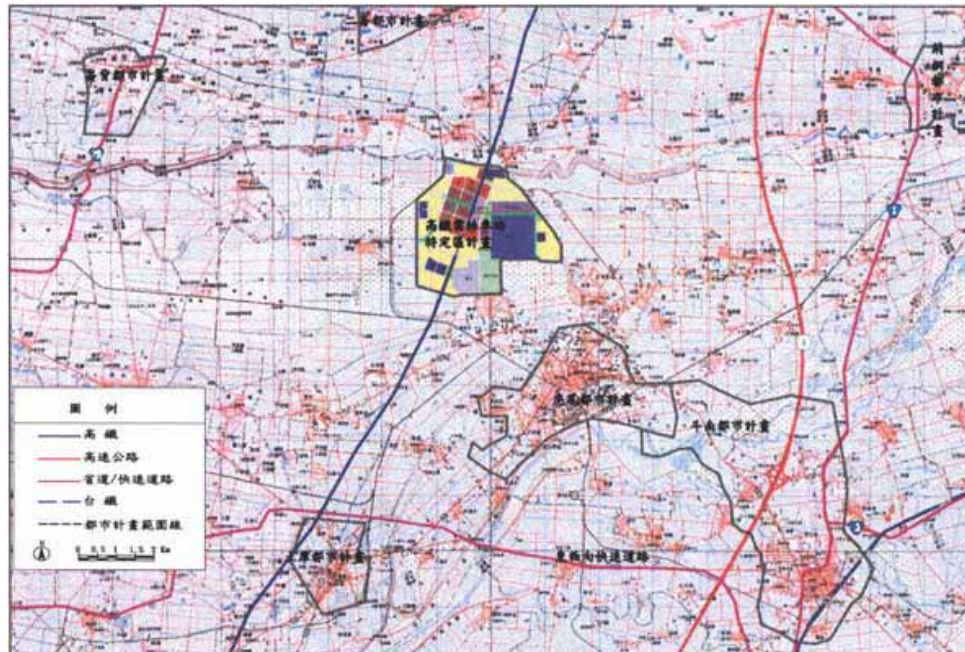


四線車道，西起台西、經褒忠、虎尾、斗南等鄉鎮且為本縣濱海地區與斗南交流道之主要連絡道路。

### 3. 周圍地區土地使用現況

車站鄰近地區之土地目前多作蔗田、水田等農牧業使用；南側則有中央廣播電台虎尾分台，為一有二十六年歷史之短波發射基地。此外，台糖鐵路行經本區西北側邊界，通往位於本區東南方的虎尾鎮虎尾糖廠。此糖廠建於民國前四年，與屏東縣的屏東糖廠，並稱台灣二大糖廠，極具歷史保存價值。區外南北兩側分別有廉使和田尾等小型聚落。

距車站最鄰近的都市計畫區為虎尾鎮，至民國 88 年的開發現況可知，目前鎮內的住宅區開發率僅 46.34%，約 46.34 公頃；商業區開發率為 80.09%，約 18.34 公頃；工業區為 81.69%，約 54.60 公頃。除住宅外，商業與工業區之開發情形尚稱良好。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-9-1 高鐵雲林車站區位圖

## (二)車站地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

高鐵之雲林車站業奉行政院核定同意增設，並已納入高鐵興建營運合約中，由台灣高鐵公司負責興建及營運，而目前正由雲林縣政府辦理特定區計畫之申請中，待區域計畫委員會審查通過即可進行新訂都市計畫之規劃作業。雲林車站特定區之申請範圍以非都市土地之特定農業區與特定專用區為主體，現況多為農業使用，東南隅並有一處空軍營區。

### 2.地區影響

#### (1)帶動虎尾地區發展

高鐵虎尾車站設置配合未來中部第三科學工業園區之開發，將使虎尾地區的工商業進一步提昇。

#### (2)導引都市發展

高鐵雲林車站位於雲林之地理中心，配合高速鐵路及聯外道路之興建勢將發展為雲林地區之交通樞紐。加上未來陸續有台大雲林分校、台大醫院、體育園區及行政園區之設置將導入農業以外之產業發展契機，促進雲林地區之產業發展及商業與服務業機能之提昇。此將有效引導都市發展西移，而將斗六、斗南與虎尾串聯成雲林的主要都市發展區。

## (三)雲林車站特定區計畫申請書內容

### 1.計畫現況

縣府為配合高鐵雲林車站之進駐，健全鄰近地區發展，已進行都市計畫擬定等相關作業，包括地形測量、整體發展計畫、區段徵收可行性評估、環境影響分析、都市設計與都市防災等相關事項。「高速鐵路雲林車站特定區計畫」業於90年3月1日經內政部區域計畫委員會專案小組審議通過，目前辦理特定區都市計

畫作業中。

本計畫在縣府透過整體規劃發展策略主導雲林地區發展，如何配合高速鐵路興建，研擬車站特定區都市計畫以吸引產業及人口進駐，以區段徵收方式開發，規範並促成各車站地區發展，尊重雲林地方人文與環境條件，結合山、中、海之生活圈發展特色，藉由鄰近區域發展架構、完善交通運輸系統的連結及相關建設計畫配合，建構「生產」、「生活」、「生態」共存的永續城市，為雲林地區成長注入新生命力，乃本案之規劃緣起。

## 2. 特定區計畫內容

### (1) 計畫位置與範圍

本特定區位於雲林縣虎尾鎮，位處雲林縣地理位置中心，距行政中心斗六市約 15 公里。特定區以高鐵雲林車站為中心，新庄子大排水溝東西向穿越其中，範圍界北以新虎尾溪南緣為界，東以縣 145 與雲 91 線為界，西至台糖鐵路，南界至雲 92 線與空軍營區為界，計畫面積約 418 公頃。

### (2) 土地使用計畫

計畫區預計容納 46,000 人口，區內預計劃設台大校區、體育園區、行政園區、產業專用區、高鐵車站專用區、住宅區、商業區及公共設施等地，預計以五年時間開發完成，所需經費 136 億元，由縣府自行籌措財源，以分區方式開發。開發完成後，除因高鐵及聯外道路系統之建構成為雲林交通運輸樞紐，加上台大雲林分校、台大醫院、體育園區、行政園區及產業專用區之設置，未來將發展為高經濟活動商圈、大學城及高醫療品質之生活環境，並為本計畫之特色，為虎尾及雲林整體發展帶來繁榮與新的商機。

表 2-3-9-1 雲林車站特定區計畫土地使用面積表

項目		面積(公頃)	百分比(%)
土地 使用 分 區	住宅區	115.00	27.51
	商業區	21.50	5.14
	高鐵車站專用區	8.36	2.00
	電信事業專用區	0.80	0.19
	加油站專用區	0.48	0.11
	自來水事業專用區	0.80	0.19
	產業專用區	20.00	4.78
	台大校區	60.00	14.35
	體育園區	22.85	5.47
	行政園區	18.84	4.51
	小計	268.63	64.27
公 共 設 施 用 地	高鐵路線用地	4.45	1.06
	文小	10.00	2.39
	文中	8.00	1.91
	兒童遊樂場	5.00	1.20
	公園	16.00	3.83
	體育場	4.00	0.96
	廣場	4.00	0.96
	綠地	8.00	1.91
	溝渠用地	2.64	0.63
	電力事業用地	0.30	0.07
	機關	5.31	1.27
變電所	0.81	0.19	

	道路	70.80	16.94
	停車場	5.00	1.20
	環保設施用地	5.06	1.21
	小計	149.37	35.73
	計畫範圍總面積	418.00	100.00

資料來源：新訂「高速鐵路雲林車站特定區計畫」申請書。



資料來源：高速鐵路工程局

圖 2-3-9-2 雲林車站特定區計畫土地使用計畫圖

(3)交通運輸計畫

A.聯外道路

計畫區之聯外道路系統，乃以高鐵高架橋下兩側之快速道路、雲 91 線、雲 92 線及計畫區西北側之新設道路(接 156 縣道)為主，通往其他縣市之鄉鎮並連接其他重要幹道。

### B.聯外道路

高鐵站區往東至雲 91 線及往西至 40 公尺環狀道路間劃設一條 60 公尺之園道，除形成通往高鐵車站園林大道之意象外，亦提供作為未來台大醫院、台大校區及行政園區對外之主聯絡幹道。

### C.次要道路

於計畫區內規劃次要道路數條(寬度為 15 公尺及 20 公尺)，聯繫各鄰里單元之主要道路，建構完整路網，以提供計畫區內居民便捷之交通運輸。

## (四)車站鄰近相關計畫

### 1.雲林虎尾科學園區

國科會選定之中部科學園區用地分別位於台中縣「大雅林厝基地」及雲林虎尾基地，其中之虎尾基地因毗鄰高鐵雲林車站特定區，未來發展將更增添助力。並將朝光電、通訊以及生化科技等高科技產業扎根發展。

### 2.雲林離島基礎工業區

雲林離島式工業區為於雲林縣西部外海，引進產業包括煉油、煉鋼、石化、金屬等基礎工業，以及火力發電廠等為雲林地區由農業轉型為工業之基礎。

### 3.雲林科技工業區

位於斗六市北側約 4 公里之大北勢、竹圍子、石榴班三處基地，將開發民生科技產業、高分子複合材料、金屬機械科技產業等。以建立地區性科技工業城，以帶動地方繁榮。

## (五)綜合分析

- 1.目前雲林車站周邊地區之發展型態仍以農業使用為主，都市化現象並不顯著。與周邊地區既有之發展區間尚有頗大之空間距離存在。
- 2.目前交通系統呈現南北連絡強，東西連絡弱之狀況。是故，加強東西向之道路交通，像是東西向古坑至台西的快速道路建立，以形成全縣完整的交通系統及提升道路服務品質，乃為未來交通建設之重要課題。

## 十、嘉義車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵嘉義(太保)車站於高鐵里程 251.5 公里處設站，即位於嘉義縣太保市台糖太保農場區，為嘉義縣治區與太保市之間地帶。東北距嘉義市約 15 公里，縣 168 號道路橫貫其間，為本特定區主要聯外道路，東往高速公路水上交流道約 5 公里，西往嘉義縣政府約 3 公里，至朴子市約 10 公里，車站周圍地區西接「變更暨擴大嘉義縣治所在地都市計畫」，東側部份範圍並納入太保都市計畫之農業區，其餘則鄰接非都市土地。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-10-1 高鐵嘉義車站區位圖

## 2.交通運輸現況

### (1)公路系統

#### A.聯外道路---縣 168 號道路

縣 168 號道路爲現況主要之聯外幹道，往東可達水上、嘉義市及高速公路水上交流道，西通朴子、東石等地。

#### B.地區性道路

包括鄉道 42、43、58 號道路可聯絡附近聚落，寬度 3 至 8 公尺不等。另外，計畫範圍外有鄉道 61 號道路可往北至嘉義交流道及民雄，往南可至鹿草鄉。

### (2)鐵路系統

台鐵縱貫線進入嘉義縣境主要停靠站有大林、民雄、嘉義、水上等站，與本特定區仍有一段距離，其中與高鐵嘉義站關係較密切者爲台鐵嘉義站。

## 3.周圍地區土地使用特性

高鐵嘉義車站由於設站於農業地區，大部分爲農業使用，因此尚無人口居住，鄰近地區人口主要集中在西側之縣治區都市計畫區與擴大縣治區都市計畫區，及東側之太保都市計畫區，其餘地區現況多爲農牧用地，以種植甘蔗爲主，大部分屬台糖農場使用，僅有少數農舍分佈其間，爲典型南部農村發展型態。因此土地使用甚爲單純。

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

嘉義車站特定區係採區段徵收方式開發，內政部(前爲台灣省政府)於民國 88 年公告徵收，特定區土地所有權已移轉爲國有，管理機關爲內政部，區段徵收作業辦理迄今已二年餘，相關公共工程規劃設計皆已完成，並動工興建中，其中現住戶安置用地分



配預定 90 年 10 月起陸續辦理，而抵價地分配則預定 91 年 2 月起開始辦理。

此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，方得開發。目前嘉義車站則尚在進行都市設計審議中。

## 2.車站功能與運量預測

表 2-3-10-1 高鐵嘉義車站運量預測

嘉義車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	17022	17186	23648	22995	2064	1786

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

## 3.地區影響

本特定區計畫西側為嘉義縣治區範圍，其中緊鄰本特定區西側之縣治擴大都市計畫區將發展為嘉義縣之醫療服務專區及縣治中心，可結合高速鐵路之運輸功能提昇為地區交通中心。由於本特定區所在之太保市，各項重大建設匯集，未來將扮演嘉義縣再發展過程之成長中心角色，長期則將與嘉義市形成雙核心發展。

### (三)嘉義車站特定區計畫內容

#### 1.計畫範圍與面積

本特定區以高鐵車站為中心，計畫範圍界線北側以現有之台糖鐵路為界，東側以距太保國中西邊牆界約一七〇公尺處為界，南側大致以現有溝渠春珠大排附近為界，西側則與變更暨擴大嘉義縣治所在地都市計畫區(草案)相接壤，計畫範圍包括太保都市計畫區之部分土地，總面積 135.22 公頃，在行政轄區上，隸屬嘉義縣太保市。

## 2. 土地使用計畫

表 2-3-10-2 高鐵嘉義站特定區土地使用計畫面積綜理表

土地使用項目		面積(公頃)	佔計畫總面積 百分比(%)	建蔽率(%) / 容積率(%)
土地 使用 分區	住宅區	36.59	27.06	50 / 200
	商業區	10.45	7.73	70 / 240
	產業專用區	15.14	11.20	扣除必要設施，平均容積不得大 於 240%
	高鐵車站專用區	12.51	9.25	
	灌溉設施專用區	0.85	0.63	
	小計	75.54	55.86	
公共 設施	高鐵用地	2.44	1.80	
	機關	0.78	0.58	50 / 250
	國小	4.06	3.00	40 / 160
	國中(高)	3.28	2.43	40 / 160
	公園	5.33	3.94	5 / ----
	兒童遊樂場	2.48	1.83	
	停車場	1.87	1.38	
	廣場	1.16	0.86	
	人行廣場	1.85	1.37	
	變電所	0.68	0.50	50 / 150
	環保設施用地	1.62	1.20	
	綠化步道	0.73	0.54	
	道路	33.40	24.70	
小計	59.68	44.14		

總計	135.22	100.00	
----	--------	--------	--

資料來源：高速鐵路工程局

### 3.交通運輸計畫

特定區計畫中對於車站所處區位之交通特性，擬訂交通運輸計畫如下：

#### A.主要道路

- (一)-1、(一)-2 號道路，為沿特定區周邊配設之外環道路系統，以減少縣道 168 的交通負擔，其中(一)-1 號道路沿計畫區外側邊界布設，而(一)-2 號道路沿計畫區西側邊界布設。
- (一)-3 號道路（縣 168 號道路），計畫寬度 35 公尺，向東通往水上交流道及嘉義市、水上等地區，向西通往朴子、布袋、六腳、東石等地區。
- (一)-4 號道路，計畫寬度 40 公尺，與擴大縣治主要計畫之醫療專用區直接聯繫。
- (一)-5 及(一)-6 號道路，計畫寬度雙向合計均為 50 公尺，分別為本計畫區沿高鐵橋下興建之幹線道路，向南接縣 167 號道路。

#### B.次要道路

包括東西向與南北向之聯絡道路 7 條，計畫寬度 20~30 公尺，可用以服務計畫區內並串聯周邊地區之縣道、鄉道。

#### C.服務道路

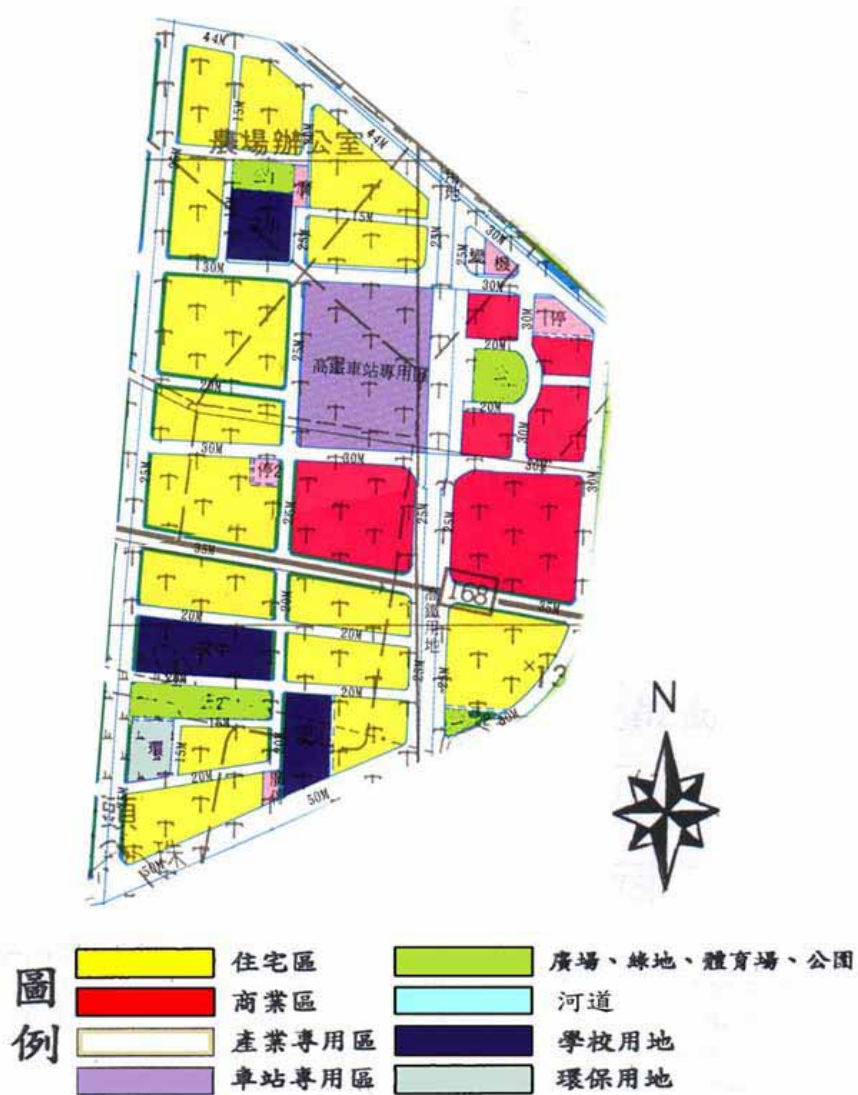
計畫寬度 12 公尺，係作為次要道路間之連繫。

### 4.目前辦理情形

高鐵嘉義站聯外道路系統之改善計畫共六項，其中除太保—嘉義聯絡道路與高鐵橋下 50 公尺聯外道路二項為新闢之車站聯

外道路系統外，其餘四項皆屬既有道路系統之拓寬改善，包括台一線、163 縣道、164 縣道、嘉 58 鄉道。

此外，嘉義車站地區高鐵高架橋下道路闢建工程，經交通部檢討研究，建議本道路改採快慢分隔幹道型式，雙向各設置二個快車道及一個側車道，建設經費則由原核定之 79.48 億元增加至 115.5 億元。



資料來源：高速鐵路工程局

圖 2-3-10-2 高鐵嘉義車站特定區土地使用計畫圖

#### (四)車站鄰近相關計畫

##### 1.輕軌運輸計畫

本特定區計畫將以輕軌捷運方式連接高鐵車站至嘉義縣市的運輸服務，規劃路線全長約 18 公里，西起嘉義縣政府（都計區內的 50 公尺寬外環道南側），行經高鐵嘉義太保站，東迄台鐵嘉義車站。高、台鐵車站間可在 25 分鐘內到達，其車站位置及數量，將遵照行政院指示重新評估。

##### 2.馬稠後科技工業園區設置計畫

位於東西向快速公路之縣治交流道南側之台糖公司蒜頭糖廠之馬稠後農場，占地約 578 公頃，工業園區配置包括工業用地、培育研發區、員工住宅、管理中心、環保設施、公園綠地及道路等，此計畫將提供大量就業機會，增進地方財源，促進地方均衡發展。

##### 3.變更暨擴大嘉義縣治所在地都市計畫

區內規劃醫療專用區供綜合醫院、護理專校、安養中心使用，及配合相關發展計畫所提供之住宅、商業及購物中心等分區。

#### (五)綜合分析

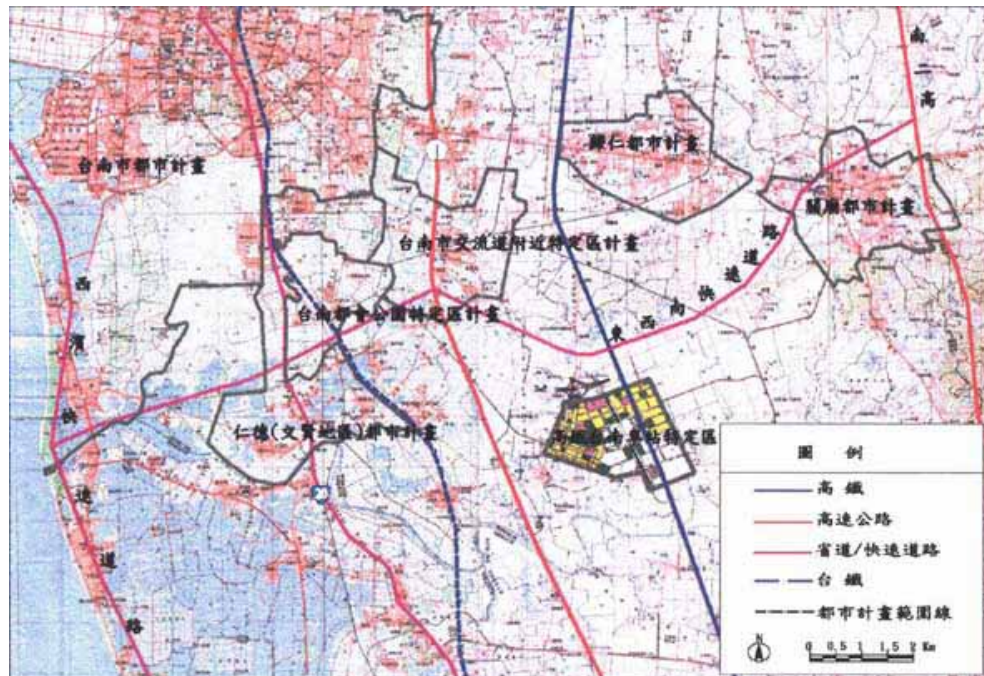
- 1.本特定區計畫西側為嘉義縣治區範圍，其中緊鄰本特定區西側之縣治擴大都市計畫區將發展為嘉義縣之醫療服務專區及縣治中心，可結合高速鐵路之運輸功能提昇為地區交通中心
- 2.本特定區所在之太保市，各項重大建設匯集，未來將扮演嘉義縣再發展過程之成長中心角色，長期則將與嘉義市形成雙核心之發展。
- 3.目前本車站特定區與周邊地區之聯繫係以公路運輸為主體，目前雖服務水準尚可，但未來車站通車後與各運輸走廊之聯繫仍應加強並改善站區之可及性。

## 十一、台南車站地區

### 1. 車站區位

高鐵台南（沙崙）車站於高鐵里程 313.8 公里處設站，位於台南縣歸仁鄉境內，東側臨關廟鄉，西側為仁德鄉及台南市南區，北側為永康市及新化鎮，南側鄰近台南縣界與高雄縣路竹鄉、阿蓮鄉之交界處，其區位對目前台南縣的都市主要發展走向如仁德、歸仁、關廟等地區，將有加強的作用。如圖 2-3- 。

車站周圍鄉鎮都市計畫區計有北側的台南市、永康交流道特定區、仁德都市計畫區、仁德(文賢地區)都市計畫區、台南都會公園都市計畫區、歸仁都市計畫區與關廟都市計畫區，南側有高雄縣阿蓮都市計畫區、路竹交流道特定區、湖內都市計畫區等。至於南部地區科技走廊的主角，南部科學工業園區與路竹科學工業園區，分別位於車站的北側與南側有相當的距離。



資料來源：本研究整理

圖 2-3-11-1 高鐵台南車站區位圖

## 2.交通運輸現況

雖然車站位置鄰台南縣近年的主要發展地區，但車站與鄰近地區之交通動線尚未完整建立，且由於車站位置距離台灣西部主要運輸動線，如台鐵、中山高及台一省道與南二高皆有一段距離，必須靠完善的聯外道路系統連接，否則對高鐵台南站的運輸功能將難以發揮。所幸本站採高架路軌與站體分離的型式設計，並與「台南都會區捷運路網」中之「安南-沙崙」線共站設計，對未來轉運功能的發揮相當關鍵。茲將目前車站地區道路系統說明如下：

- (1)車站南側鄉道南 149 號，為南北向主要聯外道路，可連接仁德、歸仁都市計畫區，除航太實驗場路段已拓寬為 24 米外，目前道路寬度仍為 10~14 米之間。
- (2)車站南側鄉道南 160 號，則可通往阿蓮地區，寬度僅 6~13 米間。
- (3)車站東側鄉道南 157 號，寬度僅 5~6 米間，實難發揮聯外效果。

## 3.周圍地區土地使用特性

車站所在位置為台糖仁德糖廠所轄之沙崙農場，故現況以農業用地為主，有部份為歸仁鄉第十二及十五公墓用地及其他零星住宅、工業、商業使用。東側則由關廟一帶起，進入山區地形。

由於車站位置距離鄰近鄉鎮都市計畫區有相當之距離，故使車站地區呈現孤立的情形，對未來的站區開發與達成帶動周圍產業發展的目的，必須研擬適當的發展定位與開發策略。

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1.高鐵車站建設現況

台南車站特定區係採區段徵收方式開發，內政部（前為台灣省政府）於民國 88 年公告徵收，特定區土地所有權已移轉為國有，管理機關為內政部，區段徵收作業辦理迄今已二年餘，相關

公共工程規劃設計皆已完成，並陸續動工興建，目前已完成整地作業，預定將於 90 年 10 月起陸續辦理現住戶安置用地分配，而抵價地分配則預定於 91 年 2 月起開始辦理。

此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，方得開發。目前台南車站已通過都市設計審議，修改書圖文件中。

## 2.車站功能與運量預測

表 2-3-11-1 高鐵左營車站運量預測

台南車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	11568	11088	15422	14772	1364	1388

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

## 3.地區影響分析

台南站通車後，對周圍地區的交通影響將增大，尤以地區內尚缺乏完善聯外道路系統問題，更是迫不及待要解決的議題。未來對於車站周圍都市計畫地區的土地使用的影響亦是應及早注意的問題。

此外，由於設站位置南臨高雄縣境，因此預期高鐵台南站通車後，不僅對台南仁德、歸仁、關廟地區帶來影響外，對鄰近的高雄縣境北側的鄉鎮來說，其影響力將遠大於高鐵左營站。因此與周圍地區如阿蓮、路竹地區，甚至到達內門、旗山、岡山與燕巢等地區的皆應規劃完善的交通系統，以與高鐵台南站間維持良好的連結。

### (三)台南車站特定區計畫內容

#### 1.計畫範圍與面積

本特定區於臺南縣歸仁鄉南沙崙農場內，西北距台南市約十



公里，南一四九號鄉道縱貫本特定區之西側，為本特定區之主要聯外道路，向南可通往大潭、湖內、向北未來可銜接台南關廟線東西向快速公路交流道，東往台南市，西往關廟。

本特定區以高速鐵路車站為中心，計畫範圍界線北以台南關廟線東西向快速公路南緣約二百公尺為界，東至高鐵台南車站中心點東側約七六〇公尺處之現有台糖農地，南至歸仁第十五公墓，西至南 149 號鄉道西側約一百公尺。行政轄區屬台南縣歸仁鄉武東村大部分及沙崙村一小部分，計畫面積為二九八·九三公頃。

## 2. 土地使用計畫

表 2-3-11-2 高鐵台南車站特定區土地使用計畫面積綜理表

	項目	面積(公頃)	百分比(%)	建蔽率(%) / 容積率(%)
土地 使用 分 區	住宅區	83.00	27.76	50 / 200
	商業區	10.87	3.64	70 / 240
	產業專用區	47.16	15.78	扣除必要設施，平均容積不得大於 240%
	宗教專用區	0.40	0.13	60 / 160
	電信事業專用區	0.27	0.09	50 / 250
	郵政事業專用區	0.18	0.06	50 / 250
	自來水事業專用區	0.93	0.31	50 / 250
	天然氣設施專用區	0.16	0.05	50 / 250
	加油站專用區	0.29	0.10	40 / 80
	高鐵車站專用區	16.73	5.60	內含供高鐵附屬事業使用，面為 4.02 公頃
	小計	159.99	53.52	
公	高鐵用地	4.28	1.43	供高鐵路線使用

共 設 施 用 地	機關	1.09	0.37	50 / 250
	國小	6.40	2.14	40/160
	國中	5.18	1.73	40 / 160
	公園	13.26	4.44	5 / ----
	體育場	3.00	1.00	50 / ----
	鄰里公園兼童遊樂場	6.05	2.02	
	廣場兼停車場	0.72	0.24	
	停車場	1.77	2.59	限作平面停車使用
	環保設施用地	3.99	1.33	不予規定(供污水處理廠使用)
	變電所	1.46	0.49	50 / 150
	電力設施用地	0.42	0.14	
	捷運系統用地	20.85	6.98	
	園道	8.12	2.72	
	道路	62.35	20.86	
小計	138.94	46.48		
合計	298.93	100.00		

註：1.表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

2.本特定區計畫範圍內既有聚落面積3.84公頃。

3.可供築用地面積：141.03公頃，佔47.18%。

### 3.交通系統計畫

特定區計畫中對於車站所處區位之交通特性，擬訂交通運輸計畫如下：

#### A.捷運系統

- 為因應高鐵設站後之旅運需求，並為提高本特定區之轉運功能，台南捷運紅線計畫延伸至本特定區，其終點站與高鐵車站同設於高鐵車站專用區內，其進出本特定區及捷運維修場之路線部分，將以高架方式施設於高鐵用地東側之計畫道路。



#### (四)車站鄰近相關計畫

##### 1.快速道路計畫(東西向快速公路台南—關廟線)

台南—關廟線東西向快速公路建設計畫，係台南西部沿海地區與歸仁、關廟等內陸地區之聯絡要道，並可串聯西濱快速公路、台一線、中山高、南二高等南北向交通幹道，扮演解決台南縣市交通問題及促進區域發展之角色，為台南都會區南緣重要之東西幹道。

##### 2.捷運場站(設於特定區計畫內)

台南都會區大眾捷運系統規劃建議路網由紅、藍、綠及科園延伸四條路線組成，其中與高鐵台南車站銜接者為捷運紅線，起自台南科技工業園區(R0)，沿文賢路進入台南市區經台南車站(R7)後東行，再於穿越中山高速公路後南行，至高鐵台南沙崙站(R15)止共站規劃，全長 23.7 公里。由於本路線服務台南市安南區至高鐵台南站區之間的運輸走廊，因此，未來高鐵乘客透過捷運紅線服務，得以銜接高鐵台南沙崙站至台南市間的旅客運輸服務。本計畫業依據行政院核示採民間參與方式辦理先期規劃作業報行政院核定中。

另外，本特定區內並規劃捷運機場用地一處，位於東南隅計畫範圍線附近，係提供捷運車輛維修使用，面積為 20.85 公頃。

#### (五)綜合分析

1. 高鐵台南車站位於台南縣與高雄縣交界處，區位偏南，因此其影響範圍主要以台南縣中南部市鄉鎮與高雄縣北部鄉鎮為主。對目前台南縣的都市主要發展地區如仁德、歸仁、關廟等都市計畫區的發展相當有幫助。
2. 由於車站區位與南部地區科技走廊的主角，「南部科學工業園區」及「路竹科學工業園區」，有相當的距離，必須建立完善的聯絡道路，才能提昇科學園區的交通條件。

3. 周圍鄉鎮都市計畫區計有北側的台南市、永康交流道特定區、仁德都市計畫區、歸仁都市計畫區與關廟都市計畫區，南側有高雄縣阿蓮都市計畫區、路竹交流道特定區、湖內都市計畫區等，與特定區計畫內的住宅及商業發展的競合，將是未來特定區開發的議題。
4. 由於區位較為孤立，未來特定區內引入產業活動之定位須有可行的定位與推動策略。

## 十二、左營車站地區

### (一)車站與鄰近地區發展現況

#### 1.車站區位

高鐵左營車站於高鐵里程 345.2 公里處設站，位於高雄市北部之左營區，臨半屏山東南側之機九用地(台鐵左營調車場預定地)，為北高雄地區未來的公共運輸體系的重要樞紐，並計畫在遠期配合高雄市區鐵路地下化工程延伸至台鐵高雄火車站。

#### 2.交通運輸系統現況

左營車站及鄰近地區現有之交通運輸系統現況說明如下：

##### (1)公路運輸系統

以下就左營車站及鄰近地區之區域性聯外道路及地區性服務道路系統路網分佈與服務水準說明如下：

##### A.區域性聯外道路

- 國道一號(中山高速公路)

目前國道一號配合大中高架快速道路是市中心區與高鐵左營站間最便捷的道路。

- 國道十號(高雄環線)

國道十號西自高雄市文自路口，東沿大中路跨越台一線省道及國道一號後進入高雄縣仁武及大社地區，沿東北方向連接國道三號道路於田寮系統交流道，再往東北轉東，止於旗山。

- 國道三號(南部第二高速公路)

國道三號南起屏東林邊，北上經屏東市、九如、里港至田寮系統交流道與國道十號銜接後，續往北上至台南縣等地，預計民國 91 年全線通車。

- 省道台一線(高楠公路及民族路)

省道台一線為貫穿高雄都會區之主要交通動脈。

- 省道台十七線(翠華路及中華路)

台十七線屬西部濱海公路系統之一段，往北可至高雄大學特定區、梓官、彌陀、永安、茄定等地，往南可通往高雄市區、林園等地區。

- 博愛路

博愛路往北接華夏路後，併入台一線，往南至高雄火車站接中山路可直達小港機場。此乃是高雄市最重要之南北向聯絡幹道，連接凹仔底副都心、火車站商圈、大統商圈、三多商圈及臨海工業區。

- 大中路

大中路為北高雄地區最重要之東西向幹道，連接華夏路、博愛路及民族路，於鼎金系統交流道時可藉由陸橋銜接國道十號橋下道路(澄觀路)至仁武、燕巢，往北可達旗楠公路。

#### B.地區性服務道路

- 包括菜公路、半屏山後巷、曾子路、重忠路、新莊仔路、華夏路、自由路等。

### (2)客運轉運設施現況

較為重要之客運轉運設施方面，除位於勝利路與翠華路口之原左營車站外，另有位於左營區之兩大交通樞紐：一為位於左營大路近介壽路之公車左營南站，另為左營大路與進學路一帶之高雄客運北站。

### (3)鐵路運輸系統

目前台鐵左營車站位於高鐵左營車站南側約 1.5 公里處，為一客貨兩用車站。未來新左營車站完工後，台鐵左營站將北遷至新址與高鐵共站。

### 3.周圍地區土地使用現況

高鐵左營車站位於現有台鐵西部幹線系統之東側，距現有台

鐵左營車站約 1,600 公尺，目前基地上多為農業使用。鄰近地區的重要資源與活動節點由北而南包括有中油煉油廠、半屏山及山下水泥廠區、鄰台鐵站的海光二村、面對高鐵站出入廣場的 29 期重劃區、蓮池潭風景區(左公一)、龜山(左公二)等，包括有重要的自然景觀資源、產業發展重地與住宅鄰里社區等。

## (二)車站功能運量與地區影響分析

### 1. 高鐵車站建設現況

左營車站用地屬公有地，原為台鐵調車場預定地，土地產權單純，將以公地撥用方式取得，相關公共工程規劃設計尚在進行中。此外，高鐵車站設計並應通過有關「都市設計審議」及「特種建築物審議」等程序，目前左營車站則仍在辦理都市設計審議階段。

### 2. 車站功能與運量預測

高鐵左營站車站專用區計畫面積合計 9.46 公頃，建蔽率為 60%，容積率則為 120%。設計上與「高雄都會區捷運路網」中之「橋頭-大坪頂」線(即捷運紅線) R16 站及台鐵共站設計。站體將設置三島式月台與六股道，並採平面路軌型式(台鐵為地面式二島式月台，四股道)如圖 2-3-。目前左營站的規劃中，高鐵站位於左營站的東側，台鐵位於左營站的西側，站區西側設有一客運轉運用地，作為高、台鐵乘客轉運計程車、公路客運之處。捷運則設計由重和路左彎進入站區北側地下，與高鐵、台鐵路線線型垂直共構(紅線 R16 站)，並於高鐵、台鐵月台北側下方規劃一地下三層車站，地下一層為商業空間，地下二層為穿堂層，地下三層則為月台層。

車站用地係專供高鐵與台鐵及捷運之車站、高鐵路線、人行廣場、道路(含平面、高架及地下穿越道路)、停車場、轉運站、高鐵附屬事業及污水處理與相關環保設施等之使用，使用項目以



旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公市，及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定之使用項目等。

表 2-3-12-1 高鐵左營車站運量預測

左營車站	平均日		尖峰日		尖峰小時	
	離站	到站	離站	到站	離站	到站
94 年	32903	32458	42259	41733	3511	3888

資料來源：台灣高速鐵路股份有限公司

### 3.地區影響

高鐵左營站通車後，預期將為地區帶來的影響如下：

#### (1)都市發展

##### A.直接影響地區：

- 包括緊臨車站的海光二村、29 期重劃區、半屏山山麓的水泥專區及上述地區內的道路如大中路、翠華路與重信、重和等道路。
- 海光二村：由於緊臨台鐵車站出入口，因此除原來住宅使用外，在高雄市政府的都市計畫中，也研擬設置轉運站及商業功能，以配合車站開發。
- 29 期重劃區：此重劃區規劃較高鐵左營設站定案早，因此原以住宅區規劃為主，鄰里商業區的配置方式與區位尚未考慮高鐵設站的影響，因此造成面對高鐵車站為住宅區及鄰里商業區未能與車站間有效串聯的問題。預期在高鐵通車後，其衝擊將使前述問題呈現。

##### B.間接影響地區：包括

- 中油煉油廠與仁武大社工業區：中油煉油廠位於半屏山

北側，計畫於民國 104 年遷出，將對高雄地區的石化業產生重大影響，尤其鄰近的高雄縣仁武及大社工業區產業的轉型。

- 左營、右昌、後勁、中油眷舍及楠梓地區的老舊社區都市更新。

## (2)交通影響

本研究參考交通部地鐵處「高雄都會區鐵路地下化綜合規劃報告—運量預測」、捷運局「高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃」、運研所「高鐵車站聯外道路改善計畫」及高鐵局「高鐵左營車站整體規劃報告」，依據前述之運輸模式修正調整，並假設目標年(民 119 年)時高鐵通車僅至左營車站，則左營地區之人旅次分佈(含高鐵、台鐵及其衍生旅次)，如表 2-3-12-2 所示。

表 2-3-12-2 左營地區人旅次分佈推估表

分區	左營區	三民區	屏東縣	高市 中區	高市 西區	高市 南區	高縣 中區	高縣 北區	高縣 西區	高縣 南區
119 年旅次分佈(人旅次/日)	83,998	129,212	10,269	69,851	63,271	44,733	41,254	102,007	10,434	48,664
所佔比例	14%	21%	2%	12%	10%	7%	7%	17%	2%	8%

資料來源：高雄市左營車站及鄰近地區整體發展研究規劃案(規劃中)

由表 2-3-12-2 中我們可以發現，未來左營地區與三民區、高雄市中心區、高縣北區(楠梓、岡山等地)之等南北向旅次往來佔絕大多數，故未來應以解決左營區之南北向聯外問題為首要課題。未來高鐵通車後，左營車站周邊道路部份主要幹道如民族路、博愛路、翠華路及大中路等將產生交通瓶頸，影響車站之服務品質。

### (三)車站鄰近相關計畫

#### 1.都市發展

##### (1)都市計畫

左營車站地區目前尚無擬定特定區計畫之議，因此地區內以都市計畫為土地開發之依循。現行之都市計畫為民國 89 年 5 月發佈之「變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)」。此案係配合高速鐵路左營車站之興闢，辦理車站地區與相關配合設施、聯外道路系統及部份周邊地區之變更，以利土地取得與工程建設之進行，並促進車站周邊地區環境之改善與發展。此外，該都市計畫中商業區部份尚未發佈實施。

表 2-3-12-3 變更高雄市都市計畫(配合高速鐵路左營車站建設)土地使用面積表

項目		面積(公頃)	百分比(%)
土地使用分區	商業區	1.76	3.56
	車站專用區	9.46	19.12
	轉運專用區	0.44	0.89
	事業發展專用區	1.12	2.26
	小計	12.78	25.83
公共設施用地	綠地	0.47	0.95
	交通用地	7.39	14.93
	停車場	0.30	0.61
	學校	0.12	0.24
	道路	8018	16.53
	鐵路	20.24	40.91
	小計	36.70	74.17
合計		49.48	100.00

資料來源：高雄市左營車站及鄰近地區整體發展研究規劃案(規劃中)

## (2)地區整體發展計畫

爲因應高鐵設站於左營，高雄市政府特別委託顧問公司進行研究「高雄市左營車站及鄰近地區整體發展研究規劃案」，用以釐清並檢視左營車站及鄰近地區因高速鐵路建設產生之衝擊與對策，及其位於高雄都會區之發展定位與階層功能，以作爲都市計畫調整、市政建設與土地開發之參考。目前該研究規劃案仍在進行階段，計畫空間範圍包括左營車站鄰近地區、鐵路地下化後騰空土地運輸廊帶、台鐵高雄港舊站地區(即多功能經貿園區計畫之特文一)等。

### 2.交通運輸

聯外幹道方面，都市計畫變工中站體東側計畫爲 34 米道路，往北將銜接民族路，做爲左營站東側之主要道路，往南則止於曾子路；站體西側新闢 40 米計畫道路，穿越半屏山南側坡趾，用以銜接翠華路及明潭路口。此外，爲使高鐵乘客能方便利用高雄市快速道路系統，預計興建匝道銜接高鐵站體停車場及大中快速道路。

站區道路方面，政府預計利用二十九期重劃區既有之道路系統加以改善，拓寬延長重和路、重愛路及重忠路北段，使其與 34 米道路及大中路、曾子路構成車站東側地區完整之進出迴路。車站西側地區，將單側拓寬菜公路及半屏山後巷，並配合 40 米道路，規劃 15 公尺以上道路系統。其已核定之道路建設計畫如下表。

工程名稱	與左營車站之關係	預計完工時程	備註
大中快速高架道路	主要聯外幹道	民國 91 年 9 月	連接站體之引道預計於 93 年完工。
站體東側 34 米道路新建	主要聯外幹道	民國 91 年	高鐵側(29 期重劃區)道

重忠路北端拓寬(17 米)	次要聯外幹道		路新建與拓寬。
重愛路北端拓寬(21 米)	次要聯外幹道		
重和路北端拓寬(17 米)	次要聯外幹道		
站體西側 40 米道路新建	主要聯外幹道	民國 91 年	台鐵側(海光二村)道路 新建與拓寬。
3-1 號道路拓寬(25 米)	次要聯外幹道		
5-1 號道路拓寬(20 米)	次要聯外幹道		
5-2 號道路拓寬(20 米)	次要聯外幹道		
7-1 號道路拓寬(15 米)	次要聯外幹道		
7-2 號道路拓寬(15 米)	次要聯外幹道		

資料來源：台灣高鐵都市審議報告。

圖 2-3-12-2 高鐵車營車站地區土地使用計畫圖

#### (四)綜合分析

高雄地區長期發展均以高雄車站為發展中心，車站以南地區為商業活動的重心；北高雄地區以住宅開發為主，由凹仔底地區經高雄大學鄰近地區以至新市鎮，將成為未來高雄地區住宅的主要移居走向。高速鐵路左營車站目前計畫為高雄車站配合鐵路地下化工程完成前，為高速鐵路南端的終點，預期未來引進的旅次及人潮，將為左營地區帶來發展的新契機，產生都市活動結構性的改變，促使左營地區發展成為高雄市的另一核心區。

目前緊臨左營車站地區之開發強度尚不高，高層建築和未開發地交錯呈現為主，車站旁水泥場與大型機具為當地主要意象，鄰近自然及人文資源豐富，自然地標以半屏山、蓮池潭最為醒目。未來除高鐵左營車站與大中路高架為當地醒目之標的物外，也由於車站運輸功能的強化與周邊活動之提升，車站地區將成為都市意象呈現之重要空間。

如上所述，左營車站及鄰近地區未來發展定位上，勢必以結合左營地區資源、促進產業轉型及創造新城市風格為方向。

## 第四節 高鐵車站所在城鄉發展特性與發展計畫

### 一、台北市與台北車站

#### (一)縣市及城鄉發展特色

##### 1.空間結構

台灣的首善之都—台北市，自日據時代以來，即是台灣的政治經濟中心，隨著時代的演進，在社經發展強度上，一直保持著有增無減的態勢。其主要特徵為工商業由西向東發展；住宅則往市郊零散發展。

早期沿淡水河發展成通商港埠，但由於河川圍繞該區西、北、南側，因此逐漸朝向東側發展，其中火車站前地區為發展核心，而隨著都會機能的複加，大量吸引外來人口，目前隨著運輸系統與副都心計畫等，已逐步往東區持續發展中。

整體而言，台北市中心商業區隨著都市建設而朝向多核心分散式發展，特色有三：

- (1)信義計畫副都心與東區商圈將發展為台北核心商業區，大型低度利用公有土地或工廠成為未來再發展重點地區所在。
- (2)地區性商業以捷運站出口處及附近地區呈重點式發展。
- (3)捷運系統延伸與郊區人口成長所增加的商業需求。

##### 2.產業特性

##### (1)產業分佈

###### A.二級產業空間分佈

目前台北市工業區面積最完整的主要分佈於基隆河沿岸的南港、內湖兩區；其次是關渡平原工業區和中央南路工業區；其次是以單一廠房為主的工業區如大同公司、士林電機廠、南橋化工、建國啤酒廠、新光紡織、松山菸廠等；其餘為零散工

業區如後港工業區、社子工業區等。

### B.三級產業空間分佈

台北市三級產業明顯集中於舊市區，以館前路、中山北路與南京東路一帶發展強度較高，隨著信義計畫區副都心與東區商圈的發展，目前已有東移趨勢。

台北市現行商業階層可分國際型(信義計畫世貿與金融中心)、都會型/全市型(台北車站、西門商業區之核心商業區與信義計畫區)、地區型與鄰里型商業。

## (2)發展趨勢

### A.台灣經濟中樞地位—生產、交換與流通中心

台北核心區已為全國及區域商業、金融、政治、文化中心，亦形成台灣經濟結構之重要中樞地位。許多企業總部選擇設於台北市，從事研發、售後服務與貿易行銷活動；衛星工廠區在地租考量下進行產業轉型與遷移郊區，產生新的空間分工形式，以垂直整合台灣北部區域的生產網絡。

### B.製造業轉型與產業分工的控制中心

為提昇競爭力與彈性，台北市因而產業轉型，生產者服務業興起，一些製造業將大公司分隔為獨立之小公司，如研發部獨立為研發設計公司，降低風險並提高競爭力，服務性工作則委託生產者服務業來分工等，國際分工的結果使台北市的企業逐漸成為產業分工的控制中心。

### C.消費、資訊與創新之倍數發展

三級產業因高度集中與活動充沛的商業及服務活動，幾乎呈現倍數成長，產值與就業員工數亦佔台灣地區 2/3 及 1/3 以上，近年來更由於電台、有線視訊系統、資訊與知識創新環境的蓬勃發展，促使台北市成為消費與資訊爆炸的都市。

### D.特殊性新興策略性產業的浮現

台北都會區產業發展特色在於資訊、資金與技術之密集，朝向新興工商服務顧問業、與創新有關生產設計活動及媒體資訊製造傳播業等等，此複合性商業及服務活動之發展趨勢，提供中小企業創業的最佳培育契機與環境。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

依據台北市政府都市發展局於 85 年 6 月完成「修訂綜合發展計畫－永續發展城市之發展目標及策略之研擬」，其中經濟產業國際化目標係提昇台北市的國際經濟地位，作法有三：

1. 提昇台北市成爲全球城市 (Global City) 之一，以充實全球城市之六項基本要素，即金融、文化、科技、貿易、行政效率、傳訊、國際語言之內涵，強化與世界各地聯繫即資訊取得成爲區域發展中心。
2. 提供廠商爲國際企業化之軟硬體服務環境，包括商情、資訊、科技研發與金融等方面，以因應國際企業化之需求。
3. 積極爭取亞太營運金融中心、媒體中心與電信中心，台北市以三級服務性產業的優越條件，扮演金融、媒體與電信中心性的功能角色，並輔以高行政效率、自由化、民營化、法制化等配合措施。

## (三)相關重大建設計畫

台灣數十年的發展歷程中，對台北市投入相當多的建設與資源，造就今日成爲台灣代表城市的地位，近期的重大建設計畫主要如下述，亦可看出近年的建設計畫，有市郊化與產業服務化發展的走向。也因此大規模的產業經濟建設計畫多以台北市郊的地區規劃設置。其中較重要著爲：

1. 南港經貿園區特定專用區計畫案

該計畫已於 85.9.26 以府都二字第八五〇六七四三五號公告發布實施，其細部計畫之主要規劃構想爲主要經貿設施（如第二世



貿中心、軟體工業園區等)用地以整體規劃設計、整體開發及整體管理方式為原則，全區面積為 89.95 公頃。區內主要土地使用為住宅區(供住宅及商務住宅使用)19.87 公頃、世貿中心 6.07 公頃、觀光旅館 2.34 公頃、其他商業區(供商務娛樂設施、商務文化設施及商務設施使用)14.02 公頃、軟體工業園區 8.27 公頃、寺廟專用區 0.03 公頃及公共設施 36.35 公頃。開發方式主要以區段徵收、市地重劃及鼓勵私人都市更新方式混和運用。其中南港世貿展覽館目前進入招商階段。

## 2.媒體園區

全區目前以雙溪為界，雙溪北側約以承德路、文林北路及雙溪所圍地區為主，雙溪南側約以基隆河、中正路、文昌路及雙溪所圍地區為主，總面積約為 120 公頃。該計畫刻正委託規劃，雙溪西北側規劃為媒體專區，供平面、電子、廣告、傳播及印刷媒體、後製作及攝影棚使用，以區段徵收及設定地上權方式開發，雙溪南側規劃第三種商業區，作為新聞大樓及媒體訓練辦公大樓使用。

## 3.內湖輕工業區

該地區係規劃以發展低污染之輕工業為主，全區面積 82.44 公頃，其中第二種工業區 13.66 公頃及第三種工業區 68.78 公頃。為因應高科技產業發展趨勢及亞太營運中心計畫構想，包括食品製造業、家具製造業、通信機械製造業、唱片製造業、光學相關工業、資訊設備及其零組件製造加工業、半導體製造加工業(具備離子擴散爐之晶圓製造工業除外)、液化石油氣汽車改裝廠、針織業等，均納入區內適合發展組別。

### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

過去台北火車站未改建前，後站與前站的開發型態與土地使用差異甚大，後站發展雖有發達的特色行業，但明顯落後前

站發展甚多。在車站完成改建與配合台北車站特定專用區計畫的推動，後站地區將有機會轉變其有特色但落後的形象。

未來由於台北車站鄰近地區幾乎都為建成區，因此可開發之土地非常少，較有可能開發用地主要為「交 9 用地」及「台汽北站」。這兩處基地皆緊臨台北車站，雖是位處後站，但以目前台北車站的出入口設計，前後站在區位上並無太大的差異。因此這兩處用地無論在地利條件與消費潛力，皆可說是上上之選，再加上基地面積夠大，在開發業種的選擇上，將更具多樣性。

#### 1.台北車特定專用區(交 9 基地聯合開發計畫)

為鼓勵民間企業參與投資公共建設，台北市政府捷運局於台北車站交 9 聯合開發基地(原為建成國中)，將採 BOT 方式興建。開發案共興建兩棟大樓，設置捷運、交通、高鐵控制中心外，並規劃有長途客運轉運站，也提供辦公、商務、金融業進駐。本基地面積約二萬一千三百餘平方公尺，其中 45%土地所有權屬台北市政府，其餘為鐵路局所有，計畫興建東、西兩棟大樓，近八成面積做為商業用途，施工期約三年半。

#### 2.台汽公司場站土地開發及變更作業

台汽北站土地面對交 9 用地與台北火車站，其開發潛力仍不容忽視。台汽公司自民國九十年七月一日完成民營化，其所屬土地數多且分佈廣泛，為促進其土地資源有效利用，該土地曾數次進行標售作業，但因市場不景氣皆以流標收場，目前高鐵局擬就台汽場站進行整體開發策略規劃，依據基地條件分析，分別就各場站提出處分建議，其中即包括台北車站北側之台汽北站。由於該計畫剛完成甄選顧問公司作業，尚未進入實質規劃階段，對於台汽北站未來之處分方式尚未有明確之定位。

### (五)綜合分析

- 1.基本上，台北市仍是整個台灣地區最具開發潛力的地區，然受限於土地取得愈來愈困難，因此在發展速度上已明顯減低，但也由於許多建成區建物年代久遠，面臨更新階段，故仍持續有開發案進行中。
- 2.在產業發展策略上，除商業有朝大型購物中心的規模發展外，對於製造業亦以低污染，高產值的高科技軟體業為主要訴求。
- 3.由於居住人口與及業人口在台北市仍保持年年成長之趨勢，相對所擁有的消費潛力亦居高不下，以台北車站在既有政經發展核心的基礎下，引進高優質的商業空間，同時整合所有運輸系統，使轉乘便利性與品質能更為提高，將是台北車站未來較佳之定位。

## 二、南港地區與南港車站

### (一)北市南港地區與南港車站

#### 1.空間結構

南港區位於台北市東側之行政區，北以基隆河與內湖區為界，西以中坡北路、中坡南路與松山區、信義區相鄰，南側沿研究院路四段與文山區及北縣深坑鄉交界，東側以基隆河及大坑溪與台北縣汐止鎮為鄰。都市發展受地形影響與北市向東擴張，集中於東側、西側與北側地帶，中央及南側部份則因地形而較無發展空間。

西側沿續忠孝東路五段以住宅為主的發展；北側之發展沿台鐵、忠孝東路六、七段及南港路三段、重陽路等地帶，呈現工業與住宅混雜的形象，包括東北角上的南港經貿園區；西側則沿研究院路一、二段發展，除以住宅社區發展為主外，全國學術研究中心的「中央研究院」位於此處。

#### 2.產業結構

南港地區向來以工業發展為主，早期因當地的重要產業多以煙囪為代表建築，放眼望去，不是燒磚廠、燒瓦廠，便是化工廠、輪胎廠、鋼鐵廠，所以有「黑鄉」之名，但隨著時代的變遷，這種情況已不復見。

在產業轉型中，原本的重工業等傳統產業已逐漸遷出，原先的工業用地留待變更開發，或逐漸改建廠辦大樓，目前進駐行業多為電子、電腦資訊及通訊產業為主。

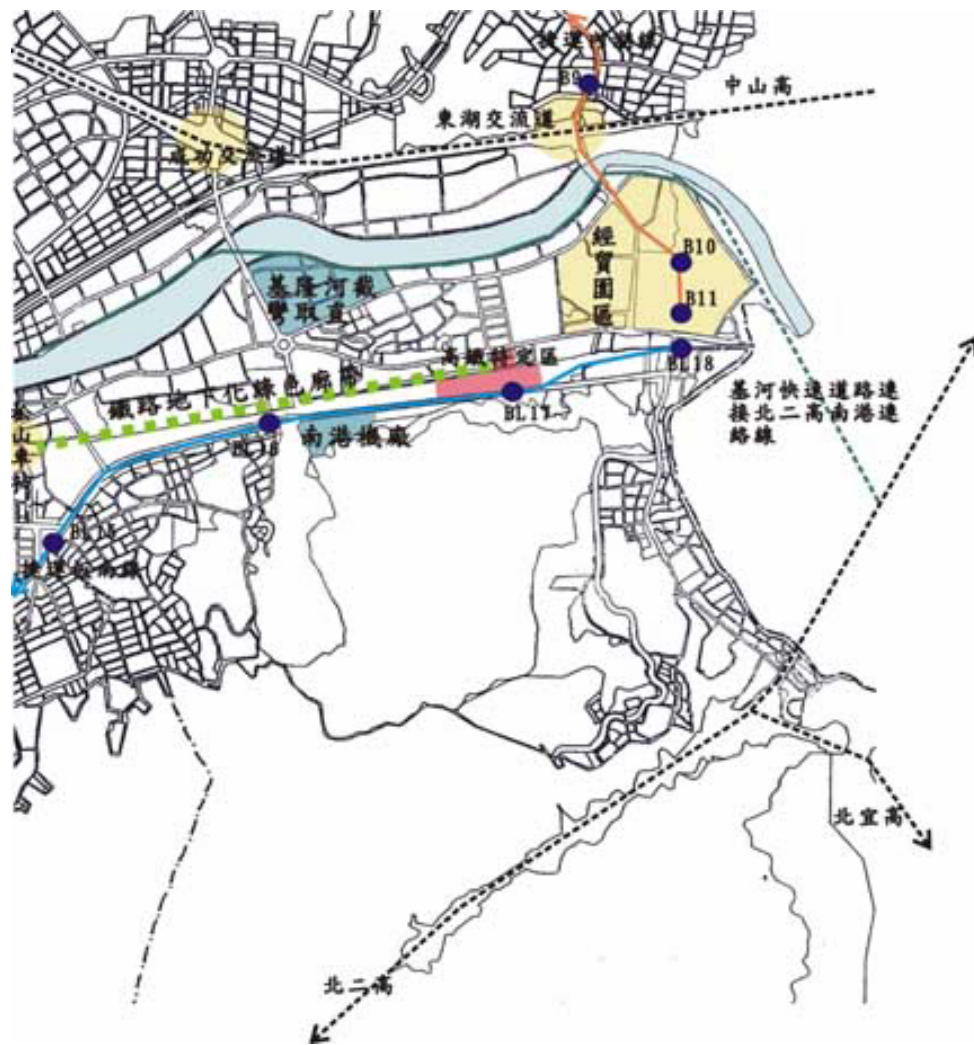
### (二)南港地區發展遠景

1. 都市紋理：鐵路地下化後將可縫合原為鐵路兩側阻隔的都市紋理。
2. 產業：經貿園區、策略型工業區及結合中研院之學術休閒區，將引發成為北市最重要之產業重鎮。

3. 交通：結合高鐵、台鐵、輕軌及客運等機能，成為台北縣市東側之重要大眾運輸轉運中心。
4. 生活：結合自然資源、高品質經貿與研究休閒園區及住宅區，為北市東側重要居住生活區。

### (三)相關重大建設計畫

1. 北二高：主線已完工通車，信義支線及南港連絡道施工中。
2. 北宜高：北二高至石部分部段已完成，其餘路段趕工中，預定民國 92 年可全線通車至頭城。
3. 台北都會區捷運系統：藍線昆陽站以西已通車，棕線之內湖延伸線仍在研議中。
4. 南港經貿園區：基礎建設已逐項完工，第一期軟體工業園區正辦理招商與進駐中。
5. 鐵路地下化南港專案：自松山車站東延至南港研究院路，執行中。
6. 基河及環東快速道路：可連接第一及第二高速公路，已完成。
7. 信義計畫區輕軌系統計畫：松山車站、松山機場及信義區擬設置輕軌系統，可行性研究階段，未定案。



資料來源：本研究整理

圖 2-4-2-1 南港地區相關重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

高鐵在此雖僅作為營運輔助站，但其與南港經貿園區相當近便，對作為台北國際產業經濟發展的重鎮而言，經貿園區對外的聯繫，高鐵仍將扮演重要的角色。因此經貿園區的土地開發仍是未來最具開發潛力的地區之一。

此外，直接面臨南港車站的地區，主要為台鐵所有鐵路、交通及車站用地，初步檢視可配合開發之土地有：

- 1.車站附屬事業用地
- 2.車站旁公賣局瓶蓋廠及北市圖南港分館
- 3.南側車站專用區與機關用地(含 202 兵工廠)



資料來源：本研究整理

圖 2-4-2-2 南港車站鄰近可開發潛力土地分佈圖

### (五)綜合分析

高鐵設於南港車站並兼作營運輔助站，其與台北、南港地區之城鄉發展綜合而言，具有下列重要關係：

1. 可強化大眾運輸系統的整合機能，及有效分擔東北側之台北縣市、基宜地區的高鐵旅客。
2. 有效鏈結經貿商服等產業、生活等活動，並提高其區域機能之位階。
3. 促使台北市多核心發展更明顯，降低市中心單核心發展之問題壓力。



### 三、台北縣與板橋車站

#### (一)縣市及城鄉發展特色

##### 1.空間結構

台北縣為全台面積最大、人口最多的縣，尤其緊圍繞著首善之區台北市，因此與台北市的發展關係密切。但由於河川之阻隔，縣市間的發展連繫依賴交通系統聯絡，此可由與台北市相連通的幾條道路兩側的工商業發展強度即可看出。

由於台北縣發展高度依附台北市，一直未有清晰的主體性與發展定位。在快速都市化的過程中，台北縣未能及時以都市成長管理的方式，提供完善的都市服務，確保落籍民眾的生活品質，也形成原應是整體發展的都會區，變成不對稱的兩極化發展，也使整個台北縣的都市發展呈現沿著運輸系統發展的多核心型態，如板橋、中和、永和、汐止、新店、三重、蘆洲、五股、林口、淡水等大市鎮各據一方。

板橋市為縣政府所在地，隨著縣政府設置後，本市人口一直呈現正成長的趨勢，目前本市約有五十四萬人口，為全省最大之縣轄市，人口增加仍然持續上升中，由於火車站與縣政府緊臨於同一區位，工商機能相當發達。未來隨著高鐵車站通車後，結合捷運及特定專用區計畫的推動，勢必帶來本市另一次發展的機會。

##### 2.產業特性

台北縣一直以來所扮演的角色主要是為台北市周圍的衛星市鎮為主，除住宅的供給外，產業的發展乃以二級產業為主，藉由提供都會區消費的民生工業之發展，累積了相當的技術與人才之基礎，再加上基隆港對外進出口航運上的便利，佔有極佳之地利條件；而在人力資源上，多所大專院校人才的提供，對於技術成長有相當之助益，同時由於農村產業持續萎靡，大量湧入都會區的城鄉移民提供了源源不絕的充沛廉價勞動力，使得台北縣能在

既有民生工業的基礎上，發展出眾多的中小企業從事簡單加工之外銷生產，並成爲台灣製造業生產的中心。然而隨著全球化趨勢，各廠商紛紛往人力成本較低廉的東南亞或大陸地區發展，使得台北縣製造業也有了不同的轉變，大抵而言，可分下列現象：

- (1)製造業近年成長雖趨緩，但中小企業進出仍非常活絡。
- (2)傳統大廠外移趨勢明顯，中小廠爲主的產業結構漸趨穩定。
- (3)近年來製造業人口，尤其是大廠、正式工廠工人正在在減少中。

由上述三個現象可看出，台北縣在製造業的發展上已漸趨勢微，並以中小型企業爲主要發展方式，取而代之的是三級產業的高度成長，但由於台北市核心都會區的存在，北縣本身發展的服務業型態，仍是以簡單而小型的服務性商業爲主，在大型商服場所的提供上，仍是相當缺乏。

板橋市的商業區主要分布於板橋火車站的前後，尤其板橋後站地區商業雲集，是台北縣目前首屈一指的商業帶。工業區則主要分布於縱貫線鐵路與中山路間三民路之沿線（埔墘工業區）、中山路與漢生東路交叉口、煙酒公賣局板橋酒廠、四川路三段與南雅南路二段間（遠東紡織廠）、及信義路沿線（四汴頭工業區）。在都會區整體產業轉變，與土地炒作的誘因下，板橋市原有的工業區已面臨產業升級、或新開發的壓力，例如板橋酒廠已將征收作爲板橋新火車站特定專用區、四川路板橋紡織廠亦有改建的構想。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

### 1.台北縣

基於台北縣擁有良好的製造業基礎，同時台北縣人口超過三百萬的龐大消費潛力誘因下，台北縣在其縣市綜合發展計畫中，對未來的發展遠景包括如下：

- (1)強化中小企業工業研究服務，提高中小廠商力競爭能力。

- (2)設立高科技工業園區，善用北縣工業基礎，鼓勵廠商從事高產值之工業生產。
- (3)檢討現有工業用地之使用，訂立都市地區工業用地變更準則。
- (4)建立合理的土地使用管理程序，開放業者在特定區域內設置倉儲百貨及大型購物中心。
- (5)改善北縣的環境設施品質，扭轉縣市不均等發展，朝向資源均享的多核心都會結構。
- (6)充分掌握全縣可用地的開發許可權，配合特定專用和成長管理技術引導都市發展。

## 2.板橋市

面對人口的不斷成長，再加上板橋車站的啓用及新的縣府大樓即將完工，勢將對板橋市的發展方向有著一定程度的改變，因而板橋市未來的發展遠景包括：

- (1)區域性的交通樞紐：結合高速鐵路、捷運藍線、中運量捷運線、東西向快速道路、鐵路地下化、特二號快速道路、環河快速道路等路網，成爲區域性的交通樞紐。
- (2)工商服務業就業中心：配合重大交通建設，與工業用地的檢討，促進傳統製造業的升級，並引進新興高級服務業，強化板橋作爲副都心的生產交換機能。
- (3)地區性的文化休閒中心：結合台北縣立文化中心的藝文活動、林本源園邸、大觀義學、接雲寺等的歷史保存、與淡水河沿岸的美綠化，成爲服務大都會市民的文化休閒中心。

### (三)相關重大建設計畫

#### 1.台北都會區大眾捷運系統藍線

依交通部鐵路地下化工程處之計畫，擬將原有鐵路局從貫線

由萬華到板橋間的鐵路予以地下化。另外，計畫中的台北縣環狀中運量系統，及台北都會區捷運系統的藍線(南港－台北車站－板橋－土城)與台鐵之交會點，亦匯集於板橋車站。

## 2. 「萬板專案」

是萬華板橋間鐵路地下化工程的簡稱，工程目的是將原本台北都會區的鐵路地下化路線延伸到樹林與板橋之間，藉此消除鐵路平交道，疏解地面交通，同時促進萬華、板橋地區都市整體更新發展，整項工程由交通部台北市區地下鐵路工程處負責，路線長 15.3 公里。

萬板專案有七項主要工程，分別有「台北市至萬華間增建雙軌隧道」一座、「萬華板橋間興建雙軌隧道」二座、「萬華車站地下化及道路交通改善」、「新店溪過河隧道」、「萬華至板橋幹道」、「新板橋車站及特定區」、與「樹林車站改建及客車場興建」。其中與板橋車站發展較相關的計畫說明如下：

### (1)台北市至萬華間增建雙軌隧道一座

這座隧道全長 1.82 公里，原本台北萬華間的隧道稱做南隧道，而新建的這座隧道則稱為北隧道，在北隧道完工之後，台鐵列車改行駛北隧道，而南隧道則是要交給日後的台灣高鐵使用，這兩座隧道都是在中華路底下，未來中華路底下將擁有北隧道（台鐵）、南隧道（高鐵）、地下街、捷運南港線隧道。

### (2)萬華板橋間興建雙軌隧道二座

目前為止完成北隧道，其施工方法是將在地面上鐵路向東遷移，以便北隧道的施工，同時也可以維持縱貫鐵路的交通，在北隧道完工之後，台鐵列車改行駛該隧道，而原先的地面鐵路則拆除，原有路基改作為南隧道的施工現場。

南隧道北接台北車站地下化之北隧道，南端出口在板橋市南雅南路附近，隧道全長約七公里，是台鐵的專用隧道，而目前正在開挖的南隧道則是高鐵專用隧道，隧道上方日後將興建

高架快速道路。

### (3)萬華至板橋幹道

在南、北隧道完工之後，隧道上方的土地將闢建平面或高架快速道路，並且將台鐵新店溪橋改建為公路橋，這條「萬板幹道」北接台北市中華路，南接板橋市南雅南路，高架段從萬華西園路西側兩百公尺開始，到板橋民生路附近，全長大約二點八公里。在台北縣境內稱「縣民大道」，從民生路到萬華是採高架的快速道路，可以紓解板橋與台北間的道路交通。

### 3.其他交通計畫

與板橋車站特定專用區有關之道路網路系統主要有：

- (1)環河快速道路系統，沿新店溪淡水河，完成後方便新溪和淡水河畔的市鄉鎮聯絡，並可經由台北縣市間之橋樑與台北環河快速道路連接。
- (2)特一號道路預定經由板橋市南方。
- (3)特二號道路橫貫板橋市中央。特一號與特二號道路皆為快速道路，連接中山高速公路與第二高速公路。

## (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

### 1.新板橋車站特定專用區

由於板橋地區多為已建成區，車站特定專用區外並無大型公又土地可供轉型開發，因此車站特定專用區成為未來土地開發主要地區。照目前的土地使用現況，特定專用區內之特專一到特專六均屬未開發或低度開發之用地，而依其土地使用分區來看，都為商業區，由於板橋新站及縣府新辦公室皆在此設立，往來旅客及洽公人士出入頻繁，在地利條件上，具有極高的優勢。

### 2.行政機關遷移騰空土地

未來板橋地區之縣市行政機關部份遷移至專用區中，未來騰

空之土地則有開發之潛力。

### (五)綜合分析

- 1.台北縣目前的機能設定仍是以補助台北市所缺乏的部分，尤其是住宅的提供，更是台北市四週衛星市鎮最明顯的使用型態，而在產業發展上，傳統的工業已朝中小型企業發展，並且逐漸有被三級產業取代之趨勢，但也因台北市商業核心的地位不易被取代，故在商業發展型態上，仍以小型百貨及日常用品提供為主。
- 2.板橋市乃台北縣治所在地，無論是人口或商業的發展，亦都居北縣之首位，未來隨著高鐵及捷運的陸續完工，對本特定專用區的發展助益更大，特別是幾個新劃定的特專區，均尚屬低度使用型態，在反應市場需求與趨勢的彈性極高，將是本特定區開發最大利基所在。
- 3.台北縣正推動新莊副都心計畫中，對鄰近的板橋發展勢必產生競爭的壓力。

## 四、桃園縣與桃園車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

桃園縣地區的發展型態為雙核心向外輻射型態，以中壢市與桃園市為主要發展核心，目前以桃園和中壢之間的台一號省道為主軸，沿線工業區、住宅等密集發展，桃園市和中壢市為桃園都會區兩個商業核心。近年來工業區開發和住宅興建為都市發展的兩大原動力，主要由兩都心沿幾條縣境內主要道路向外輻射，尤其是往東南方向。其中桃園市方面，沿省道台四號往蘆竹（南崁）方向，南往八德、大溪方向發展；中壢市方面，省道台一號西南往楊梅方向，縣道 113 和 113 甲號南往平鎮、龍潭方向，縣道 112 號東南往大溪方向為發展軸線。

高鐵車站位於青埔地區，特定區計畫範圍跨越中壢市與大園鄉部份地區。中壢市為桃園縣工商業皆發達的地區，其發展區主要分佈在中山高速公路東側與北部第二高速公路西側之間，都市發展與北、東及南側之大湳、八德、平鎮、楊梅等地區相鄰。高速公路以北地區目前仍為農地，未來期待由高鐵車站特定區的開發來帶動。

#### 2.產業發展

桃園縣為台灣地區之第一工業大縣，以工業區著名外，三級產業隨之興盛，市況活躍，經濟活動頻繁，尤其國際航空城的設置及重大工商綜合區的開發，未來商機可期。桃園已開發之七大編定工業區多屬綜合型工業區，總面積約 1,700 公頃，已全部出售，產業組成以電子、電工、金屬、化學、紡織及機械等製造業為主。

桃園縣製造業員工人數最多之前五大產業，依序為電力及電子業、紡織業、運輸工具製造修配業、金屬製品業及機械設備業。廠商家數最多之前五大產業，依序為電力及電子業、機械設備

業、金屬製品業、紡織業及塑膠製品製造業。電子及電子機械器材製造配修業最爲重，其產值佔全縣 34.72%；其次爲運輸工具製造配修業，產值佔 10.95%；第三爲紡織業，產值佔 9.05%。

### 3.桃園都會區域特色歸納

- (1)擁有台灣最大之國際空港—中正國際機場，爲台灣的門戶城市—「國門之都」。
- (2)公路運輸、軌道運輸及航空運輸系統組成獨天得厚之交通網，上承台北生活圈，下接新竹生活圈，位處北部科技工業走廊中樞位置，立地條件優越。
- (3)以二級產業爲主之工業大城，爲台灣第一工業大縣及北部區域之工業中心。
- (4)人口成長爲台灣五大都會區之最。
- (5)都會區外圍之鄉、鎮（北桃園及南桃園）遊憩資源豐富。
- (6)「航空城」、亞太營運中心「航空轉運中心」之政策定位，爲都會區之轉型及國際化帶來無限契機。
- (7)三級產業伴隨工業及機場相關產業起飛，通過審議已發布實施之工商綜合區個數爲台灣地區之最。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

桃園地區由於腹地廣大，擁有國際機場，台鐵縱貫線、中山高、北二高、二高內環線、東西向快速道路、西濱快速道路交通路網得天獨厚。加上規劃中的大眾捷運系統及高速鐵路，未來整個桃園縣的發展遠景可期。桃園縣都市發展願景定對位爲「再造桃園新都會，建構新故鄉，邁向國際航空城」。

綜整「桃園縣綜合發展計畫」之構想歸納而言，在配合國家重要建設與投資下，桃園都會區雙核化將成爲北部區域整個都會帶之新興成長軸，桃園都會區的都市位階將可提昇一級，桃園



市、中壢市可從原來地方中心位階發展成次區域中心，八德、平鎮可提昇為地方中心，龍潭則因高科技產業投入，從農村集居發展成為一般市鎮。就未來區域角色定位與整體發展方向歸納桃園縣之發展願景如后：

- (1)配合亞太航空轉運中心發展，建構「國際航空城市」
- (2)北部巨帶都會區新成長中心
- (3)配合便捷交通運輸及關聯產業發「北部都會區新興科技帶」
- (4)配合現有自然及人文資源，並運用位居國際門戶之利基建立「文化及生態有機走廊」
- (5)「環境優良，重視生活」的城際發展管理系統

### (三)相關重大建設計畫

- 1.桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫
  - (1)發展構想係以中正國際機場為發展核心，核心半徑五公里範圍內發展機場核心型產業，半徑 10-10 公里範圍內規劃為機場附屬型產業使用，半徑 10 公里以外範圍內則以發展機場關聯型產業為原則。
  - (2)航空貨運園區為調整航空貨運相關服務業之產業環境，強化國際境爭力，提供航空貨物運輸、倉儲、承攬、報關、快遞、保稅、加工、製造、配銷、發貨、加值作業與自由貿易。
  - (3)客運園區係為提供機場轉運旅客所需之購物、休閒、娛樂、住宿及會議等多項服務功能。
- 2.中福計畫
  - (1)中福計畫區鄰近南坎交流道，面積約 620 公頃，預計將開發成為可提供完善之金融及工商服務之金融中心區。
  - (2)計畫主要引進內容為貿易金融中心、大專院校、大型購物中心及

住宅區。

### 3.桃園科技工業區

本計畫為桃園縣政府報編之工業區，目前正進行第二階段環評中。計畫分三期引進電子電訊、電子材料、機電、雜項工業、機械工業、金屬加工等科技工業類別，並預計於第三期引進住宅社區、管理中心及公共服務設施等。

### 4.黃金海岸建設計畫

針對桃園縣濱海四鄉—蘆竹鄉、大園鄉、觀音鄉及新屋鄉研擬人口、產業、實質建設及天然資源在空間上之最佳配置，該計畫主要可分為五大建設計畫，包括桃園國際商港建設計畫、航空城第二期建設計畫、綠色新屋新市鎮建設計畫、桃園科學園區建設計畫、黃金海岸觀光遊憩發展計畫。

### 5.觀音擴大工業區

- (1)沿海填海而成並興建工業專用港。
- (2)引進油料輸儲設備、遊艇工業、化工業等。

### 6.中正機場至台北捷運系統建設計畫

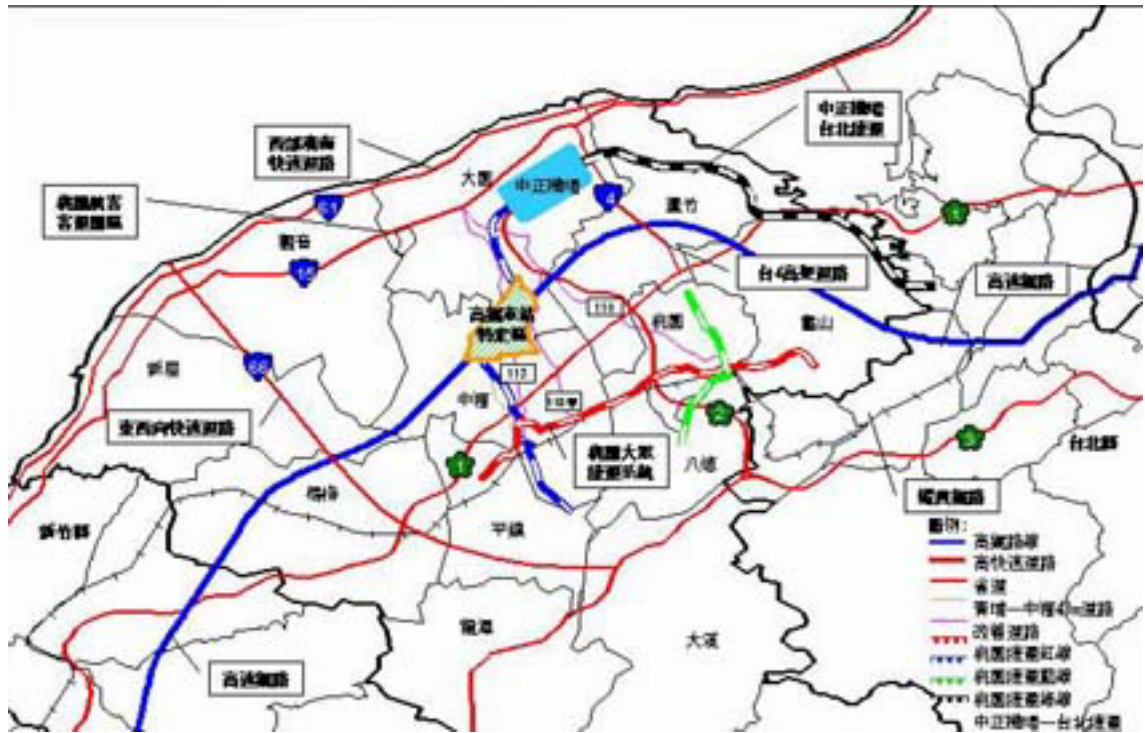
本案起迄端點固定（中正機場二期航站—台北西門站），路線允許彈性調整原則，由民間進行捷運路網之規劃、設計、興建，未來可提供機場與台北間的便捷運輸，路線全長約 35 公里，預計設置 15 座車站。

### 7.桃園捷運系統建設計畫

- (1)總長度 48.61 公里，分別由紅線、藍線及綠線三條路線組成，形成一 H 型路網，沿途共佈設有 36 座車站。預計分二期興建，第一期路網 90-96 年期間興建，97 年開始營運；第二期路網 97-102 年間興建，預計於 103 年整體路網全線通車營運。
- (2)附屬事業開發部分規劃聯合開發場站共計計 12 處，預計引進產業包括複合型商場、旅館、辦公、住宅、主題樂園等。

8.西部濱海快速公路

9.東西向快速公路（觀音—大溪線）



資料來源：本研究整理

圖 2-4-4-1 桃園地區重大建設計畫分佈圖

(四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

1.車站特定區計畫

桃園地區以航空城整體發展為主軸，各項重大建設計畫匯集，而高鐵桃園車站特定區計畫位於中壢市與桃園中正機場之間，未來透過捷運系統及道路改善計畫的完成，將是未來桃園地區進行島內聯絡的重點，將是未來本縣最具開發潛力的地區。

(五)綜合分析

- 1.綜整桃園車站附近地區土地因立地條件佳，如相關交通及重大建設計畫推動時程、政策能保持一貫性及持續性、妥適整合目前具競合性質之相關計畫、及基礎軟硬體設施國際化等條件均能配合下，深具發展潛力，如能配合發展亞太航空轉運中心之既定政策，特定區附近土地可發展航空關聯性產業，提供國際水準之工商服務，帶動特定區及桃園都會區之發展，促使桃園能邁向國際化機場城市之列。
- 2.相關計畫間的競合問題與推動時程問題，亟待整合。

## 五、新竹縣市與新竹六家車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

新竹市為北台灣開發最早、歷史悠久、文化豐富的城市之一，具有許多自然景觀及歷史建築景點，在長期發展之下，其都市紋理極富變化，為其特值之一。而因科學園區之成功，帶動其都市產業發展，目前科學園區之年產值已達九千億元以上，成為台灣高科技產業之發展核心地區，並帶領台灣在世界科技產業中佔相當之地位。

新竹縣雖然目前新竹縣之產業結構仍以工業為主，服務業為輔，但隨著科學園區用地面臨飽合，部份企業尋求鄰近之工業區用地設廠，如新竹工業區等，使其逐漸形成沿高速公路之發展廊帶，並為新竹縣帶來了不動產業的發達，包括了光復商圈（電腦業聚集、零售業）、以及商務旅館的興起、和安家計畫的推出，包括聯華電子的安居社區（寶山鄉）、華邦電子的安居計畫（寶山鄉）、華隆電子的安家社區（寶山鄉），沿著寶山水庫沿途的坡地興建。另外還有一些私人開發的別墅和小套房，也是集中在香山區和寶山鄉一帶，主要發展為支援新竹市中心及科學園區之衛星都市。

整體而言，新竹市與新竹縣正朝向整合為一新竹都會區之方向發展，除強調本身因科技產業所帶來之都市意象，並積極發展城市原有的豐富人文歷史、客家文化及農業觀光資源等。而竹北市為高鐵車站特定區所在位置，為都會區近年發展最迅速的地區。

#### 2.產業特色

目前新竹地區產業的發展，仍以工業生產為主，服務業的發展為輔，一級產業中的農林漁牧，所佔的從業人口和產值比例已經逐漸減小。產業在新竹都會區各市鄉鎮的產業發展情形也不太

一致，而這樣不均等的鄉鎮發展，正逐漸的深化。大致上可以分為四個部份。

(1)以尖石、五峰爲主的原住民地區

在產業的發展上，過去以原住民狩獵、林業、香菇種植等爲主要的經濟活動，在新竹縣境內是經濟發展最爲落後的地區。

(2)以關西、新埔；北埔、峨眉、寶山爲主的客家農村

本縣的丘陵地形，是客家人重要的聚落所在，以茶園、柑橘園等農業活動爲主，但近年來因爲山坡地開發，度假山莊、高爾夫球場、遊樂區、住宅區的入侵，對於地景及經濟活動產生了重大的影響。

(3)以竹東、芎林、橫山爲主的傳統工業和工礦區

傳統工礦區，包括了早期新竹開始工業化的石灰礦、玻璃工業、照明業、和木材加工等礦區，集中於礦脈的所在地。這些早一波的工業發展目前都已經面臨了轉型、技術提昇等等的發展困境。

(4)以竹北、湖口、新豐和部份新埔爲主的再工業化地區

傳統工業地區正歷經由紡織業、化學製品等相關工業轉型至電子電機產業的過程，在產業發展的範圍上，可以沿著縱貫鐵路，北起桃園的工業區、向南連結新竹市、新竹科學園區以及苗栗的頭份、竹南。

由台北經桃園至新竹的這一個區域，已經成爲了科技走廊，而在新竹縣境內，新竹科學園區和湖口工業園區更是唇齒相依。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

由於新竹科學園區設立，已使高科技產業成爲新竹地區發展重點及特色，科學城的發展主題，一直成爲新竹都會區發展

之方向，未來新竹地區擬發展成爲一高科技、高效率、高品質之國際化都會區，其主要發展重點如下：

- 1.建設爲北部區域次區域中心，分擔區中心機能。
- 2.強化新竹地區經濟自主性，建立自給自足生活圈。
- 3.創造高科技研究發展環境，獎勵高科技產業投資。
- 4.提昇生活環境品質，吸引科技人才定居。

### (三)相關重大建設計畫

- 1.新竹科學工業園區特定區計畫
- 2.高速公路新竹交流道特定區計畫
- 3.擴大及變更高速公路新竹交流道附近特定區計畫－新竹部份（竹二科計畫）
- 4.新竹市輕軌系統建設執行計畫
- 5.台灣科技大學竹北分部計畫
- 6.東西向快速道路建設計畫(南寮至竹東)
- 7.高鐵六家車站聯外道路系統改善計畫
- 8.新竹都會區大眾捷運系統建設計畫
- 9.璞玉計畫
- 10.新竹生醫園區計畫
- 11.衛星園區計畫



資料來源：本研究整理

圖 2-4-5-1 新竹地區重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

竹北地區為近年發展快速且重大計畫匯集之處，因此除高鐵車站特定區外，鄰近的「璞玉計畫」與縣治二期計畫區也都是未來發展可期的地區。未來之發展應以特定區為整體發展核心，配合目前確定之新竹生醫園區，對交通系統及產業用地作一完善規劃，將使本地區更具競爭力。

#### (五)綜合分析



- 1.基本上，新竹都會區因科學園區之設立，已成為台灣高科技之發展中心，且配合二科及生醫園區，未來之發展仍應加強本身已有之資源條件，並朝向以研發為主之高科技產業。
- 2.另由於本特定區位於都會區之外圍，且附近將投入許多重大建設，高鐵設站後將吸引大量人口進駐，可能與新竹市區及附近都市計畫區產生人口及產業競合之現象，是未來需注意之發展重點。

## 六、苗栗縣與苗栗車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

苗栗縣因地形多丘陵與山地，因此成爲全台除南投縣外，可供大規模建設計畫用地最少的地區。主要發展市鎮的人口密集區仍沿著台鐵綜貫線、省道及中山高分佈，如竹南、頭份、造橋、後龍、苗栗市、公館、西湖、通霄與苑裡等，尙未有新發展區的出現。目前由於新竹科學園區第四期擴建基地(竹南、銅鑼)亦選擇苗栗縣作爲根據地，且後龍地區籌設藝術大學，加上高鐵車站位於後龍，使得未來全縣的都市發展有偏向北側的趨勢。

已實施都市計畫地區計有 15 鄉鎮市，包含有 4 處特定區計畫、6 處市鎮計畫(其中竹南、頭份都市計畫屬聯合都市計畫性質)、8 處鄉街計畫，總面積約 6,900 餘公頃，佔全縣土地總面積約 3.8%。惟計畫區內人口約佔全縣總人口數之 60%。本縣都市計畫面積最大之計畫爲竹南、頭份都市計畫，面積 2,231 公頃，次爲苗栗都市計畫面積 631 公頃，面積最小者爲造橋都市計畫，面積僅 64 公頃。

#### 2.產業特色

##### (1)自然觀光資源

苗栗縣的自然資源豐富(包括風景區、古道、溫泉及水庫)，有如世外桃源，全縣約 1/3 強面積分布於雪霸國家公園風景區內及緊鄰之丘陵帶，風景區自然度極高，著名的山脈主要分布於泰安、南庄、三義、大湖及卓蘭等鄉，包括雪霸國家公園、明德水庫、泰安溫泉、泰安馬拉邦山賞楓步道、頭屋鳴鳳古道、橫隆古道等。濱海地區則有著名的海水浴場及遊樂區，如通霄海水浴場、香格里拉樂園、西湖渡假村等。

##### (2)地方人文資源

A.受到地形阻隔及族群彙集影響，苗栗縣的人文特色，深具異質性。沿海地區居民以閩南人居多，民情風俗因時、空遞嬗因素而形成的自然演變外，大致沿襲閩南漢文化的精髓，古風猶存，民間對開漳聖王、保生大帝、媽祖的崇信，均保有原鄉特色。

B.中港、後龍、西湖等溪中上游，習稱「山線」，為客家人大本營，民風勤奮純樸，承續中原「耕讀傳家」優良傳統。在生活習俗中；敬天法祖的特殊年俗，慎終追遠的掃墓「掛紙」，山歌民謠和採茶戲曲，風味獨具的菜肴米食，為人津津樂道。

C.位於內山的原住民－賽夏族的矮靈祭，泰雅族的迎春祭和豐年祭，對客族群祭典儀式、歌舞藝術的保存，具有不可磨滅的意義與價值。

D.苗栗縣地方產業及文化特色輩出，尤以三義的鐵道遺址(勝興火車站、龍騰斷橋及舊山線鐵路)與木雕工藝聞名全國，揚名國際的雕刻家朱銘亦為苗栗縣人(通霄鎮)，其他尚包括有國際假面藝術節之舉辦(已第二屆)，苗栗的傳統窯業，如包仔窯、煤炭窯及八卦窯等，原住民的賽夏族矮靈祭與泰雅族的祖零祭，另以縣樹樟樹所製之銅鑼樟腦油。

#### 4.農產觀光資源

苗栗縣的卓蘭鎮為全省水果主要供應區，素有水果王國美譽，大湖的柑橘及草莓享譽全省，公館紅棗為全省唯一紅棗觀光果園，分別一年四季均有特出之盛產水果，可發展全國知名之休閒農業及觀光果園分布。

### (二)縣市與城鄉發展遠景

苗栗縣由於觀光休憩及農產品等地方資源豐沛，交通包括鐵、公路山線及海線系統，未來可發展為生活品質良好之鄉村型城市，以遊憩、觀光及農業為主之觀光大縣。按苗栗縣政府

的施政藍圖，城鄉發展願景以『好山、好水、好生活』為整體目標，『文化福祉生活城、科技觀光產業縣』為施政主軸；苗北生活圈發展成「居住與科技的工商地域」，苗中生活圈發展成「富庶與活力的山水城鄉」，苗南生活圈則發展成「人文與休閒的觀光地域」。其中縣長極力推動施政與爭取的重要建設計畫如下：

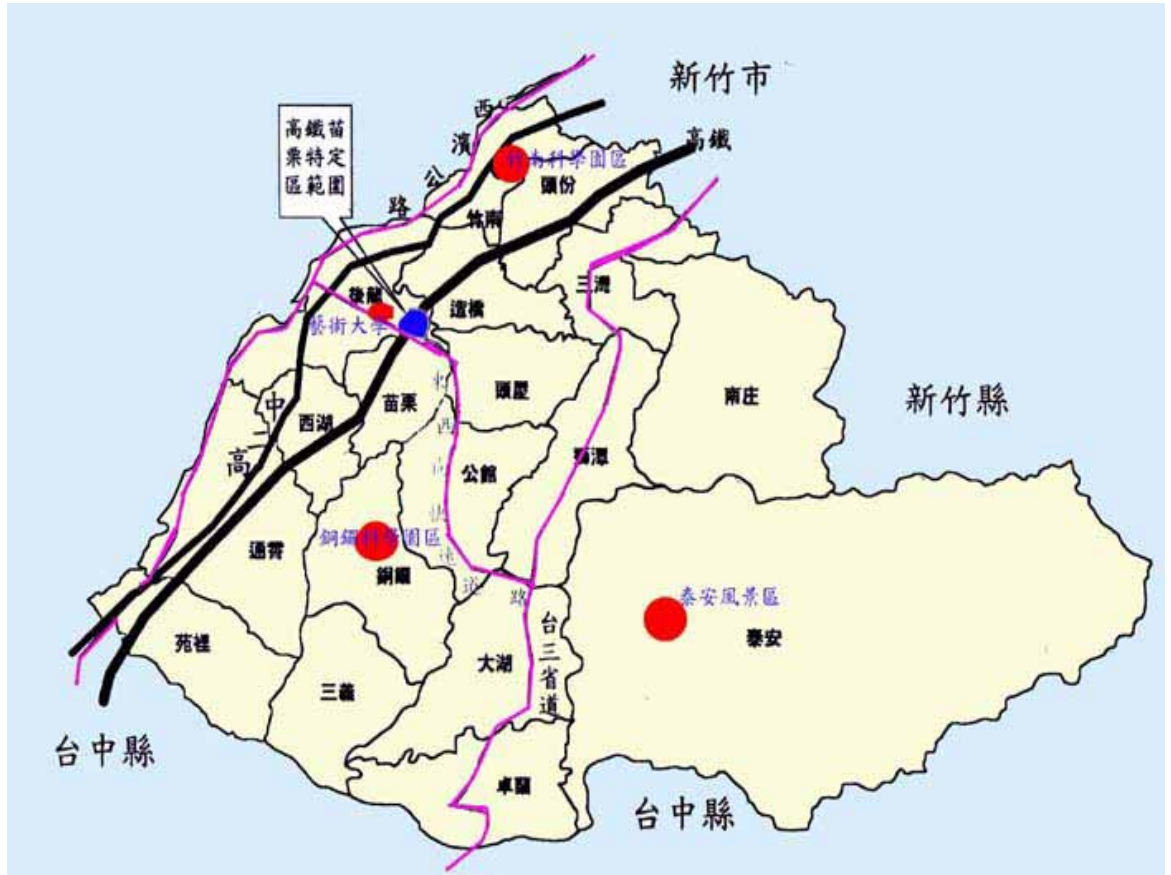
- (1)苗栗科技大學誕生，爭取其他大學設立分部。
- (2)加速科學園區或衛星園區設置。
- (3) 規劃大學城文教生活圈。
- (4)北勢高鐵站區聯合開發。
- (5)後龍·西湖濱海規劃科技工業區。
- (6)興建高品質平價勞工住宅。
- (7)外埔港·後龍港多功能開發。
- (8)興建生活圈下水道及污水處理廠。
- (9)推動風景區整體開發。
- (10)後龍溪·西湖溪·南溪水攔水整治，闢建河濱公園。
- (11)爭取客屬文化園區設置。

### (三)重大建設計畫分佈、內容及建設時程

綜合前述說明，茲將目前苗栗縣境內之重大建設、觀光及產業計畫摘要如后：

- 1.科學園區第四期擴建基地(竹南、銅鑼)
- 2.國立台灣藝術大學後龍校區基地
- 3.東西向快速道路系統後龍汶水線
- 4.後龍濱海遊憩區規劃案
- 5.聯合大學城之規劃案

- 6.爭取劃設「苗栗國家風景區」或納編「雪山國家風景區」範圍
- 7.積極推動泰安溫泉風景特定區



資料來源：本研究整理

圖 2-4-6-1 苗栗地區重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

由於未來本縣的都市發展可能偏向北側，但短期間車站並不會正式完成啓用，因此未來發展方向應擬定逐步推動的策略。在土地開發上，應以如下地區的發展為先：

- 1.車站特定區
- 2.車站特定區與後龍藝術大學間之地區
- 3.車站鄰近之都市計畫區的再發展

## (五)綜合分析

- 1.苗栗縣由於大半面積位處於雪霸國家風景區，全縣有八成以上土地位於山坡地，受到地形地勢及族群彙集影響，苗縣具有多元城鄉發展特性與異質地區人文特色，故可藉由現階段推動國家風景區建設、積極維護地方歷史文化之機會，配合高鐵車站轉運中心之進駐，發展苗栗地區之文化生態旅遊。
- 2.高鐵車站及路線恰行經於丘陵與平原地銜接處，緊臨苗栗市地方發展中心及縣治所在地，加上鐵路、公路山線及海線系統及快速道路系統匯集，配合苗栗豐沛之觀光休憩及農產品等地方資源，本區具有交通旅遊轉運中心之發展潛力。
- 3.緊臨本車站特定區的地區發展計畫多仍處於規劃與開發階段，包括苗栗擴大都市計畫、國立台灣大學後龍校區開發案及科學園區第四期擴建基地等，本特定區計畫之發展應考量相關彼此間的競合關係。

## 七、台中縣市與台中烏日車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

台中都會區為位居台灣西部中心位置，為中部區域發展核心地區。近年來更在政府政策定位台中港為未來兩岸轉運三通通航港口之一，及日趨完善的中部交通建設，使台中都會區逐漸朝向國際化都會發展邁進。

#### 1.空間結構

由於台中都會區中不似台北、高雄兩都會區，形成強烈之中心都市發展型態，因此在「台中都會區實質規劃」中即提出所謂「多核四軸」之發展模式，主要以台中市為「都會區中心」，彰化市、南投市、豐原市等為「次都會中心」，另外尚包括台中港、彰濱等成長、開發中心。但近年來，台中港因實質環境限制、與兩岸政策之不確定；南投則因 921 地震與凍省等因素，造成此兩核心目前之發展不若預期。

台中都會區目前之發展以運輸走廊發展模式為主，包括鐵路依賴型運輸走廊與公路依賴型運輸走廊，鐵路以台鐵沿線「豐原－台中－彰化」為南北向之發展軸，公路則以「台中港－台中市副都心－台中市－大里－南投」為其發展軸。未來台中都會區發展模式仍會在各項交通建設投入下，如高鐵、中二高、快速道路系統、捷運等，持續以台中市為發展核心架構，沿六大發展軸呈輻射發展。

#### (1)台中－潭子－豐原

沿台 3 線發展，此軸線因潭子加工區之設置及早期以出口導向之工業發展，帶動鄰近潭子、大雅、豐原、神岡之地區產業發展，為本都會區之重要工業重鎮，並逐漸吸引人口定居，故人口成長亦較為快速；而豐原市為縣治所在，以工業、居住、地方商業機能為主。

#### (2)台中－大雅

主要沿台 10 線發展，受台中市、豐原市發展之影響，及交流道設置之便利區位，已成為主要工業中心。未來航太工業區完工營運，且配合亞太營運中心 - 中部空運中心 - 於清泉崗設置中部國際機場時，將注入本地區發展的新契機。

(3)台中 - 烏日 - 彰化

沿台 1 乙、台 1 線經烏日、大肚到彰化。沿線及王田交流道附近，汽、機車修理業、運輸業、傳統金屬加工業均頗為發達。然受到產業對景氣之影響，近年來人口成長遲緩。未來配合鐵路地下化、高鐵烏日站之設置，將成為大眾運輸之重要轉運站，帶動本區之發展。

(4)台中 - 大里 - 霧峰 - 南投

由台中市往南沿台 3 線，經大里、霧峰、草屯到南投等地區。沿線除大里因延續台中市東區、及南投之南崗工業區外，其他地區則以觀光遊憩資源為發展重心。

(5)台中 - 太平

由台中市振興路、精武路至太平市。因受台中市影響甚鉅，人口與工業及業人口之成長極為快速，且因境內發展區外圍多為農地，未來之發展空間腹地較廣。

(6)台中 - 台中港

由台中市大港路(台 12 線)經沙鹿、梧棲至台中港再接台 17 線至龍井、大肚。沿線有科博館、台中市新行政中心、台中工業區、東海大學、靜宜大學及台中港。中港路沿線及周邊逐漸形成新社區、工業辦公大樓之新興發展區。而部份舊市區之商業也轉移於此。惟台中港新市鎮部份雖具工業發展雛型，然其發展不如原計畫預期。

2.產業特性

台中市與台中縣的地理區位型態類似台北市與台北縣的關



係，台中市中部區域最主要的商業核心，台中縣則因地形影響，發展呈現零散於各鄉鎮都市計畫區，也因此商業強度與層級皆低，仍以農業與製造業為主。

中部區域的二級產業就業人口是全國第一高比例地區，尤以台中縣最明顯，因此，中部區域的製造業相對全國而言佔有相當重要地位，不容忽視。以製造業細分就業人數而言，台中縣明顯顯現製造業重鎮特質，台中縣工業、製造業之特質明顯異於台中市之服務業、批發、零售及餐飲業之特質。

茲將台中縣、市之工業區開發情形與內容說明如下：

#### (1)台中市工業區

台中市目前編定之工業區共一處-「台中工業區」，面積共計 581 公頃，以政府為主要開發主體，而已開發完成工業區用地銷售率達 99.22%，標準廠房銷售率為 24%，在已售建廠用地廠家業種分佈以都市技術型機械設備業最多。

#### (2)台中縣工業區

台中縣目前現有的工業區共計有八處，面積總計 636 公頃，已開發完成的工業區 4 處，面積 452 公頃，開發中工業區一處，面積 21 公頃，編定中工業區二處，面積 53 公頃。依照工業用地供給開發主體分，以政府開發面積佔 86%，在已售建廠用地廠家業種分佈以屬都市技術型機械設備業最多。

### (二)縣市與城鄉發展遠景

根據新修訂的「台中市綜合發展計畫」，未來台中市將朝向以營造 21 世紀的「生活首都」前進。而台中縣將以其臨港之優勢，發展大陸與國際經貿市場。就整個台中都會區發展遠景而言，未來應朝向以下三點發展：

- 1.發展為一個高活力的國際交流及兩岸三通經貿都會區
- 2.發展為中部區域的綠色科技島重鎮。

3.發展為兼具文化、生態、美質的可居家園。

### (三)相關重大建設計畫

未來高速鐵路台中車站地區鄰近之重大建設計畫如下：

- 1.東西向快速公路建設計畫(彰濱至台中線)
- 2.台中生活圈道路系統設計畫四號線
- 3.中山高速公路中部路段拓寬計畫
- 4.中部第二高速公路建設計畫
- 5.中部第三科學園區計畫

### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

#### 1.高鐵車站特定區

高鐵台中烏日站由於鄰近台中市、台中縣、彰化市與彰化縣的交界處，且因大肚溪的阻隔，使本區為連通四個縣市地區的輻輳地點。未來開發潛力無窮。

#### 2.周圍都市計畫區

由於烏日、王田地區為交通動線匯集地區，未來在高鐵通車後，鄰近的都市計畫區的工商不動產市場需求必定昇高，未來發展潛力極高。

#### 3.鄰近的都市邊緣地區

鄰近車站的八卦山與大肚山脈地區雖為都市邊緣地區，但以其地利之便與觀光資源，未來也是具有開發潛力的地區。

### (五)綜合分析

- 1.台中都會區向為中部區域的主要核心都市，近年重大建設計畫投入甚多，加上臨台中港之優勢，未來必為發展中部區域經貿的重心。
- 2.中部第三科學工業園區的區位已選擇於台中縣市交界的大雅地區，對於台中吸引更多產業、人才資源進入，增添許多競爭的利基。
- 3.高鐵台中烏日站臨四縣市交匯地區，未來應有發展產業服務為基礎的機會。
- 4.台中以北進入與南投縣都市地區最快速的轉運點。

## 八、彰化縣與彰化車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

由於彰化縣仍為人口增加緩慢地區，因此明顯的在都市空間結構上，人口較密集的地區仍呈現早期沿台鐵縱貫線及台一省道的分佈，尤其彰化、員林、田中及永靖、田尾及北斗鎮一帶。主要都市發展區在分佈在中山高東側及八卦山西側之間，呈現南北發展走向。西側沿海一帶僅鹿港鎮以其人文優勢發展尚稱繁榮。

近年西側沿海地帶由於彰濱工業區的開發與東西向道路的改善，使部份人口開始有向西、向北移動的趨勢。

#### 2.產業發展

彰化縣的農業發展工業發展鄉對於其他工業發達的縣市而言，仍屬後期興起的地區，本縣農業發展在全台仍具重要地位，多種重要的農產品在產量上仍居一席之地。其中產值冠全台的社頭鄉織襪業及聞名全台田尾公路花園的花卉業，近年的成長更是為彰化縣農產品之翹楚，以其鄰近高鐵彰化站的優勢，將是未來發展產業結合觀光的機會。

#### (1)社頭鄉織襪業

台灣地區織襪業者多屬中小型企業模式，全國 72%織襪廠家集聚在彰化縣，而彰化縣內更有 79%集中在社頭鄉，亦即僅社頭一鄉的織襪廠即佔全國的 56%以上，此為已發展且具群聚優勢的產業別。

但目前社頭鄉之織襪業係屬單品產業且以家庭代工式之零散化生產為主，因此除帶來地區土地使用的問題外，對未來永續發展成長上也會遇到瓶頸。因此已有部份研究計畫擬議以設「台灣襪子工業城」作為解決問題與促進發展的方案，一方面妥適利用擴大地緣性利基優勢，另一方面期使「一鄉一物」政

策發揮其國內競爭力並能提升其國際競爭力。

根據民國 88 年 4 月「台灣襪子工業城」產官學諮議座談會討論曾提出土地取得之可能方式中，有建議併入「高鐵彰化站區」之開發，此為未來高鐵站區鄰近土地開發的方向之一。

## (2)經濟農產品與田尾地區花卉業

彰化縣位於濁水溪與大肚溪之間，沖積土壤，土壤肥沃，農產豐富且品質優良，其中聞名的濁水米即出產於此。蔬菜為本縣主要農產作物，年種植面積約 20000 餘公頃，年產量約為 347550 公噸，主要菜類為葉菜類、瓜果類及其他豆類、花菜類，主要產區在溪湖、埔鹽、永靖、二林、大城等地。

在經濟果樹中，蕃石榴及巨峰葡萄為本縣主要經濟果樹，蕃石榴產地在社頭、員林、永靖、溪州、埔心、二水等鄉鎮，種植面積廣達 1400 公頃。巨峰葡萄栽培近四十年，因農民及輔導單位勤於研試及改進，品質也因栽培技術的改進不斷的提昇，甚受國內外消費市場的喜愛。栽培面積約為 1000 餘公頃，年產量約 3 千萬餘公斤，主要產地在大村、溪湖、埔心、員林等鄉鎮。

花卉為本縣主要園藝作物，栽培面積 5099 公頃約占全省 50%以上，主要為切花類〔菊花 1393 公頃、唐昌蒲 134 公頃、玫瑰 49 公頃、大理花 11 公頃、滿天星 1.2 公頃、百合 44 公頃及其他新興花卉 217 公頃〕合計 2162 公頃，；另外生產庭園綠化花木、種苗為主之苗圃類有 2784 公頃，占 54%，餘為盆花 153 公頃約占 3%。本縣切花類產量供內銷為主，外銷目前占 1 成左右。

本縣花卉種植區已在中山高速公路兩側形成新的景觀。目前除田尾公路花園特定區外，在員林鎮設有玫瑰推廣中心，在北斗鎮也設有花卉中心。花卉業已在全台佔有最重要的地位，為本縣最具特色及推向國際潛力的產業之一。新任縣長翁金珠

近日亦提出將田尾一帶發展為全亞洲最大的花卉市場的建議。若能結合鄰近的高鐵車站的運輸功能及整合鄰近地區的觀光資源，則將為此區帶來發展的契機。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

彰化縣過去一向為農業較工業發達的農業縣，雖然設有 7 處經濟部編定工業區及近年彰濱工業區的開發，但其農業縣的農產及觀光資源，仍是本縣賴以維生的基礎，也是本縣的特色。近日啓用的全國第一個生態園區「歡喜生態園區」，亦是本縣發展與環境並重的態度。

目前彰化縣綜合發展計畫正在修訂中，對於彰化縣的發展方向最一致的看法為：

- 1.海峽兩岸的三通及觀光是未來的趨勢，應把彰化行銷至大陸成為主要的觀光景點。
- 2.彰化縣的觀光事業目前並沒有很好的發展，希望能以彰化縣的地方特色發展觀光，如彰化縣的西濱濕地即應保護並推廣為生態旅遊。
- 3.建立彰化縣便捷之交通網，其中包括高鐵車站聯外系統及與台鐵、公路運輸的轉乘方便性等。

## (三)相關重大建設計畫

近年中央政府對於彰化縣重大建設計畫的投入，扣除相關交通建設外，在產業與土地使用上僅有彰濱工業區之設置，但也因此使彰化縣能保有自然觀光資源及農業持續發展的機會。茲相關重大建設計畫如下幾項：

- 1.彰化生活圈道路系統建設計畫
- 2.東西向快速道路建設計畫(漢寶—草屯線)
- 3.中部第二高速公路後續建設計畫

- 4.中山高增設埤頭交流道
- 5.西部濱海快速公路中部路段建設計畫
- 6.濁水溪砂石車專用延伸道暨高鐵車站聯外道路工程規劃
- 7.彰化濱海工業區計畫

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

根據前述地區發展特色的說明，初步分析未來在高鐵彰化站鄰近有發展潛力的土地分述如下：

##### 1.高鐵站特定區

目前高鐵彰化車站特定區雖仍在申請階段，尚未定案，但以其高鐵快速運輸能力及強化車站區的聯外轉運優勢，所在。加上結合鄰近地區既有在本縣內農工商發展的優勢，本特定區計畫區未來將是本縣具有開發潛力的重心所在。

##### 2.周圍鄰近都市計畫區

車站特定區周圍之都市計畫區為本縣人口較密集的鄉鎮，且農業及觀光資源特色兼具，在高鐵彰化站通車後，其工商業及土地使用將有進一步調整的機會。

##### 3.鄰近非都市土地之農業用地

未來本縣以觀光農業為發展方向之一，若未來以發展亞洲花卉中心為目標，在高鐵站鄰近地區的農牧用地，未來將有提高其經濟價值的機會，包括提供為花卉生產用地、設置花卉品種研究及改良中心、農經科技學校，甚至落實經發會設置「農業生技園區」的機會等。

#### (五)綜合分析

- 1.就彰化縣的資源特色與競爭力來看，觀光農業在彰化縣的發展遠景上，為重要的一環。

2. 高鐵彰化車站鄰近本縣重要的農業生產區，因此將特定區引進產業活動與當地資源結合發展觀光農業，為車站地區發發重要的議題。
3. 鄰近車站地區的社頭鄉織襪業與田尾一帶花卉業具佔全國 50%以上產值的重要性，有效法荷蘭的鬱金香與木鞋在國際享盛名與市場的發展潛力。
4. 台中以南進入南投縣都市地區最快的轉運點。



## 九、雲林縣與雲林車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

雲林縣為典型的農業縣，缺乏重大經建計畫的帶動，使工業發展處於落後階段，也造成青壯人口逐年外流，都市發展遲緩，集中少數地區且沿著重要的運輸動線分佈，台鐵、省道及中山高等。人口較密集的都市有西螺、斗南、虎尾、斗六、台西及北港等。

近年由於麥寮工業區的開發，使西北側逐漸發展起來。加上中部第三科學工業園區的虎尾基地，未來將使可開發用地相當多的雲林縣，帶來相當的發展契機，配合高鐵虎尾站的通車，整個都市發展的方向，未來應有往西側發展的趨勢。

#### 2.產業經濟

##### (1)產業結構分析

一級產業為雲林縣之主要產業，雖然其一級產業口人之比例已逐年下降，但至民國 86 年時之 30.9%，仍高出台灣地區之 9.6%及中部區域之 15.8%。而二級及三級產業人口之比例，在雲林縣政府近幾年積極推動下，似有逐漸成長的趨勢。

就車站特定區所在之虎尾鎮來看，於民國 86 年時，其轄區土地面積 6874.20 公頃中即有 5093.28 公頃為耕地，占總面積之 74.90%；而從事農業之人口 24852 人亦占總人口 66617 人之 37.31%，可見農業於虎尾鎮所有產業中之重要性。而二、三級產業人口占總人口之比例約在 25%及 37%上下。

##### (2)特有農作物

###### A.糖業

由於經歷在日據時代日本人在此對糖業的開發，使虎尾形成台灣典型的日本式聚落。且由於虎尾糖廠發展迅速，日本人

因此積極開發它的運輸業務。在明治四十三年（西元 1910 年）虎尾的貨物掛(也就是火車的貨運站)成立，縱貫線貨運火車可以直接駛至虎尾，南來北往絡繹不絕，造就了虎尾的運輸產業發達，因此帶動了整個虎尾的經濟發展。前身爲「大日本製糖株式會社」虎尾製糖所，創立於 1906 年，昔日製糖產量曾居全台之冠，酒精工場更是號稱「東洋第一」，使得吃虎尾享有「糖都」美名，成爲台灣糖業文化的重鎮，亦是虎尾最最珍貴的歷史文化資產。至今虎尾糖廠仍與屏東縣的屏東糖廠，並稱爲台灣二大糖廠。

由於糖業本身的逐漸式微，因此目前虎尾糖廠有規劃文化園區的計畫。爲兼顧糖廠產業發展、文化歷史保留及地方需求下，虎尾糖廠宿舍區將朝文化園區的方向整體規劃。

#### B.落花生與大蒜

落花生和大蒜是雲林縣頗具代表性的特殊經濟作物，種植面積和產量均居全省之冠。落花生年產量在佔全省百分之七十以上，大蒜則佔全省百分之八十一；而位處雲林縣中心地帶的虎尾地區，更是此項作物的主要產區。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

### 1.雲林縣

- (1)未來配合三核心都會之發展是以斗六、斗南、虎尾等三個聚落爲核心，依其發展背景，將附近有依存關係之地區劃爲地方生活圈，建立開發之基本空間單位。
- (2)原中部區域計畫將斗六市列入地方中心階層，斗南鎮、虎尾鎮列入一般市鎮階層，但爲配合三核心都會發展，故建議列入斗南鎮、虎尾鎮次區域中心階層。
- (3)採取據點開發策略，積極建設地方生活圈中心，期使開發效果擴

大至生活圈內各集居地區。並選擇人口、公共設施、產業等較具規模之聚落，如斗六、虎尾等作為模範發展聚落，集中發展，配置充足的公共設施，提高公共投資之效率，並吸引周圍散村人口逐漸遷居至此。

- (4)配合各地方生活圈資源條件，開發地方資源及促進其關聯產業之發展，以提供就業機會。在適宜發展聚落內，規劃農村工業區，積極引進適合該聚落發展需要之加工業，提供農業兼業及轉業機會或提高農產品價值，增加農民所得以降低人口外流。

## 2.虎尾鎮

虎尾因應未來第二科學園區之成立可發展技術密集型及輕型工業，成為工、商及觀光中心；西螺有許多名勝古蹟，可以發展觀光及精緻農業為主。

### (三)相關重大建設計畫

- 1.第二高速公路後續計劃
- 2.西部濱海快速公路
- 3.東西向快速公路建設計劃(台西至古坑線)
- 4.麥寮工業港
- 5.雲林科技工業區
- 6.離島式基礎工業區
- 7.斗六擴大工業區
- 8.台灣大學雲林校區
- 9.中部第三科學工業園區計畫



資料來源：本研究整理

圖 2-4-9-1 雲林地區重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

##### 1.車站特定區計畫

由於雲林縣的交通系統尚未完整建立，因此未來在土地開發上仍應以車站特定區為中心，強化其產業專用區及周圍工商住之品質，以有效提供三科園區的服務機能，故應優先以開發車站特定區為主。

#### (五)綜合分析

1.雲林縣為農業發達之縣市，應以發展觀光農業為優先，改善人口外流現象。

2.高鐵車站引進台大雲林分校，應加強其未來與三科之間的關聯性，以發揮加乘效果。

## 十、嘉義縣與嘉義車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

本縣內除少數工商化程度較高、發展較為迅速之鄉鎮市外，其餘之鄉鎮人口外流情形嚴重，鄉鎮發展緩慢，尤其以義竹、六腳、鹿草等傳統農村型態之鄉鎮更為明顯。農村年輕人受工商化程度較高之縣市吸引而外流，農業生產力趨向老化，造成農村勞動力不足，影響農業生產。

本縣發展緩慢地區內由於人口較少，以致基本公共設施服務品質低落且不足，因此日常活動極度依賴設施較好之中心市鎮。而朴子市近年來成長呈現停滯狀態，未能成為地方中心，連帶影響朴子次生活圈之發展。

在交通方面，區域間及區域內的大眾運輸系統過度匯集嘉義市。嘉義縣台鐵車站等級均不高，造成縣民需利用鐵路做交通運輸時，需到嘉義或是新營才能較方便成行。而嘉義縣內的公車路網多匯集於嘉義市，且各區域轉運站的大眾運輸聯繫並不佳，造成縣民要到達另外一條運輸軸上的市鎮時，得至嘉義市轉車，不但造成嘉義縣民時間、金錢的浪費，也加重嘉義市區的交通負擔。

#### 2.產業發展

##### (1)產業結構

嘉義縣之基礎產業為農林漁牧業，但農業勞動力老年化且素質低落，其他二、三級產業雖有逐漸成長，但相較於整個台灣地區發展來說仍屬發展緩慢地區。

就本縣工業類別而言，大部份為食品、塑膠機械設備零件加工等傳統之工業，屬高價值之產品幾乎為零，因此縣內高科技工業水準不高，無法促進工業升級。近幾年本縣相對台灣地區成長快速的行業包括食品製造業、木竹製品業、傢俱及裝設品製造業

等基礎製造業，而這些行業在企業單位、員工數、全年生產總值等方面在本縣均佔有重要地位。

三級產業為本縣除農林漁牧業之外第二大產業，就業人口均維持在 19%~20% 左右；商業過去十年在嘉義縣也呈現持續成長，且產值佔所有工商行業總產值 9%。嘉義縣 84 年工廠家數 1903 家全省排名 11，商業家數 14237 家全省倒數第五，此也顯現了本縣工商發展並不發達。

## (2)特有農作物

A.越瓜、香瓜、葡萄柚、高粱的產量為全國第一。大豆(28.3%)、蘆筍、竹筍、蕃茄、柿子、椪柑、柳橙、檳榔產量全國排名第二。百香果、飼料用玉蜀黍產量全國第三。嘉義縣越瓜(77.6%)、香瓜(34.4%)、葡萄柚(68.2%)、高粱(43.8%)的產量為全國第一。而大豆(28.33%)、蘆筍(26.3%)、竹筍(23.2%)、蕃茄(16.4%)、柿子(18.3%)、椪柑(28.0%)、柳橙(24.4%)、檳榔(23.7%)產量全國排名第二；百香果(10.9%)、飼料用玉蜀黍(18.2%)製糖甘蔗(10.4%)產量全國第三。

B.漁業養殖產量極高為全省第二。本縣布袋、東石、義竹等近海鄉鎮之漁業活動均以養殖漁業為主，每年產量超過 5 萬公噸，總價值超過 60 億元，魚塭養殖面積超過一萬公頃，為台灣省漁業養殖重要地區。沿海漁村漁業資源豐富可支援休閒及觀光發展本縣沿海區域在東石鄉網寮、白水湖及其鄰近台鹽廢灘地，以及布袋好美里漁港腹地等，並不適於養殖漁業生產，但該區域仍極具農漁村特色、鹽田風光等，因此可連貫整合地方特色朝觀光、休閒、遊憩、海釣等各方向規劃發展。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

### 1.再現「嘉南米倉」的新活力

嘉義縣自古以農立縣，素有「嘉南米倉」之譽，至今仍是重

要的農業縣份；本縣之居民從事農林漁牧業者約佔 55% ，其農業作物與漁業養殖的產量佔有重要的地位，但相對於現今工商發展的影響，已喪失優勢條件，現又面臨農業人口老化、素質低落且所得偏低的問題，故須妥善因應未來台灣加入 WTO 後之衝擊，應積極調整嘉義縣一級產業（農、林、漁、牧）結構，朝向精緻化與高附加價值之經營型態，並加強產品運銷管道的流通，再現「嘉南米倉」的新活力。

## 2.區域新成長中心的建立

為有效控制嘉義縣城鄉聚落發展及均衡區域發展，應加強太保市的建設、加強工業區之設置、高鐵太保站、高鐵特定區、縣治所在地...等建設，未來發展潛力無窮。太保市、嘉義市發展為「雙核心都會區」，並結合朴子、民雄、水上等小核心都市發展成為嘉義都會區新的區域成長中心，以帶動城鄉均衡發展，創造區域生命力的再生與發展。

### (三)相關重大建設計畫

- 1.東西向快速公路建設計畫(東石至嘉義線)
- 2.嘉義縣轄內高速鐵路高架下快速公路
- 3.高鐵特定區至嘉義市新闢五十公尺道路
- 4.變更暨擴大嘉義縣治所在地主要計畫(87.8 公告實施)
- 5.外傘頂洲工業區計畫
- 6.馬稠後科技工業園區設置計畫





資料來源：本研究整理

圖 2-4-10-1 嘉義地區重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

根據前述地區發展特色的說明，初步分析未來在高鐵嘉義站鄰近有發展潛力的土地分析如下：

##### 1.高鐵路車站特定區

高鐵路太保車站的土地開發將是未來使嘉義市與朴子市發展串聯的重要帶動發展區，未來應可以此特定區發展連接兩市的服務為優先考量。

##### 2.周圍鄰近都市計畫區

藉由高鐵路設站所帶來的效益，太保市短期內將加強各項重大基礎與生活建設，並結合縣治、醫療專用區、高鐵路特定區及馬稠

後工業區之發展，積極扮演嘉義縣再發展過程中主要成長中心的角色，中、長期則進一步發展成爲嘉義都會區另一都心與嘉義市形成雙核心之都會發展。對鄰近高鐵車站特定區東側的太保都市計畫區及西側大嘉義縣治所在地都市計畫區的工商不動產將產生極顯著的影響。

### 3.鄰近非都市土地之農業用地

基本上，爲集中資源建立彌補各市鄉鎮公共設施服務機能不足之嘉義次生活圈之副都會中心太保市，並避免非都市土地之不當變更，本區之鄰近非都市土地(大多爲農業用地)仍將維持其原有之主要農業用途。

## (五)綜合分析

1. 結合高鐵車站等定專用區及縣治都市計畫(醫療專用區)等重大建設計畫，引進區域醫學中心、現代化購物中心及縣政中心等都市服務機能之組合，建設本區爲生活圈生活、休閒、居住、行政及商業服務中心，成爲與嘉義市競合之另一都會核心。
2. 建設本區成爲一高品質之花園居住城市，而業發展方面，以醫療養生相關產業特色爲主，並結合濱海及山林之豐富觀光資源，發展出以觀光導向之休閒養生產業專區。

## 十一、台南縣與台南車站地區

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

台南縣市的都會發展在空間結構上，主要可區分如下：

##### (1)南部工商都會：臺南都會區

1970年代後，製造業逐漸成爲臺南經濟發展之主力，加上重大建設之投資，使得臺南市工業逐漸往週邊鄉鎮發展；至1980年代，臺南市開始朝向都會化發展，於臺南市週邊如永康、新市、新化、仁德、歸仁、關廟、西港等城鎮成爲臺南都會之擴散區域，提供臺南都會住宅、製造、生產服務等功能；於是臺南縣南部幾個鄉鎮與臺南市逐漸形成以工商發展爲主的臺南都會圈。臺南地方之南北雙元中心呈現了南重北輕之現象，未來臺南都會圈因將繼續有第二個高速公路、高速鐵路、科技園區、東西快速道路等重大建設之投入，臺南都會一極化之情形將繼續深化發展。

##### (2)中北部農業平原地帶

###### A.以新營爲中心之北部農業地區

包括新營、柳營、鹽水、後壁、白河、東山等六市鎮之平原地區。位於北方之新營市爲臺南縣之行政中心，雖有交通建設與工業區之投資，然其發展速度遠低於臺南都會區，故對其週邊地區之地方發展助益不大。整個地區仍以農業生產爲主。

###### B.於南北中間、臺17與東部丘陵區地帶之間的廣大平原地帶

此地區包括善化、山上、大內、佳里、麻豆、下營、官田、六甲、安定等鄉鎮之平原地區。雖位於南(臺南都會)北(新營)兩個中心之間，但由於整體南重北輕之發展趨勢，使得此區基本上是以臺南都會區爲主要中心，除了佳里、麻豆、善化、學甲

等市鎮聚落有日常生活中心功能，以及六甲、官田地區具有部份工業生產功能外，其餘廣大平原主要以農業生產為主。

### (3)西部沿海漁業之鹽份地帶

此地區包括北門、將軍、七股，等位於西部沿海地帶，由於自然與交通條件不良，又沒有重大的投資與建設，主要以漁撈、養殖為主，發展相對落後，人口外流嚴重的地區。

### (4)東部遊憩與保育丘陵區地帶

此區包括龍崎、左鎮、楠西、玉井、南化等地區，位於本縣東部丘陵與山區地帶，為本縣主要山區觀光遊憩資源與重要水資源保護地區，主要以農業、觀光遊憩為主，發展也相對落後，人口外流嚴重。

## 2.產業發展

### (1)農漁業發展

台南地區位於台灣最重要的農業生產平原，長期以來以農業為主，沿海地區以漁業為主。自工業及高科技產業發展以來，地方人口成長緩慢，農業發展朝向精緻化發展。台南縣境農產豐富，近年來縣府希望輔導建立各鄉鎮之農業發展特色，成為吸引外來觀光客的特色之一，以提高農民收益，並促作地方特色及發展。

### (2)商業發展

台南都會地區在期望台南科學工業園區的發展，吸引大量就業人口，減少人才外流，提供良好就業與居住環境，提升台南地區整體教育、收入與消費水準，帶來另一波的商業發展及消費能力。

### (3)製造業

台南地區雖然多處工業區，但在近年來傳統產業不景氣的影響下，整體而言製造業的產業環境並不理想，以輕型工業為

主。製造業居於主導地位，尤其皮革、毛衣製品業、食品業、成衣服飾、精密機械業、塑膠製品業等聚集程度較高，尤其以精密機械集中強度最明顯。目前主要的工業區多分佈於都會區外緣(永康、大灣、關廟等地區)。

近年在科技產業的影響下，一連串的科技園區建設計畫，台南地區也期望結合原有的學校、研究資源，使台南都會區得以走向一高科技城的發展。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

台南地區整體發展方向應是在台南環境所能承載下，善用現有的條件與資源，發展地方等有的文化及特性，由目前立足南台灣，逐步跨越台灣、邁向一個國際化之多元、有活力、永續發展的台南。未來發軔遠景可分三階段及策略來達成：

1.第一階段：強化地方實力，整備國際化基磐，發揮地方色的台南

(1)產業升級與結構調整

(2)空間結構再調整

(3)重大建設/資訊化基盤設施

(4)教育/地方文化/休閒

A.基礎教育的完整

B.高等教育與研究機構的設置

2.第二階段：面向美日與大陸，發展高科技的台南

(1)資訊與技術化產業

(2)高科技園區與機構設置

(3)合理土地資源利用與佈局吸引高級人才的生活環境

(4)地方文化的生態旅遊

3.第三階段：綠色與永續發展，塑造台灣心靈故鄉的台南

- (1)台灣農業研發/技術櫥窗
- (2)南部科技產業研發與製造中心
- (3)資訊化的服務業
- (4)有活力的都市與區域網絡
- (5)現代化的綠色生活環境
- (6)與國際接軌的台南文化
- (7)國際級的生態旅遊

### (三)相關重大建設計畫

- 1.台南-關廟線東西向快速公路建設計畫
- 2.台南都會區大眾捷運系統計畫
- 3.第二高速公路後續計畫
- 4.西部濱海快速公路計畫
- 5.台南生活圈道路系統建設計畫
- 6.台南科技工業區開發計畫
- 7.南部科學工業園區開發計畫
- 8.台南都會公園開發計畫
- 9.國立成功大學航太中心
- 10.長榮管理學院



資料來源：本研究整理

圖 2-4-11-1 高鐵台南車站鄰近地區重大建設計畫分佈圖

#### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

根據前述地區發展特色的說明，初步分析未來在高鐵站鄰近有發展潛力的土地分述如下：

##### 1. 高鐵站特定區

目前高鐵台南車站特定區雖已定案，但以其高鐵快速運輸能力及強化車站區的聯外轉運優勢，所在。加上結合鄰近地區既有在本縣內農工商發展的優勢，本特定區計畫區未來將是本縣具有開發潛力的重心所在。

## 2. 周圍鄰近都市計畫區

車站特定區並非緊臨周圍人口密集的都市計畫區。

## 3. 鄰近非都市土地之農業用地

鄰近非都市土地之農業用地，未來可視南科與路科發展的情形作為科技產業的預定發展用地。

## (五) 綜合分析

1. 捷運紅線之建設對於促進本特定區聯外交通之便捷性有極重要之影響，故其未來之間開發建議時程與通車時間應與高速鐵路之通車時間密切配合，以提昇本特定區之轉運功能。
2. 本特定區之聯外道路，目前僅靠南一四九號鄉道與站區外連絡。而高鐵路線兩側及特定區南北兩側之計畫道路，目前除服務區內交通外，主要仍為預留本特定區未來通往關廟、台南及高雄之通路，故台南縣政府及歸仁鄉公所，應配合本特定區之交通路網妥善整體規劃本特定區外之連絡道路以促進本地區之整體發展。
3. 車站特定區周圍地區宜配合本特定區計畫研擬整體發展計畫，尤其本特定區南側至武東、大潭地區現況已有不少集居人口，同時長榮管理學院亦已設校在此，並有擴充為長榮學園之議，故該附近地區宜儘早研擬計畫以配合本車站特定區之開發。
4. 東西向快速公路(台南-關廟線)、南二高(台南-高雄路段)應照既定之建設時程開發，以與本特定區之聯外交通系統結合，並發揮其相輔相成之功能，帶動地方之繁榮發展。
5. 為便利本特定區之地區排水及洪災之防患，並為提昇居住生活之環境品質，俟本特定區計畫發布實施後，應即時配合規劃雨、污水下水道系統及相關工程建設計畫，以利本特定區之開發。



## 十二、高雄市與左營車站

### (一)縣市及城鄉發展特色

#### 1.空間結構

高雄都市發展架構受其都市成長動力線及道路運輸架構的影響，在主要交通線上以線型發展為主，各線型發展間則受都市計畫作業模式影響，循棋盤型道路格式而格狀發展。都會發展結構在中心地帶受到鐵路貫穿影響，加上台鐵高雄車站朝南型式疏散人潮，在高雄市主要產業—工業的就業區塊成形過程中，鐵路線以南的發展動力明顯地在鐵路及水域間聚合，造成高雄市的都會區發展形成單核輻射結構。高雄市長期發展規劃上，皆以南高雄地區作為都會區商業發展主力；北高雄地區則多以住宅區為主，商業區之設置以服務區域居民為主，遷就交通動線而設置於主要幹道兩側。而整個高雄都會區的發展涵構以高雄市及鳳山市為中心向外發展，主要沿著就業就學通勤活動及遊憩娛樂形成高雄都會區的發展走廊，各發展走廊說明如下：

#### (1)楠梓-高雄市中山路-臨海工業區-林園發展軸

此為都會核心區主要發展軸線，軸線兩側發展強度較高，往北穿越現有火車站及凹子底副行政中心，並穿越半屏山與蓮池潭間至中油及楠梓加工出口區，往南起自市中心商業區至小港及林園，為高雄市狹長地形的運輸大動脈。

#### (2)高雄市中正路-鳳山發展走廊

高雄都會區最主要之發展走廊，係以沿中正路向東，主要是用以服務高雄市與鳳山間龐大之通勤活動。

#### (3)台 1、台 17 省道發展走廊

台 1 省道發展軸以聯繫橋頭鄉、岡山鎮為主，台 17 省道發展軸以聯繫梓官鄉、彌陀鄉為主。前者以工業發展為主之都市走廊，後者因經過半屏山遊憩區北側，亦可提供作為遊客進出

管道。

#### (4)高雄市灣子內-澄清湖發展走廊

主要機能為服務高雄市與大樹鄉間民眾，及至澄清湖遊覽旅客，同時向北向南服務仁武鄉、鳥松鄉居民。

高雄市商業區現主要分佈在早期商業中心區（鹽埕、鼓山地區）、火車站前新興區中山路兩側、三民區博愛路沿線、前金區中華三路沿線、五福路以南、凱旋路以北（包含多功能經貿園區）等地區。工業區則主要分佈在高雄市南北兩端，為小港工業區及楠梓工業區。住宅區則分佈在中心商業區外圍及市郊，包括灣子內地區、九如路兩側、前鎮岡山仔、高速公路沿線地區、後火車站博愛路兩旁及小港一帶。

## 2.產業發展

60年代的十項建設中，大煉鋼廠、大造船廠、石油化學工業區等三項，皆位於高雄都會區內，莫不是欲利用港口之運輸便利而設立。在此種密集的公共投資之下，高雄市已成為台灣本島的重化工業重鎮。近年來受高科技產業蓬勃發展、資訊網路流通快速與全球產業分工的影響，整體產業結構必須調整，此由加工出口區轉型定位為倉儲轉運專區，以配合吸引跨國企業來台設立區域營運中心，促進跨國分工製造及國際物流即可說明。

就產業空間分佈來看，近二十年來，高雄都會區的產業發展及商業不動產開發也多以鄰近高雄港、小港機場周邊為主要發展區域。近期配合亞太營運中心計畫所推動最重要的產業建設為臨港之多功能經貿園區計畫，此外，民間企業陸續於鄰港地區開發漢神百貨、國際 85 廣場等大型的商務大樓。因此，高雄的都會發展一直以仁愛河以南鄰近產業發展的地區為主，也就是高雄中部與南部區域。北高雄地區之發展受地形與左營軍港所在地影響，除楠梓加工區、中油煉油廠、半屏山水泥業及左營舊市區外，開發程度一直無法與高雄中南部地區相比。

大體上整個高雄地區目前仍以二級產業為主，製造業、營造業與水電燃氣業合計總產值超過 60%，但三級產業的比重已逐漸上升，尤其商業與金融業成長最快，顯示高雄地區的產業在逐漸轉型中。而行政區與各鄉鎮的產業在 10 年間，也有相當程度的轉變。除了設置工業區或加工出口區的鄉鎮區在二級產業下降趨勢較緩外，其餘各鄉鎮區之產業結構皆有快速向三級產業轉移的趨勢。

## (二)縣市與城鄉發展遠景

高雄市未來在高速鐵路通車、台鐵鐵路地下化、及高雄都會區大眾捷運系統初期路網完成後，將因為整體都會區的交通運輸條件的高度提升及擴張，促使高雄市的都市發展架構因此而產生結構性的變化。未來的發展遠景如下：

就整個都會區的長遠發展而言，南高雄地區在多功能經貿園區開發下，工業地帶將逐漸轉型為經貿特區，另一方面，在市港合一的發展下，水岸區域的休閒遊憩發展亦將益形強化南高雄地區的商業潛力。鐵路地下化後，整個高雄都會區的道路系統將更為順暢，而鐵路地下化所騰空之地面空間將成為高雄都會區最重要的環形綠色體系，串聯南、北高雄的發展，增進、提高北高雄的都市活動機能及都市生活便利性。北高雄地區未來將持續以住宅發展為主，在中油遷廠成為體育園區及引入媒體園區的發展下，強化住宅區之大型必要公共設施，使整體空間環境品質更適於居住。

高雄都會的發展由南向北推動，在都市發展期程上橫亙近百年，整體發展過程中，周邊自然環境形成發展屏蔽，旗津半島、高雄港、壽山、柴山、內惟埤、蓮池潭、半屏山、金獅湖、澄清湖羅列於高雄都會區，也對其鄰近地區的開發形成各具特色的發展主題。以往的工業都市形象未來在整體經濟發展過程中，工業化的特色將在多功能經貿園區開發及半屏山停止採礦終止水泥廠生產與中油高雄煉油廠遷廠後逐漸褪去，貿易及轉

運將取代工業生產成爲高雄都會區的發展動力，加上高雄市特有的林蔭大道都市軸線，「綠色港埠城市」將是下一世代的高雄風貌。

高雄都會區是世界上少數同時擁有海港及機場的都會地區，而鄰近區域的工業生產，具高度的多樣性且涵蓋層面從基礎生產到高階加工一應俱全，在整體發展上，高雄都會區所具有的交通運輸機能與日俱增，完整的公路網路及台鐵西部幹線構成地面運輸的骨幹，高速鐵路及大眾捷運系統拓展都會人力的高可及性，高雄港和小港機場則聯手打造出高雄對外國際貿易的門戶樞紐意向，透過交通載具的整合規劃發展，高雄市將躋身進入國際高效率城市—「一小時城市」之列。

### (三)相關重大建設計畫

- 1.高雄多功能經貿園區計畫
- 2.倉儲轉運專區(加工出口區轉型)
- 3.凹子底(副)都心計畫
- 4.內惟埤文化園區
- 5.路竹科學工業園區
- 6.高雄港整體規劃及未來發展計畫
- 7.南星計畫 (填海造陸計畫)
- 8.台鐵鐵路地下化
- 9.高雄都會區大眾捷運系統
- 10.高雄都會區快速道路系統第一期計畫
- 11.臨港線鐵路發展爲輕軌捷運

### (四)車站鄰近可開發土地初步潛力分析

透過左營車站周圍地區的土地開發計畫與交通建設計畫的

整合，為促進北高雄都市土地利用的有效方法。透過計畫性的定位與導引發展，將可使北高雄地區的有效結合地區自然資源與產業基礎，避免過去發展零散的情形。由前述地區資源、相關重大建設計畫與城鄉發展遠景，對左營車站地區在未來可能具有開發潛力的地區進行初步分析：

#### 1.中油煉油廠

北側的中油高雄煉油廠，佔地 384 公頃，煉製石油與石油化學等原料，提供包含大社、仁武地區等下游石化業者原料。在中油有轉進它地的可能性下，也應思考如何突顯地區曾為台灣能源基地，建設基地的產業歷史以及回饋地區居民長久以來所承受之工業污染。

#### 2.半屏山與山麓水泥廠區

北側之東南水泥廠與建台水泥廠用地，因半屏山採礦權到期已停止開採，現地仍留有許多大型機具，這些資產都可納入未來整體再利用之開發計畫。透過自然資源與產業史蹟的結合，強化車站地區不同的都市風格。

水泥廠西南側臨海光二村之住宅區目前開發率百分之百，除少數部分為新建，屋齡約二至三年外，其餘均為老舊社區，社區內巷道窄、計畫道路寬度僅約六至八公尺，交通不便為最大困擾。

#### 3.海光二村

車站西側的海光二村原為老舊軍眷區，人口約 1500 人左右，現已由國防部安排其它眷村改建予以容納，故車站鄰近地區居住人口大幅減少。變更後之海光二村土地使用除兩處商業用地目前尚未公告外、其餘開發則採取大街廓方式規劃，以增加土地開發、建築設計及利用上的彈性。目前已確定配合三鐵共站，將設置轉運站於海光二村中，將使此區成為重要的公路運輸路網核心。

#### 4.29 期重劃區

車站東側的 29 期重劃區，其都市架構是以博愛路為發展中心，成棋盤方格之都市發展紋理，主要商業區位於博愛路兩側街廓，道路體系平直規律，目前開發密度低，尚有調整之彈性空間，再加上未來捷運紅線之服務，為北高雄發展的最大潛力地區。

#### 5.蓮池潭與鐵路地下化騰空土地廊帶

車站西南側鄰接蓮池潭風景區，為高雄市著名風景區之一。周邊均是具潛力的觀光遊憩據點，只可惜點與點間無適切與完善之軟硬體設施串接。未來可爭取故宮南部分院設置，強化地區人文資源，另可成為鐵路地下化騰空土地廊帶之觀光起點，對全市整體觀光將更有提昇之作用。

#### 6.愛河與台一省道旁之都市計畫工業區

愛河與台一省道旁之都市計畫工業區為遷就早期存在之工廠所劃設之工業區。由於產業的轉型與郊外化，使目前部份工業區已停工或轉為汽車保修等較臨時性的工業使用，發展頗為零亂。未來因應產業轉型與環保的需求，此類工業區存在的必要性應加以檢討。未來若能配合北高雄地區的發展遠景，以提昇生活機能為調整土地使用的方向，對此類工業區土地的開發與都市整體發展會有相當大的幫助。

#### 7.中油煉油廠東側與仁武大社工業區交界之邊際土地

中油煉油廠東側與仁武大社工業區交界之邊際土地，雖然鄰近工業區但其交通條件優良，包括台鐵、中山高、台一省道等皆匯集此區，在交通系統完善規劃為前提下，應有朝向發展為北高雄產業服務用地或物流中心的潛力。

## (五)綜合分析

- 1.高鐵左營車站的設置將為北高雄地區的都市發展帶來結構性的轉變。高雄都會區早期靠港區發展的型態，將逐漸北移。
- 2.政府對高雄都會區重大建設計畫的投注甚大，對各計畫間的整合性尚未周全。尤其交通計畫間的單位不一，需要整合協調。
- 3.高鐵左營車站鄰近地區具發展潛力土地甚多，應結合地區資源特色，發展不同的城市風格。尤以配合南部高科技產業與提昇北高雄地區居住品質的土地使用型態為優先。
- 4.須透過整體規劃擬定地區發展遠景與舊街區的更新發展計畫。

## 第三章 法國高速鐵路車站地區開發案例

### 第一節 法國高速鐵路 TGV 之介紹

法國高速鐵路為一發展較久且成熟之高鐵系統，以下將以法國高鐵之發展經驗作一說明。

#### 一、發展緣起

由於 1960 年代高速鐵路技術已逐漸成熟，並可應用於原有之鐵路路線上；而經過市場調查，面對公路及空運的強力競爭下，若利用改善傳統鐵路方式，其業務仍會趨於縮；而雖然其業務萎縮，巴黎 - 里昂仍是法鐵最繁忙之路線。

因此在一系列的研究調查下，法鐵決定由巴黎市郊至里昂另行闢建一條全新路線計 390 公里，並以時速 300 公里設計，以應付未來之發展。

法國國鐵在 1969 年向政府呈報該東南線計畫，於 1971 年核定，1974 年成立工程處，執行工程計畫，並於 1976 年正式動工。該路線自巴黎 Gare de Lyon 站至里昂的 Part-Dieu 站，其路線總長 427 公里，該線分為兩段通車，南段於 1981 年 9 月，北段賜至 1983 年 9 月。其路線圖如圖 3-1-1 所示。

#### 二、TGV 車輛系統概述

新線之車輛專為高速行駛設計，每組成 200 公尺，由 8 輛客車和 2 輛機車組成。列車可由一組或兩組組成。依車廂內座位數之不同，列車可區分為兩種：一純為頭等車廂編組而成，共有 9 組，每組座位共 287 個；一為頭等、一等混合編組成，共 10 組，每組頭等座位 111 個，二等座位 275 個。另外法國國鐵尚開行兩列郵包 TGV 列車，該等列車為郵局所有。



TGV 車組之技術特性如下：

- (一)其動力轉向架和旅車轉向，按列車動量適當分配
- (二)客車轉向架置於兩輛車間之通道下，可有效降低車身，並增加車廂座位
- (三)二截式集電弓之設計，以利在高速行駛下集電
- (四)車身採空氣動力原理設計，可節省能源並減小噪音

### 三、規劃原則

#### (一)與現有鐵路系統互通原則

TGV 車組不僅行駛於新建路線，且必須行駛於現有之其他路網，此原則有下列之優點：

- 1.高速車組可利用已成轉運中心之大站現有場站，擴大服務商旅，增加與空間之競爭力。
- 2.雖然行駛於現有路線會受制於路線標準及號誌系統而降低速度，但不必轉車亦同樣可享受高速路線之利益。
- 3.系統彼此互通，賜高速路網可逐漸擴展
- 4.網路彼此互通，有任何情況發生時，可提高運轉之彈性。

#### (二)新線為旅客專用線

法國國鐵決定些第二基本原則之好處有：

- 1.可獲得較高彈性之運轉條件併開行較密集之列車，不必考慮速度較慢之貨物列車。
- 2.客貨列車分開行駛，可獲較高之生產力
- 3.專屬路線更可確保行車安全
- 4.新線可完全配合客運需求設計，有效降低興建成本

#### (三)可提供班次密集之服務

密集之班次再配合行車時間之縮短，為爭取旅客最佳之利

器，為鐵路系統成功之極有利之機會。

#### 四、法國高速鐵路車站系統分佈簡介

對任何城市而言，TGV 高鐵站的引入，對社會及都市都具有特殊重要功能。必需了解並定位高速鐵路對區域的衝擊(即因速度帶來的環境衝擊)，進而評估高鐵車站對城市及站區的影響。

本章以下各節將透過 TGV 車站與城市發展關係進行案例說明，以下述各項加以分析之。

- 1.車站背景條件：站區基地位置與地理條件。
- 2.TGV 站區規劃目標：設置高鐵前城市及站區現況。
- 3.TGV 車站規劃目標：為高鐵車站及站區開發方案。
- 4.TGV 車站聯外系統：規劃完整的聯外系統，確保車站的轉運功能。
- 5.特定區開發計劃：限制與衝擊因素為車站及站區規劃之基礎（依各區發佈）。

TGV 路線經過的部份車站與城市(如圖 3-1-1)

- 1.TGV 北線
  - (1)里爾-歐洲車站 Lille-Europe
- 2.TGV 東南線
  - (1)里昂車站 Lyon-Perrache
  - (2)葛諾爾車站 Grenoble
  - (3)艾維農車站 Avignon
  - (4)馬賽-聖查爾車站 Marseille St-Charles
- 3.TGV 西線
  - (1)勒芒市 Le Mans

- (2) 漢爾市 Rennes
- (3) 南特市 Nantes
- 4. TGV 西南線
  - (1) 普爾提艾市車站 Poitiers
- 5. TGV 歐洲線
  - (1) 瑞士-盧森車站 Lausanne
  - (2) 比利時-布魯塞爾車站 Bruxelles



圖 3-1-1 法國 TGV 路線途經車站與城市分佈圖

## (二) 車站分類對照

茲將法國 TGV 途經車站與城市的區位關係整理如下表。

表 3-1-1 車站類型比較圖表

車站分類定義	法國車站類型案例
--------	----------

車站位於都市中心 或 鄰近人口集中之市區	里爾-歐洲車站 Lille-Europe 里昂車站 Lyon-Perrache 馬賽-聖查爾車站 Marseille St-Charles 勒芒市 Le Mans 南特市 Nantes 瑞士-盧森車站 Lausanne
車站位於都市郊區 或 人口密度低區域	波爾提耶市 Poitiers 亞維農車站 Avignon
車站位於都市邊緣 或 低密度人口市區邊緣	漢爾市 Rennes 葛諾爾車站 Grenoble

資料來源：本研究整理

## 第二節 里爾-歐洲車站 GARE LILLE-EUROPE

### 一、車站背景條件

#### (一)重要里程碑

1. 09/1993 巴黎-里爾高速鐵路線通車
2. 05/1994 里爾車站正式啓用(地鐵同時啓用)
3. 11/1994 高速鐵路 (經海底隧道倫敦-巴黎-布魯賽爾 3 市)正式通車
4. 11/1994 里爾-巴黎戴高勒機場線通車使用
5. 01/1998 里爾-布魯賽爾線通車使用



資料來源：本研究整理

#### (二)距離巴黎

- 1.距巴黎戴高勒機場-----52 分鐘
- 2.距巴黎北站(大巴黎地區) -----70 分鐘

### 3.與其他重要城市距離

布魯塞爾-----40 分鐘

里昂-----2 小時 50 分鐘

馬賽-----4 小時 30 分鐘

### (三)城市關係

- 1.里爾車站位於里爾市中心，離舊車站 Lille-Flandres 約 300m。
- 2.里爾車站為里爾市站區大型都市計劃市案(04/1994)中具” 驅動馬達” 之重要元素。



資料來源：本研究整理

## 二、TGV 車站重劃前之規劃目標

### (一)城市區位

里爾市於 1987 年被選定為歐洲北部鐵路網之交會點，連結歐洲大陸與英國海底隧道的高速鐵路「歐洲之星」，串聯倫敦、巴黎與布魯塞爾等城市。

### (二)都市發展

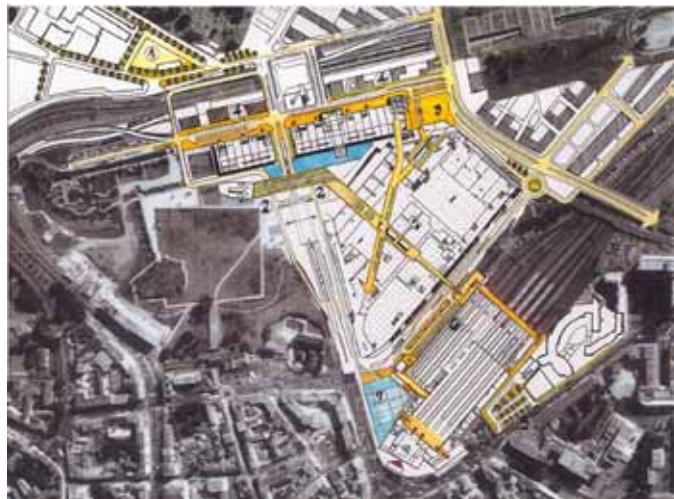
原位於里爾市北區擁有 120 公頃的軍事用地，列為不可建築之保留預定地。這項重要的都市土地變更案，包含顯著的區域性都市計畫目標。新建 TGV 車站將為里爾市及北部地方創造出新 **文化都市** 意像（包含：北部 Pas de Calais 省、北部區域各省）其各省之都市計畫發展協會，亦決議將未來的車站周圍開發成為新市鎮（包含：原舊鐵路車站用地、原有 120 公頃的軍事用地 - 離站區約 300 公尺）。

此策略強烈的企圖為里爾車站豎立了發展標竿：

- 1.里爾車站的建築型式成為歐洲北部大都會區地標性建築。
- 2.為發展舊市中心成為國際性的服務業中心。



資料來源：本研究整理



資料來源：本研究整理



### 三、TGV 車站及站區開發計劃

#### (一)與車站連結之建築設施

TGV 車站為旅客專用之新建築，其中提供服務旅客-小型商場及橫跨於 TGV 車站正上方的兩座金融辦公大樓，將車站尺度與鄰近的大型綜合商場相結合，表現出集體性都會意向。

#### (二)與站區連結之都市計畫設施

TGV 車站被視為里爾市及區域計劃中之驅動元素，其第一期佔地 70 公頃(共 120 公頃)專屬用地規劃：辦公大樓、集合住宅、大型商業中心、國際會議廳、里爾世貿中心之展覽廳、里爾文化演藝廳、里爾商業學校機構、高等學院及公共設施如：公園、廣場、綠帶等，里爾車站成為里爾市連接舊區至城牆區之金融商業中心。

#### (三)規劃設施計劃 (Euralille 1 都市特區計畫)

- 1.辦公室：45000 m<sup>2</sup>
- 2.商場：31000 m<sup>2</sup>
- 3.集合住宅：700 戶
- 4.旅館：3 國際 HOTEL+旅館附屬設施用地.+ 研究單位之住宿設施
- 5.里爾世貿中心：Lille Grand-Palais 20.000 m<sup>2</sup>
- 6.國際展覽及會議廳：18000 m<sup>2</sup>
- 7.文化演藝廳：700 人、5500 人之演藝廳
- 8.167000 m<sup>2</sup> 容積的商務二期規劃.

#### (四)里爾車站開發投資金額來源

- 1.里爾市地方資金：53.96 %
- 2.其他資金：46.06 % (國營鐵路局及國營金融機構投資)

#### (五)里爾車站開發分期計劃

- 1.第一期車站綜合開發可建容積 1990：550 000 m<sup>2</sup>

2.第二期站區綜合商業開發可建容積 2001 底：167 000 m<sup>2</sup>

#### 四、站區交通聯外系統:

##### (一)聯外系統

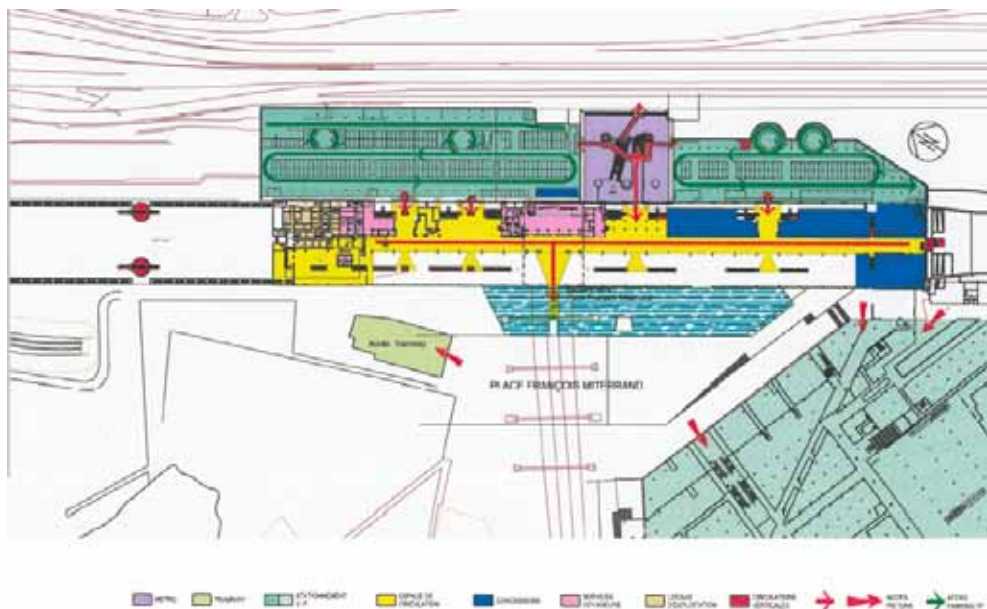
TGV 車站具完善且便利之道路系統 -- 高速公路、快速聯外道路、環城道路。

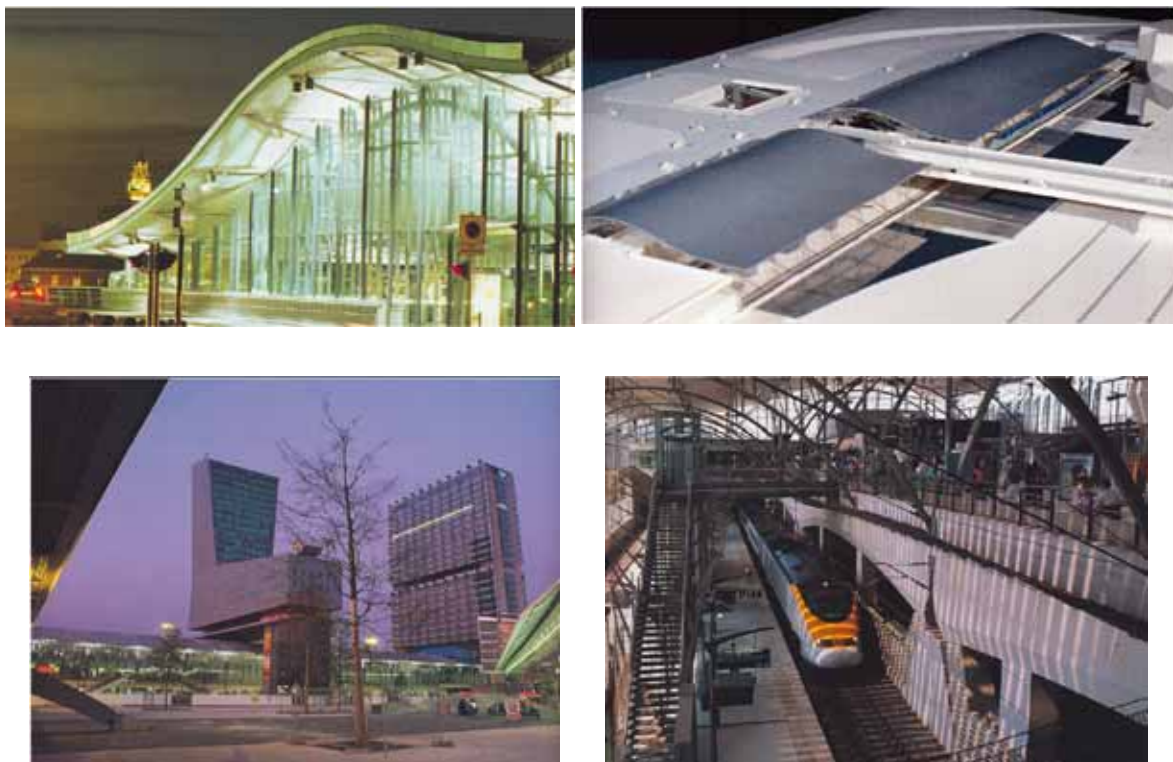
##### (二)大眾服務交通系統：

- 1.2 處地鐵捷運站
- 2.輕軌捷運
- 3.線市區公車
- 4.區域性通勤火車（300m 外）
- 5.4 線中長程區域性公車

##### (三)站體主要出入口

里爾車站為歐洲中長程鐵路轉運中心，為緩和車站主要出入口旅客流量，增加北區的辦公區及住宅區，亦可疏散主要出入口旅客。增設計程車停靠站，並引導車輛由快速道路進入車體主要出入口。





資料來源：本研究整理

### 第三節 亞維農車站 GARE TGV-D' AVIGNON

#### 一、車站背景條件

##### (一)重要里程碑

1. 12/1994 政府公文宣佈暫緩亞維農 TGV 興建案
2. 10/1995 重新檢討恢復亞維農 TGV 興建案
3. 07/2001 艾亞維農 TGV 車站通車使用



資料來源：本研究整理

##### (二)距離其他重要城市

- 1.距巴黎里昂車站-----2 小時 40 分鐘
- 2.距巴黎戴高樂車站-----3 小時
- 3.距里昂車站-----1 小時
- 4.馬賽-----40 分鐘
- 5.布魯塞爾-----4 小時 45 分鐘

### (三)城市關係

- 1.亞維農車站位於艾維農市與杜宏斯市(DURANCE)兩個城市舊城牆區間。
- 2.新亞維農車站---提供原都市及周圍城鄉發展再檢討機會，為地方經濟及發展策略，提供 45 公頃之車站站區發展特定區。

## 二、TGV 車站規劃目標

- (一)亞維農車站位於杜宏斯市與隆河之交匯處，為郊區型車站，其基地景觀條件優厚，遍佈傳統親地型農作物類（麥、疏果類農作物）。
- (二)另一基地條件為隆河轉彎交匯處(西方與南方)之自然景觀及北側較遠處分佈著小型工業及手工製造工廠之少數建築物。
- (三)規劃目的保留原基地特色之條件下開發出一新 TGV 車站。位於市中心舊車站成為區域性大眾交通系統主要樞紐
- (四)新 TGV 車站使用後，舊車站將失去部份的經濟活力，故強化新舊車站間之互動亦為規劃中之重要因素。

## 三、TGV 車站及站區開發計劃

### (一)配合自然環境建築形式

TGV 車站為一座長 350m 之建築物，位於緩丘上與地形結合，大廳中內分佈易辨別之便利性服務設施如：服務台、售票處、商店及候車區等，車站兩側由鐵道下一穿越隧道連接兩端車站。

### (二)與站區連結之都市計畫設施

亞維農車站基地介於幾種不同功能之土地型態，站區周圍之土地保留與隆河自然景觀相結合，規劃設施為：住宅區、娛樂區、商品服務區、運動休閒設施；並將設立，管理教育機構、

一座商業中心、旅館業、文化設施、資料館、觀光休息服務站。

### (三)規劃設施計劃 (Zac de la gare 車站特定區計畫)

- 1.辦公室、服務業 手工藝業：66 500 m<sup>2</sup>
- 2.商業活動：30 000 m<sup>2</sup>
- 3.住宅：45 200 m<sup>2</sup>
- 4.公共服務設:30 000 m<sup>2</sup>

共 180 000 m<sup>2</sup>設施計劃

## 四、站區聯外交通系統:

### (一)聯外系統

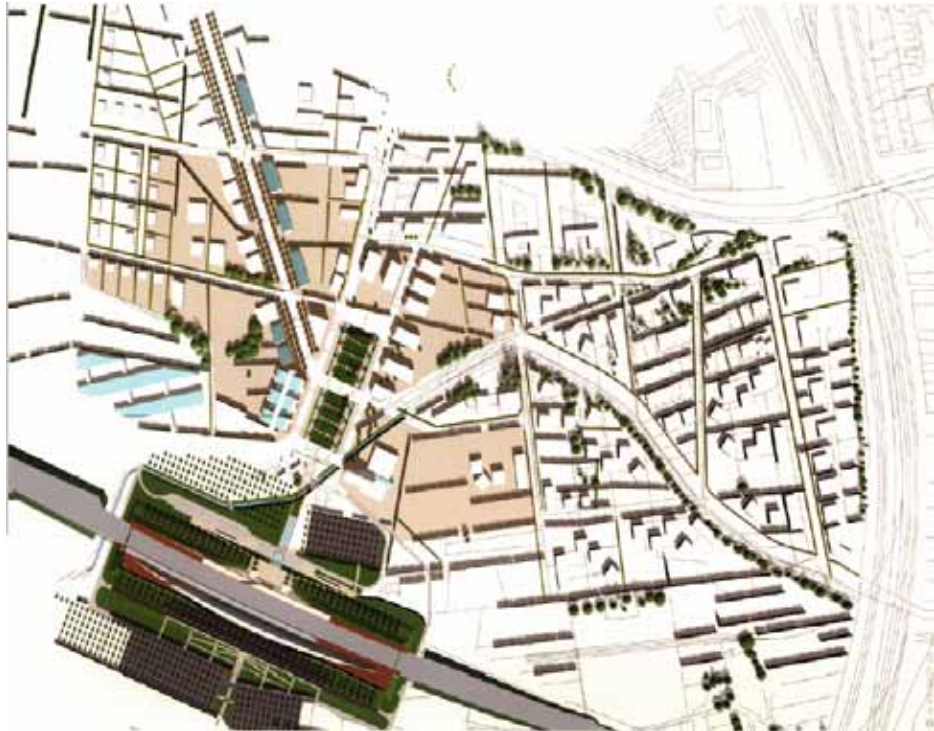
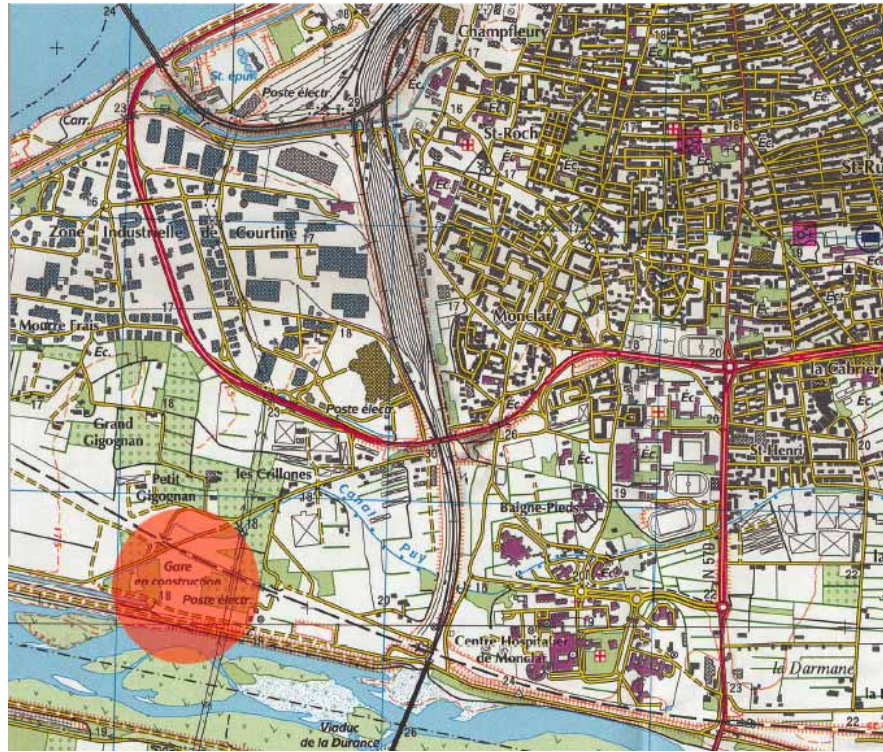
TGV 車站基地道路系統規劃：2 條主要公路 RN570、RN7  
聯外道路聯接南北向及東西向之入口。

### (二)大眾交通系統:

- 1.TGV 車站配合道路系統
- 2.輕軌捷運
- 3.計乘車及輕軌捷運系統

### (三)站區出入系統:

亞維農車站在鐵路兩側(南北兩端)皆設出入系統，北側「到站區」BUS、TAXI 及 Parking 的出入口；南側「離站區」為 Parking 的主要出入口 與 TAXI、自小客車 臨停區相結合。車站設計以雙向出入口的管理模式分為「到站區」、「離站區」二主要空間。

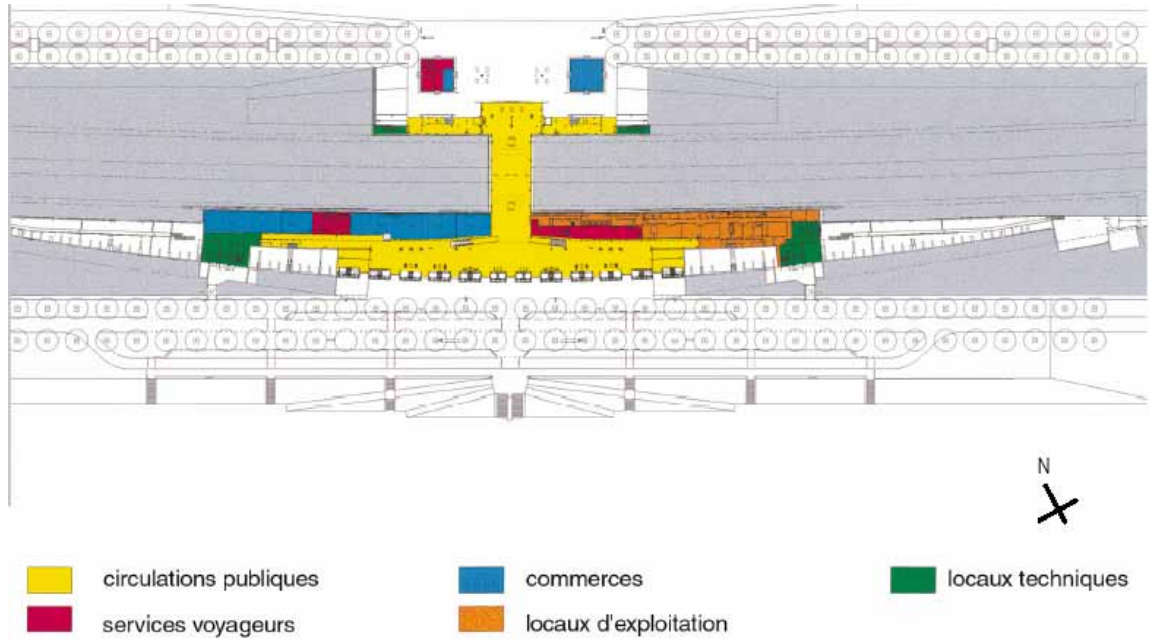


資料來源：本研究整理



資料來源：本研究整理





資料來源：本研究整理

## 第四節 漢爾車站 GARE TGV DE RENNES

### 一、車站背景條件

#### (一)重要里程碑

1. 01/1989 法鐵鐵道地下化.
2. 05/1989 舊車站與停車場、站體及內裝整修工程
3. 09/1989 TGV 高鐵通車啓用
4. 05/1991 車站整修後開幕啓用
5. 07/1991 車站商場開幕啓用
6. 01/1992 車站辦公室開幕啓用
7. 02/1992 停車場開幕啓用
8. 2000 VAL 區域性捷運系統啓用



資料來源：本研究整理

## (二)距離其他重要城市

- 1.距巴黎里昂車站-----2 小時 30 分鐘
- 2.距巴黎戴高樂機場車站-----2 小時 45 分鐘
- 3.里爾-----3 小時 50 分鐘
- 4.里昂-----4 小時 15 分鐘
- 5.馬賽-----40 分鐘

## (三)城市關係

漢爾車站位於漢爾市南北兩區交接處，新的高鐵 TGV 車站為漢爾市南北發展計畫之主要計劃(舊車站及鐵道，至 19 世紀以來，阻隔南北城市發展之重大因素)。

## 二、TGV 車站規劃目標

### (一)地形與都市發展

- 1.久以來漢爾的城市發展一直受限 Viliane、l' lle 兩條河流之地理環境限制，城市發源於兩河道所沖積平原。
- 2.9 世紀的 Viliane 河道整頓計劃，遷移河道後，城市得以向南發展。並引入鐵路系統，鐵道從此穿越漢爾市。
- 3.20 世紀初，於世界大戰期間 Madeleine、Sacre Coeur SaintTheres 區，及 60-70 年代 Blosne 區(50000 戶住宅區) 已發展至鐵道邊緣。
- 4.北區 l' lle 的都市發展，亦受限 l' lle 河道灣曲之自然界線。70 年代起，l' lle 北端亦發展出大規模住宅區。
- 5.南北兩端之發展軸線皆以車站為主軸，但消除兩岸之切線依然是都市發展中最具急迫性之規劃項目。

6.漢爾車站現位於南北城市人口密集的交會處，緊鄰北端公共設施及鐵道附屬用地，為南北的切線。

(二)漢爾車站在成為 TGV 高鐵車站前，既有公共設施為：

- 1.公共 Bus 公車站
- 2.市立體育館
- 3.政府服務機構: 勞健保局、稅捐處、農會、就業輔導中心… 等

(三)規劃目標

- 1.在整頓站區擴充計劃，並結合高鐵、鐵路貨運站及 VAL 區域性捷運系統。
- 2.站區捷運系統結合南北城市，且縫合原有破裂的都市紋理。

### 三、TGV 車站及站區開發計劃

(一)車站整修計劃

漢爾 TGV 車站為舊車站之整建規劃案，利用 4500 m<sup>2</sup>三角人造平臺覆蓋於月台之上，並於平台上規劃: 票務、商業及旅客服務設施之車站大廳。

(二)與站區連結之都市計畫設施

- 1.漢爾車站站區擁有 6 公頃特定區開發用地(LA ZAC) ，其中包含: 辦公室、集合住宅、商業中心、公園及廣場等公共設施。
- 2.其目的為建造現代化車站，結合多功能交通系統，重劃各交通工具出入口；並連接南北聯外道路系統，促進站區與南北都市經濟發展。

(三)站區開發規劃(Zac de la gare 車站特區計畫法)

- 1.公共設施包含:
- 2.住宅 : 520 戶

- 3.辦公室、商業、娛樂 :15791 m<sup>2</sup> 容積樓地板面積
- 4.公共設施: 525 輛停車區、公共 Bus 站、增設 136 停車位、車站及站區南端景觀計劃。
- 5.車站特定區計畫發佈於 1986，包括商業開發（辦公室、商場）容積樓地板面積 共 4 346 m<sup>2</sup>。

#### 四、站區聯外交通系統:

##### (一)聯外系統：TGV 車站基地道路系統規劃

東接: RD 163 公路、北接:Jran Janvier、Magenta 大道，西接: Beaumont 大道、南接: 二級道路系統。

##### (二)大眾交通系統：TGV 車站道路系統

- 1.公共 Bus 系統
- 2.計乘車
- 3.VAL 區域性捷運系統(2001 與車站結合使用)

##### (三)站區出入系統:

漢爾 TGV 車站在鐵路兩側皆設出入口，設有連接南北區人行通道及車輛道路系統。

#### 五、ZAC DE LA GARE 漢爾車站都市特定區計畫

- (一)漢爾車站站區擁有 6 公頃特定區開發用地(LA ZAC)，包含: 辦公室、集合住宅、商業中心 公園、廣場.....等公共設施用地.
- (二)目的在創造一現代化車站，結合多元化交通系統，重新規劃各交通系統之進出道路，改善南北區之聯外道路系統，以促進站區及南北都市經濟發展.

### (三)特定區投資單位

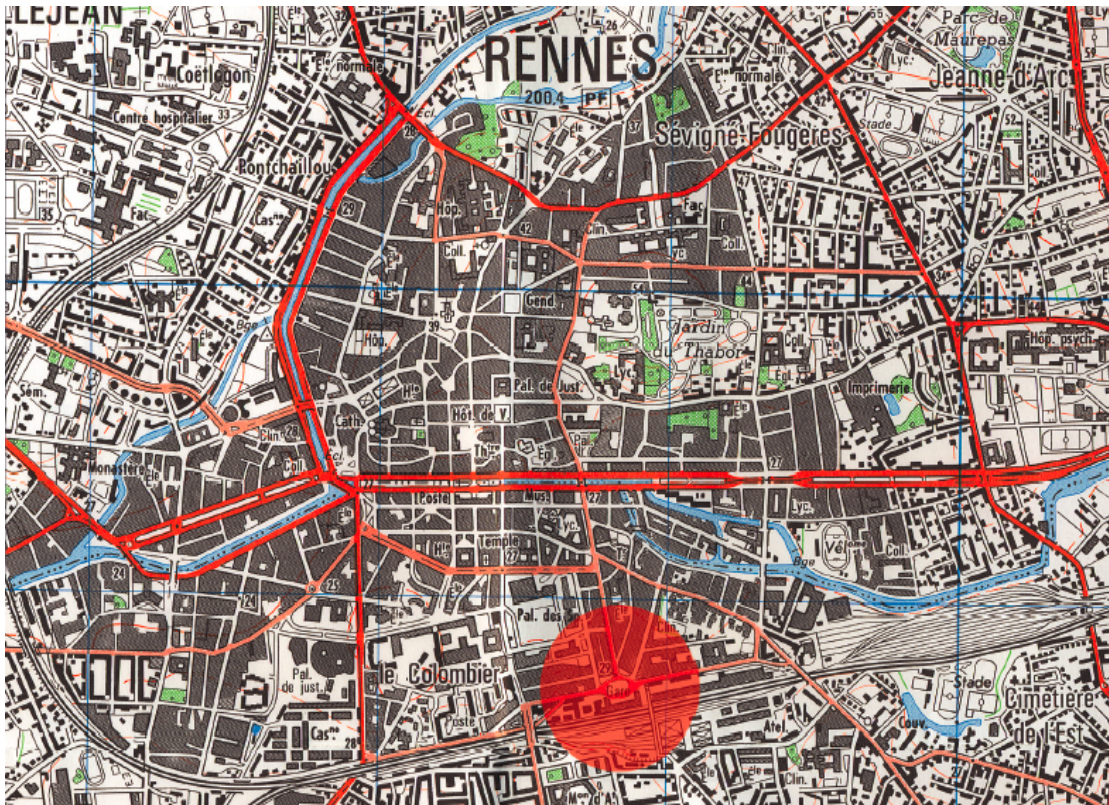
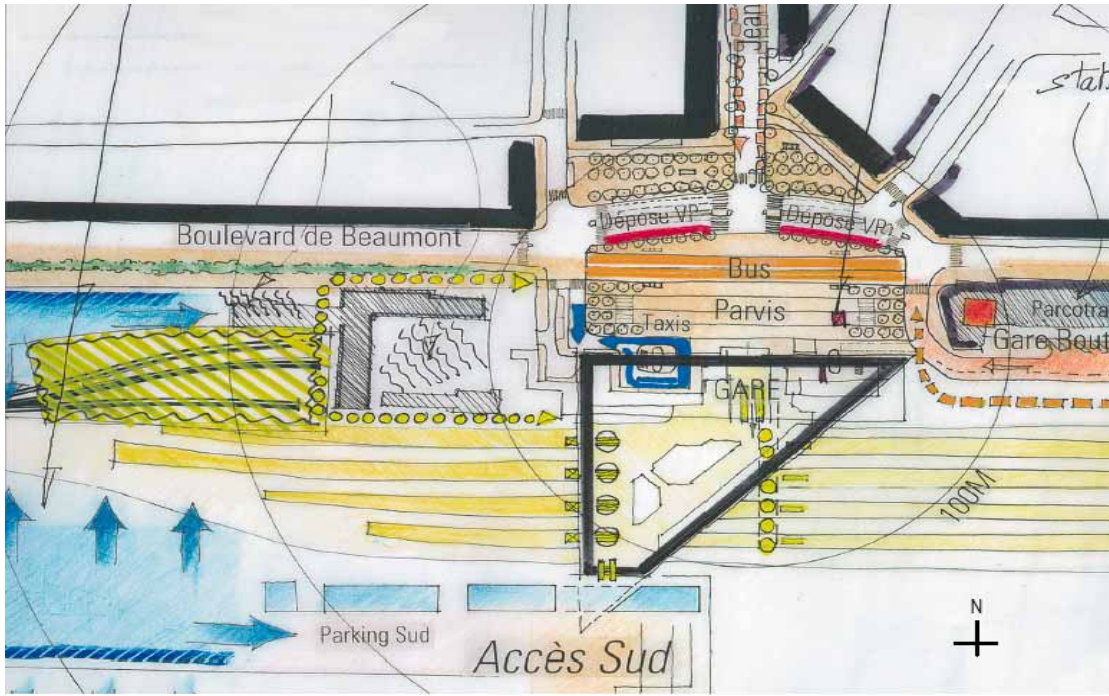
- 1.政府單位：中央政府、漢爾省政府、漢爾地區政府
- 2.國營機構：法國鐵路局、交通工會、漢爾工商協會---等

### (四)都市特定區分期計畫

- 1.1986 開發規劃辦公室、商業、娛樂之容積樓地板面積 :15791 m<sup>2</sup>+  
住宅 :532 戶
- 2.2001 商業開發(辦公室、商場) 之容積樓地板面積 :4346 m<sup>2</sup>.



資料來源：本研究整理



資料來源：本研究整理

## 第五節 馬賽車站 GARE TGV-DE MARSEILLE

### 一、車站背景條件

#### (一)重要里程碑

1. 1995 設計階段
2. 06/2001 馬賽 TGV 車站通車使用
3. 先前預定工作階段：
  - 2000 Narvik 區
  - 2001 等候區、售票區、服務中心完成
  - 2003 連接隧道完成
  - 2003 連外道路完成
  - 2004 車站大廳完成



資料來源：本研究整理



## (二)距離首都-Paris

距巴黎里昂車站-----3 小時

## (三)城市關係

Marseille 車站位於市中心，為都市計畫-Euromediterranee ( 300 ha ) 中心樞紐，包含 St-Charles/Port d' Aix 特定區。此規劃將站區道路系統及都市開放空間重新併入檢討。

## 二、TGV 車站規劃前條件

基地位於一個多元性轉換中心，週邊設施為鐵路車站、兩處地鐵站、公車站及停車場。站區缺點為：

- (一)大眾運輸系統間之串連性不良。
- (二)公共設施老舊。
- (三)道路系統與站體設計不良、停車空間不足。
- (四)月台規劃甚差且行人-車輛動線不夠明確。

如何將新舊車站做適當的結合，綜合上述問題成為特定區 ( Euromediterranee ) 計畫中首當其衝研究課題。車站大廳、停車場重新規劃可有效提高車站功能及載運量，使馬賽站區躍升為多元化轉換樞紐。

## 三、TGV 車站及站區開發計劃

### (一)配合環境建築計畫

整建 TGV 車站不僅是站體部分，也是車站附近通盤檢討，其檢討包括為：

- 1.車站大廳結合商業行為、服務中心。

- 2.整合站前連外道路。
- 3.重新組織人行動線。
- 4.增設停車空間
- 5.擴充地鐵月台。
- 6.整合大眾運輸系統

## (二)與站區連結之都市計畫設施

站區開發面積為 16 ha，規劃內容包括：辦公區、住宅區、鄰近商業中心、旅館業、教育機構...等。

## (三)規劃設施計劃 (Zac St Charles/Port d' Aix 車站特定區計畫)

- 1.辦公區: 42 000 m<sup>2</sup>
- 2.住宅區: 500 住宅單元
- 3.旅館業: 7 000 m<sup>2</sup>
- 4.鄰近商業中心: 3 000 m<sup>2</sup>
- 5.公共服務設施
- 6.型開放空間

自 2000 開始規劃施工。

## 四、站區聯外交通系統:

### (一)聯外系統:

TGV 車站道路系統-- A7 (高速公路)、General Leclerc 大道、Bourdet 林蔭大道、Camille Pelletan 大道 為連絡馬賽各行政區域之主要道路。

### (二)大眾交通系統:

- 1.公車系統
- 2.中長程公車系統

3.線捷運

4.高速公路 A7

### (三)站區出入系統:

目前舊有車站 St-Charles 為單邊出入口，北側為鐵道與月台，旅客均由南側進入。規劃後旅客有多重選擇方式進入車站。

## 五、LA ZAC ST CHARLES/PORT D' AIX 馬賽車站特定區計畫

新特定區計畫 ( Euromediterranee-300 ha )。將影響 Saint-Charles/Porte d' Aix 區未來發展特性。藉由周遭既有的公共設施，如 Provence-Alpes-Cote-d' Azer 旅館及 Provence 大學相左影響，為此特定區奠定良好基礎。特定區在功能上扮演極重角色 - **都市節點**，區內並設置旅館、集合住宅、辦公室，且由都市觀點考量 - 行人、車站、學校、廣場 ( le parvis de la Gare - la place de l' Arc de Triomphe )、港口 ( La Porte d' Aix ) 所衍生的問題。

馬賽車站特定區目標；以都市尺度觀點提高公共空間及公共品質，衍生為馬賽的對外門戶。

### (一)特定區 120 000 m<sup>2</sup> 容積規劃設施計畫 -- 西元 2015

- 1.辦公室: 42 000 m<sup>2</sup>
- 2.住宅區: 50 000 m<sup>2</sup>
- 3.商業區、公共服務設施: 23 000 m<sup>2</sup>

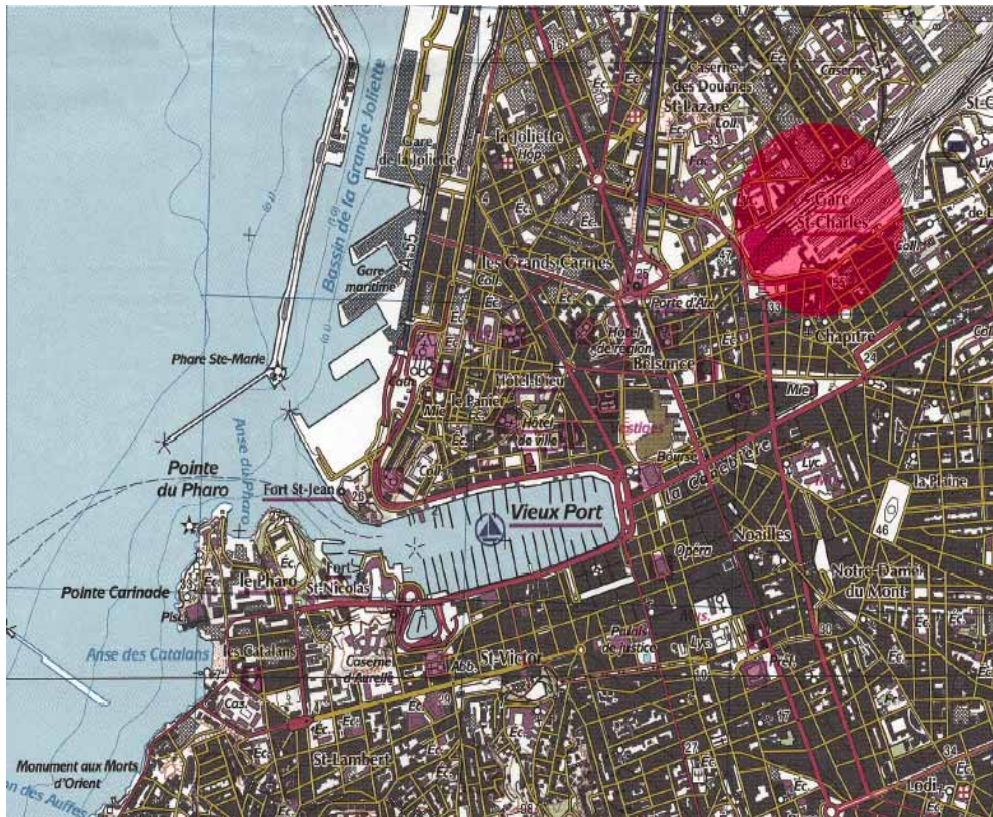
### (二)都市特定區分期計畫

中期計畫 ( 5 -10 年 ) : 1000 000 m<sup>2</sup>容積樓地板面積包含：

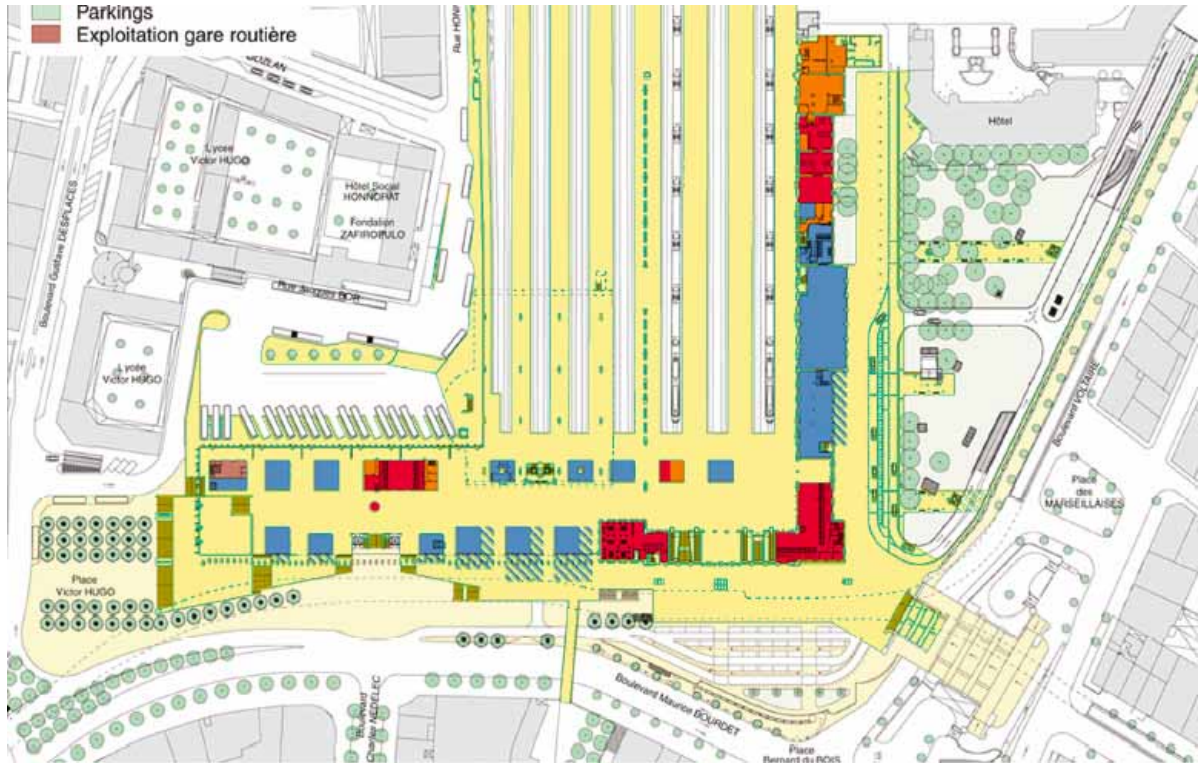
- 1.整建馬賽舊有車站 ( St Charles ) ---預定 2003 年底
- 2.連結網路學校
- 3.500 住宅單元

4.30 000 m<sup>2</sup>辦公室 ( 16 000 m<sup>2</sup>交屋中)

5.10 000 m<sup>2</sup>旅館業、商業區、鄰近公共服務設施 ( 健身房、社區學苑、休閒中心)



資料來源：本研究整理



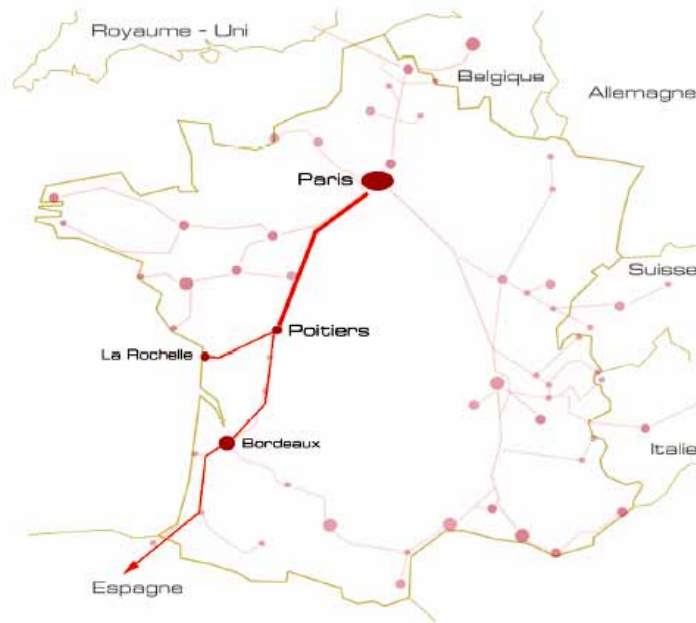
資料來源：本研究整理

## 第六節 波爾提耶市車站 GARE TGV DE POITIERS

### 一、車站背景條件

#### (一)重要里程碑

1. 04/1986 TGV 高鐵於波爾提耶 Poitiers-Vienne 設站案，第一次通盤檢討。
2. 04/1987 波爾提耶與法國鐵路局簽署高鐵站投資協議。
3. 12/1989 TGV 高鐵波爾提耶市之鐵道工程落成



資料來源：本研究整理

#### (二)距離其他重要城市

1. 距巴黎南區蒙帕那茲車站-----2 小時 25 分鐘
2. 距布魯塞爾-----4 小時
3. 里昂-----4 小時 50 分鐘
4. 馬賽-----3 小時 30 分鐘

### (三)城市關係

- 1.波爾提耶擁有兩個 TGV 高鐵車站: 1 個位於波爾提耶市邊緣，另 1 個位於波爾提耶市郊，連接未來科技主題樂園專屬車站:
- 2.波爾提耶市中心的 TGV 高鐵車站位於市中心邊緣的零亂平民區內，TGV 高鐵將重新整頓，都市周遭重建主導工程。
- 3.位於波爾提耶市郊的未來科技主題樂園的 TGV 高鐵車站 ” Poitiers - Futuroscope” 為新開發的文化科技特區，為主要聯外交通工具。

## 二、TGV 車站規劃目標

### (一)波爾提耶市中心的 TGV 高鐵車站: 車站具有特殊的地理限制:

- 1.車站位於達 80m 高的岩壁下，處於舊都會區旁。
- 2.基地的高程為站區聯外系統障礙。
- 3.車站特定區位於岩壁、河道(BOIVRE)及國道 RN10 的封閉區域內。
- 4.基地位於地下水位上方。

以上的基地條件需藉由一彎曲的人行空橋進入兩側的月台。

在 TGV 高鐵車站未建造前，車站為於舊區內。站區周圍零散的工業區，缺乏聯外系統及停車空間，但地方政府藉高鐵的引入，而重新重視車站規劃工作，振興地區經濟建設的開端。

### (二)波爾提耶市郊未來科技主題樂園的 TGV 高鐵車站 ” Poitiers - Futuroscope” :

TGV 高鐵車站位於波爾提耶市郊區，遠離人口集散區域，以科技、文化為主題開發的未來科技主題樂園特區。

## 三、TGV 車站及站區開發計劃

**(一)波爾提耶市中心的 TGV 高鐵車站整修計劃：**

- 1.站體內部、立面重新規劃。
- 2.開闢一地下隧道穿越車站。
- 3.興建停車場（580 車位）。
- 4.興建圓弧形人行步橋。
- 5.興建及整修站區公共開放空間。

**(二)波爾提耶市中心的 TGV 高鐵車站與站區連結之都市計畫設施**

車站特區無大規模重劃工程，而是精準的提出幾個重要的設施計畫：

- 1.辦公室、金融商業專用區：3000 m<sup>2</sup>
- 2.辦公、商場及服務業專用區：8900 m<sup>2</sup>

**(三)波爾提耶郊區-未來科技主題樂園站-興建計劃：**

07/2000 車站落成，全新規劃之未來科技主題樂園車站，位於主題樂園入口處。

**(四)波爾提耶郊區-未來科技主題樂園站-連結站區都市計畫設施：**

- 1.科技主題樂園所開發出的文化科技及多功能會議廳之特屬用地。
- 2.特區中之活動設施區及住宅區興建開發中。

**四、站區聯外交通系統：**

**(一)波爾提耶郊區-未來科技主題樂園站-聯外系統：TGV 車站與站區大眾運輸系統規劃**

07/2000 車站落成，位於主題樂園、多功能會議廳、活動設施特區出入口處。

- 1.聯外道路系統
- 2.聯外公共 Bus 系統



### 3.聯外計乘車系統

#### (二)未來科技主題樂園站- 站區出入系統:

TGV 高鐵車站，三角形車站建築，擁有多元化動線組合可能性。

- 1.往主題樂園方向之人行空橋.
- 2.往月台及車站旅客大廳之人行空橋





資料來源：本研究整理

## 第七節 葛諾爾車站 GARE TGV DE GRENOBLE

### 一、車站背景條件

#### (一)距離其他重要城市

- 1.巴黎里昂車站-----3 小時
- 2.里爾車站-----4 小時 50 分鐘
- 3.里昂車站-----1 小時 10 分鐘
- 4.馬賽-----2 小時 30 分鐘
- 5.盧森-----3 小時



資料來源：本研究整理

#### (二)城市關係

葛諾爾車站位於葛諾爾市中心，TGV 高鐵車站計劃起源於歐洲都會 2000( Europole 2000)之大型都市計畫中。車站將重新開

發為葛諾爾市中心區域。

## 二、TGV 車站規劃目標

(一)自 1840 鐵道系統引入葛諾爾市，原車站設置於城市西邊，位於市中心軸線上

經幾屆奧林匹克冬運會的需求下，車站功能被東區興建之車站取代，原車站則變更為貨物轉運站，車站東移，終止與市中心的連繫，數年後，藉歐洲都會 2000 (Europole 2000)都市更新計劃，特別規劃輕軌捷運來重建車站特區之聯外系統。

(二)重新定位的葛諾爾高鐵車站

車站位於特定區之中央位置，而輕軌系統所型形成的聯外網路，促使特區發展成為一規模龐大的工、商、金融及公共服務設施之新興都會。

(三)車站周圍發展成商業圈，為避免鐵路成為兩邊之發展障礙，特別規劃一地下通道及公共設施區來平衡車站雙邊發展，並重新檢討站區功能以確保高鐵車站能滿足新的商業需求。

## 三、TGV 車站及站區開發計劃

(一)葛諾爾車站設施計劃:

葛諾爾車站是都市重劃案中重要開發要素，其重點在建立連串系統，暢通車站雙邊發展，在車站南端開闢一地下通道以通行輕軌系統，並選擇適當之輕軌停靠站，重整人行步道區，重整站區之車輛暫停區、等，規劃目標在提高站區周圍開放空間之服務價值。

(二)葛諾爾車站站區都市計劃:

葛諾爾高鐵車站亦位為葛諾爾市重要發展計劃位置，依歐

洲都會更新計劃’ 將特區內設置許多大型公共設施，(如: 地方法院、大學教育設施、體育館..等) 將帶動商圈成長. 更新計劃含括: 集合住宅、辦公室、大型教育機構與設施(如: 高等商務學校----等)

### (三)葛諾爾車站特區都市計劃法(ZAC Europole):

- 1.辦公室 :71000 m<sup>2</sup>
- 2.旅館、服務業、服務附屬設施 :9000 m<sup>2</sup>
- 3.地方法院 :24000 m<sup>2</sup>
- 4.集合住宅、住宅區、社區附屬設施 :54000 m<sup>2</sup>
- 5.1980 年底: 特區都市計劃預估 198000 m<sup>2</sup> 容積樓地板面積.
- 6.2001 年 剩餘 15000 m<sup>2</sup> 可建容積樓地板面積.

## 四、站區聯外交通系統:

### (一)葛諾爾站區聯外系統

TGV 車站與站區大眾運輸系統結合，葛諾爾站依歐洲都會特定區計劃，具完備之聯外交通系統:

- 1.A48、A480、A41 聯外主要道路
- 2.Darc 橋是特定區與市中心連接主要幹道
- 3.2 條輕軌捷運系統，建立車站及特區內外之交通網路系統
- 4.公車系統、公車站

### (二)葛諾爾 TGV 車站出入系統:

主出入口之道路及行道作鋪面規劃，以強調視覺引導，其鋪面行道，引導並連接 Bus 停靠站、Bus 車站、輕軌捷運站範圍規劃車站兩邊皆設置出入口，以便利站區雙邊多樣化的動線組合。

## 五、葛諾爾 TGV 車站特定區計劃

### (一)Europole 歐洲都會特區計劃:

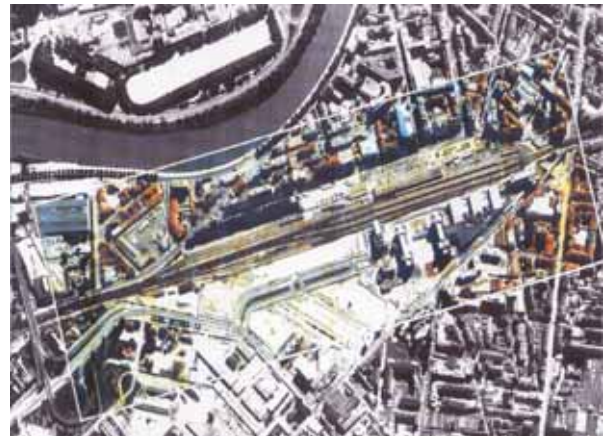
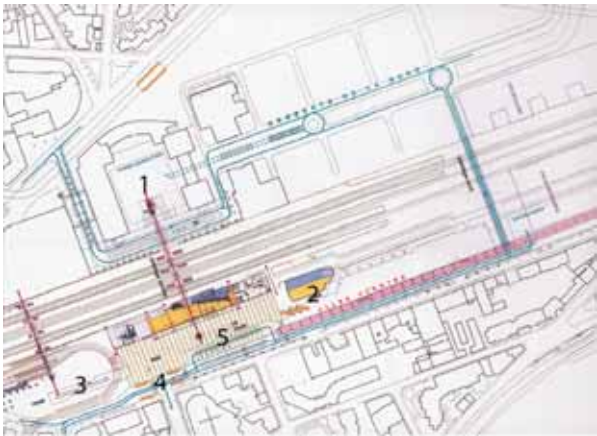
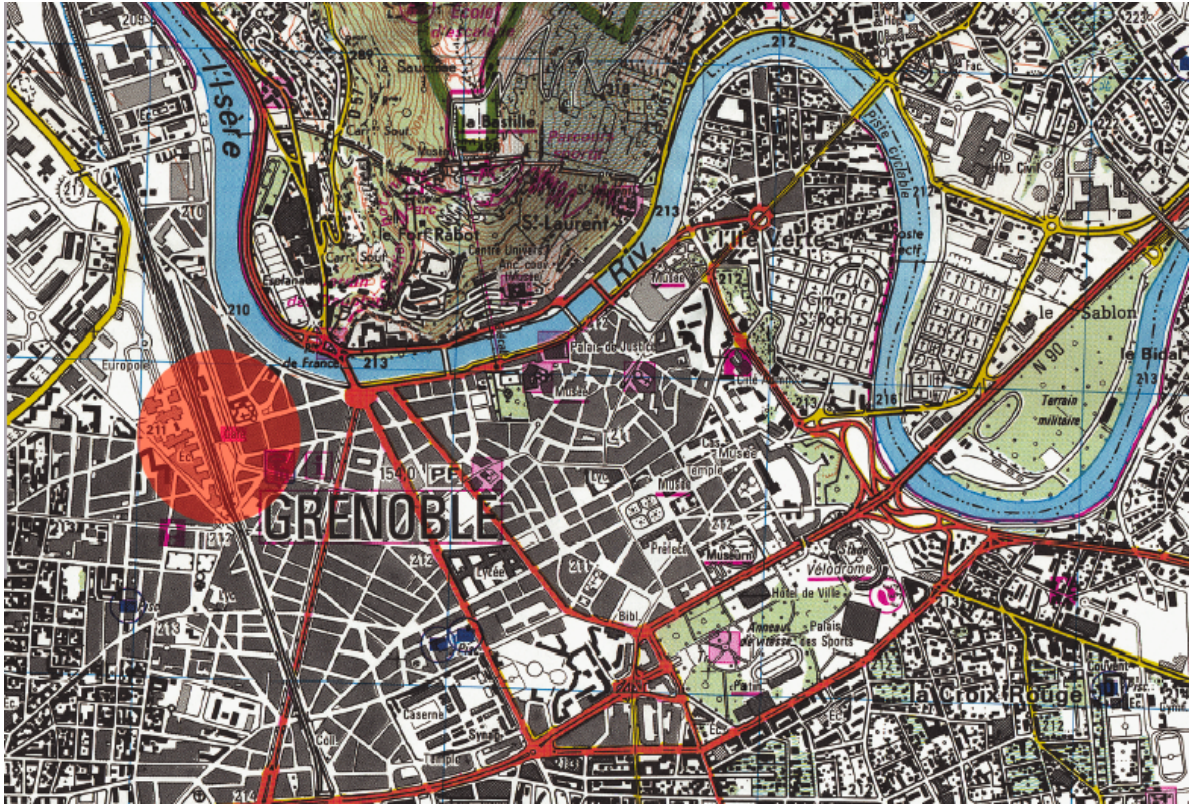
- 1.葛諾爾高鐵車站為葛諾爾市之重要發展計劃項目，歐洲都會規劃 Europole 案中，大規模的規劃引入特定區發展要素，包括：國際學院教育中心、高等商務研究學院、地方法院..等. 高鐵車站位於特區發展的中心地位，體育館等公共設施更為車站帶來大量的人潮與動力，特區的整體計劃促進形成站區的發展，而大型公共服務機構更推動構成特定區的整體計劃，特定區其他規劃 Programme 亦包含：延著 Perre Semard 街的軸線分佈的住宅群，辦公大樓建築群則集中於車站地下通道之出入口處。
- 2.這原為貨物轉運中心的高鐵車站基地，在大規模的都市計畫整合中，順利的轉形，特定區對車站組織及都市功能再定位後，使市中心的發展軸線成功的跨越至鐵道另一端的興新特定區內，是促進城市成長發展的成功案例。

### (二)葛諾爾車站特區都市計劃 (ZAC Europole)

- 1.198000 m<sup>2</sup> 容積樓地板面積
- 2.集合住宅、住宅區、社區附屬設施：54000 m<sup>2</sup>
- 3.服務業屬設施：71000 m<sup>2</sup>
- 4.學校、研究等教育機構：40000 m<sup>2</sup>
- 5.地方法院：24000 m<sup>2</sup>
- 6.旅館及餐廳附屬設施：9000 m<sup>2</sup>

### (三)葛諾爾車站特區分期開發計劃:

- 1.特區都市計劃容積樓地板面積: 198000 m<sup>2</sup>.
- 2.2001 年 可建容積樓地板面積: 15000 m<sup>2</sup>



資料來源：本研究整理

## 第八節 綜合分析

本節綜合前述各節對法國高速鐵路 TGV 車站區的開發比較與對地區發展的影響分析如下：

### 一、促進城市間相互發展關係

高速車站的新建及改建通常利用既有都市紋理，加以修正而衍生出城市的另一種新的都市風貌。

縮短城市之間的距離，有些城市可在一小時內到達 Paris，例如 Le Mans 車站附近居民可當日往返 Paris，提供遠距離上班族到 Paris 就業的機會。表 3-8-1 為 TGV 於 2000 時各車站之運量比較。

TGV 車站的營運帶來大量旅客，旅客藉由 TGV 的便利性可當日往返兩城市之間，相對於搭機之旅客而言，可在票價及/時間做不同的選擇。

表 3-8-1 TGV 於 2000 年各車站旅客流量表

車站	運量
Lille-Europe	2,000,000 人次/年
Lyon-Perrache	6,300,000 人次/年
Grenoble	4,700,000 人次/年
Avignon-Centre	3,100,000 人次/年
Mareille S/C	5,800,000 人次/年
Rennes	5,300,000 人次/年
Le Mans	3,600,000 人次/年
Nantes	6,300,000 人次/年
Poitiers	2,400,000 人次/年

資料來源：本研究整理

### 二、地方經濟的影響



高速鐵路改變城鄉之經濟型態，法國許多大型企業因高速鐵路，紛紛遷移至次要城市(如 Nantes, Le Mans, Lille……..)，一方面提高員工的生活品質，另一方面也降低員工 15%-20%的民生消費，刺激次要城市經濟發展，增加鄉村的知識份子就近就業機會，使鄉村人才不至於外流，避免城鄉之間知識水準不均現象。例如：

1. Waterman 企業大樓，生產工廠由 PARIS 移至 NANTES。
2. Saunier Duval Electricité (automatique pour la distribution d' électricité) 生產工廠由 PARIS 移至 NANTES。

### 三、轉乘大眾捷運系統

TGV 沿線城市相當重視地區運輸整體規劃與運具系統間的轉乘設計，例如 Nantes 為南北兩側均設置主要出入口，南側為自小客車、計程車排班區及巴士轉乘站，為主要車行動線。北側則為都市核心區，保留給地下捷運系統及行人，主要設計概念為人車分離。

#### (一)交通運輸整體規劃之原則

1. 停車空間的重新排列組合將原有平面停車轉換成立體停車空間(Nantes Grenoble)或地下停車空間(Marseille)釋放出站前大型開放廣場，提供到(離)站旅客乘車品質。
2. 臨停汽車與計程車也可有效率的規劃(其擁有兩側主要出入口之車站) 確保尖峰時段站前連外道路順暢。
3. 巴士轉乘可集中處理，便利運送區域性轉乘旅客(如 Grenoble, Lille, Nantes, Rennes)。
4. 修正舊有都市道路系統。
5. 重新考慮舊有車站聯外道路。(Marseille, Nantes, Grenoble……..)

#### (二)法國高速車站轉乘接駁系統

茲將 TGV 站區轉乘接駁系統整理如表 3-8-2。

表 3-8-2 TGV 站區轉乘接駁系統

車站區	bus	Taxi	連外道路	鐵路	地鐵	公共停車場
Avignon	1 線	排班區				1600 車位
Grenoble	多線	排班區	直接連外		2 線	1100 車位
Le Mans	多線	排班區	直接連外			580 車位
Lille Europe	多線	排班區	間接連外	1 線	2 線	6000 車位
Lyon Perrache	多線	排班區	直接連外		1 線	1000 車位
Marseille S/C	多線	排班區	直接連外		2 線	1000 車位
Nantes	多線	排班區	南側 5mn 路程	1 線		400 車位
Poitier	多線	排班區	間接連外			580 車位
Rennes	多線	排班區	直接連外		多線	1000 車位

資料來源：本研究整理

#### 四、觀光事業發展

高速鐵路的營運與觀光事業有相輔之作用，兩者息息相關也促進站區與鄉鎮旅館業蓬勃發展，使高鐵站區成為多元化新都會區，此現象在 Eura-Lille 得到最好的驗證，其他城市（如 Grenoble, Rennes, Nantes……）的觀光業也有顯著爬昇。Marseille、Avignon 自從高鐵車站營運後，地方的觀光事業從未減少過。另一方面高鐵車站為旅客集散中心，相對高鐵所在城市便成為觀光客的穿越性都市，以利觀光旅客能迅速到達目的地。

#### 五、土地價值開發

大部份高鐵車站營運相繼衍生車站站區開發：如 Euralille à Lille，Europole à Grenoble，Novaxis au Mans Zac St Charles à Marseille，Zac Madeleine Champ-de-Mars à Nantes：

- (一)在一般情況下，站區整體規劃都企圖將周圍土地納入特定區範圍，以確保未來經濟發展潛力，對所有城市而言其風險在站區開發過程中，商業經濟發展比預期中更為緩慢。
- (二)車區整體開發一般期限為 10 年左右，在近年來經濟不景氣衝擊下，從即有經濟層面預估未來市場的土地發展潛力往往會有些差距。但其中存在著站區迅速發展的成功案例，其關鍵在於強化站區整體規劃之大眾運輸系統與公共空間系統整合。

## 六、車站特定區樓地板面積分析

### (一)Grenoble ( Europole 特定區 )

- 1.預測商業樓地板面積：198,000 m<sup>2</sup>
- 2.2001 起保留商業樓地板面積：15,000 m<sup>2</sup>

### (二)Lille ( Euralille 特定區 )

- 1.預測商業樓地板面積 550,000 m<sup>2</sup>
- 2.2001 起保留商業樓地板面積 167,000 m<sup>2</sup>
- 3.辦公區 90 000 m<sup>2</sup>、住宅區 40 000 m<sup>2</sup>)

### (三)Rennes ( La Gare 特定區)

- 1.預測商業樓地板面積 15,791 m<sup>2</sup>+532 住宅
- 2.起保留商業樓地板面積 4,376 m<sup>2</sup>

### (四)Le Mans ( Novais 特定區 )

- 1.預測商業樓地板面積
  - (1)1-3 期 37,000 m<sup>2</sup>+Hotel 266 房間
  - (2)4 期 施工中 ( 辦公區 6,000 m<sup>2</sup> )
  - (3)5-6 期 規劃中

(五)Lyon Perrache (Confluence 特定區 )

- 1.預測商業樓地板面積 1,200,000 m<sup>2</sup>
- 2.2002 完成站體部份
- 3.2004 完成商業區
- 4.完成主要公共設施-Metro
- 5.2030 全區開發完成

(六)Mareille (St Charles 特定區 )

- 1.預測商業樓地板面積 120,000 m<sup>2</sup>
- 2.2000 完成辦公區 16,000 m<sup>2</sup>
- 3.2001 整修原有車站
- 4.2003 新建車站大廳
- 5.2010 完成樓地板面積 100,000 m<sup>2</sup>

七、站區土地分區計畫(容積樓地板面積m<sup>2</sup> SHON)

表 3-8-3 TGV 站區土地分區計畫

站區	辦公區	商業區/旅館業	住宅區	公共設施	停車空間
Avignon	111,700 m <sup>2</sup>	包括在辦公區內	45,000 m <sup>2</sup>	30,300 m <sup>2</sup>	1,600 車位
Grenoble	71,700 m <sup>2</sup>	9,000 m <sup>2</sup>	54,000 m <sup>2</sup>	64,000 m <sup>2</sup>	1,100 車位
Le Mans	49,200 m <sup>2</sup>	180 房間	150 住戶單位	多數	580 車位
Lille Europe	218,000 m <sup>2</sup>	12,000 m <sup>2</sup>	130,000 m <sup>2</sup>	83,000 m <sup>2</sup>	6,000 車位
Lyon Perrache	225,000 m <sup>2</sup>	120,000 m <sup>2</sup>	545,000 m <sup>2</sup>	310,000 m <sup>2</sup>	1,000 車位
Marseille S-C	45,000 m <sup>2</sup>	7,000 m <sup>2</sup>	25,000 m <sup>2</sup>	10,000 m <sup>2</sup>	1,000 車位
Nantes	60,000 m <sup>2</sup>	—	70,000 m <sup>2</sup>	10,000 m <sup>2</sup>	400 車位
Poitier	12,200 m <sup>2</sup>	—	—	—	580 車位
Rennes	15,790 m <sup>2</sup>	包括在辦公區內	532 住戶單位	—	525 車位

資料來源：本研究整理

## 八、車站特定區資金籌措來源(列舉三個不同車站)

表 3-8-4 車站特定區資金籌措來源

	Marseille St Charles	Nantes	Rennes
	602 310 000 法朗	129 000 000 法朗	186 000 000 法朗
政府	—	—	9.9 %
地方	14.5 %	2.8 %	1.6 %
省政府	6 %	2.8 %	2.1 %
所屬鄉鎮	37.8 %	2.8 %	15.5 %
法國鐵路局	15.5 %	41.5 %	19.6 %
EPA/SEM	11.6 %	—	—
C.General	14.6 %	—	—
SITCAR	—	50 %	5.8 %
SLT	—	—	20.9 %
CCI	—	—	5.9 %

資料來源：本研究整理

## 九、高鐵車站型態分析

表 3-8-5 TGV 高鐵車站型態分析

	啓始日	距 Paris 車程	建築型式	主要出入	區位
Avignon	2001	2 h 45 mIn	新建	兩側	外環
Grenoble		3 h	改建	兩側	市中心
Le Mans	1989	55 mIn	增/改建	兩側	市中心
Lyon Perrache	1983	2 h	增/改建	兩側	市中心
Marseille S/C	2001	3 h	增/改建	兩側	市中心
Mnates	1989	2 h	新建	兩側	市中心
Poitiers	1989	1 h 30 mIn	增/改建	單側	市中心
Rennes	1989	2 h	增/改建	兩側	市中心南區

資料來源：本研究整理

## 第四章 高鐵車站特定區發展課題分析

### 第一節 以國土規劃整體發展觀點

#### 一、高速鐵路建設與國土開發關係的觀念釐清

經由第二章車站與縣市基本背景資料分析及第三章法國 TGV 之高鐵車站發展經驗可知：

- (一) 高鐵並非帶動發展的唯一方法，應視為帶動發展的催化劑。
- (二) 高鐵車站功能與效益的不同，對各縣市的影響也不同。
- (三) 爭取重大建設的效益為「正確」比「有就好」重要。
- (四) 發展城鄉特色優先於高鐵通車，搭高鐵本身並非目的，是因當地有值得此的原因，必須擬以產業發展與高鐵建設相輔相成的推動策略。
- (五) 應以獨特且具國家級化或國際級化潛力者優先，且為長期策略推動累積才能達成，不只是辦活動促銷而已，以發展世界級為目標。
- (六) 高鐵車站周圍地區確有開發潛力，但需配合其他發展條件。
- (七) 以公共投資建設配合高鐵車站是強化公共投資效果的可行方法。
- (八) 車站的交通功能必須優先於其他複加的功能。

#### 二、高鐵車站建設整體課題綜整

茲就國土開發之整體觀點，對高速鐵路車站地區發展定位之課題進行整理與說明如下：

- (一) 與原有長途客運運具的競爭問題

- 1.高鐵將分擔台鐵原有之長途運輸功能，使台鐵車站之運輸功能型態有所轉變，如區間車化或捷運化，對未來部份台鐵車站周為地區的土地使用產生衝擊。
- 2.高鐵將吸納部份國內航空客運的運量，影響國內航空業者的營運，對民航相關行業將造成衝擊。

## (二)車站特定區主題定位問題

- 1.車站因區位與鄰近城鄉產業特性與需求不同，對車站特定區主題定位應有不同，須研擬定位指標，以擬訂正確的發展定位，以避免資源錯置，造成公共投資的浪費。
- 2.車站主題定位宜與其他車站區分，以降低發展競爭問題。
- 3.考量國土政策與產業建設計畫，應擬訂符合國家利益及地方產業發展的主題定位。
- 4.配合高鐵車站建設之重大計畫應考量資源分配公平性與群聚效應的平衡點。

## (三)土地開發方式與推動策略問題

- 1.特定區土地開發方式應顧及政府財政情形與市場性，擬訂務實可行的開發模式。
- 2.大多數建設計畫都需經長期開發完成，因此在首長更替之情形下，應考量計畫延續性，持續推動。
- 3.多數高鐵車站鄰近地區皆有其他重大相關建設計畫之投入，部份計畫間的競合問題與時程整合性皆必須重新檢視，降低資源零散浪費。

## (四)維持原都市發展區的競爭力，不致造成舊市區的沒落

- 1.避免因過度重視高鐵新發展區，忽略既有發展或舊市區之更新及改善的資源分配。



- 2.配合高鐵新發展區擬定配合舊市區再發展計畫，確保高鐵設站的帶動地區發展的原始動機與目的
- 3.高鐵車站特定區應視地區資源特性發展適宜的商業類別與強度。

#### **(五)車站轉乘與聯外道路的改善問題**

- 1.高鐵車站之機能應以快速運輸與轉運能力為優先，以快速連通需要發展的地區。
- 2.高速鐵路周圍地區聯外運輸系統需配合高鐵車站通車啓用時程一併完成，以避免運輸功能不彰。
- 3.轉乘動線的設計，須考量步行方便性與距離，可以立體多元的方式轉乘避免地面運具之干擾。
- 4.高鐵聯外道路系統應有快速連通功能，必要時應整體改善周圍地區的道路型態。

## 第二節 以車站所在城鄉發展觀點

本節依車站別將高鐵各車站地區開發之課題整理分析如下：

### 一、台北市與台北車站

- (一)交9及台汽北站的發展定位與轉運設施規模為影響轉運機能之重點。
- (二)與周圍重要設施之串聯與都市設計。
- (三)周圍都會區公車停靠站與長途客運設施的安排，以提昇客運轉乘空間品質。
- (四)與台北車站地區都市再發展計畫的配合。

### 二、台北市與南港車站

- (一)南港站用地應配合輔助營運站的功能，進行調整土地使用。
- (二)發展居住機能時與周圍生活設施之聯結問題。
- (三)與經貿園區間的人行及車行動線問題。
- (四)南港車站地區混合土地使用的純化策略與措施。

### 三、台北縣與板橋車站

- (一)新車站啓用及縣府新辦公區即將完工，未來將產生商圈移轉的問題，如何維持舊商圈的活力。
- (二)周圍地區為已發展區，且密度高，鄰近可供大規模之公共建設之用地難尋。

(三)行政單位遷入專用區後之騰空土地利用問題。

(四)縣內鄰近都市地區至車站之交通轉運問題。

#### 四、桃園縣與桃園車站

(一)重大計畫的時程整合問題。

(二)北部地區同質性開發計畫過多，多以會展為主題，面臨嚴重競合問題。

#### 五、新竹縣市與新竹車站

(一)鄰近重大計畫推動時程的配合。

(二)新竹縣市間的產業發展合作問題，避免都會區內競爭。

#### 六、苗栗縣與苗栗車站

(一)特定區計畫主題定位問題。

(二)車站特定區引進何種公共建設與產業發展配合的問題。

(三)車站通車時程晚且聯外道路系統尚不足。

#### 七、台中縣市與台中車站

(一)車站通車啓用前對地區交通改善策略措施須先完成。

(二)王田交流道及附近交通經常性阻塞的問題。

- (三)周圍自然觀光資源如何配合運用，增加服務機能與強化環境品質，以配合發展中部國際經貿中心的目標。

## 八、彰化縣與彰化車站

- (一)特定區的開發對周圍都市計畫的影響。
- (二)聯外道路的系統尚未完善建立。
- (三)車站與產業發展的動線配合問題。
- (四)欠缺花卉專業發展之基礎研究單位。

## 九、雲林縣與雲林車站

- (一)東西向聯外道路的連通加強問題。
- (二)車站與產業發展的動線配合。
- (三)台大雲林分校，高鐵特定區與三科之間的如何發揮加乘效果。

## 十、嘉義縣與嘉義車站

- (一)周圍都市計畫地區的發展競爭問題。
- (二)車站與產業發展的動線配合問題。
- (三)車站特定區與嘉義縣市人口密集區尚有距離，對養生主題的開發市場性宜擬訂階段性的發展策略。

## 十一、台南縣與台南車站

- (一)距離科學園區距離尚遠，必須建立完善方便快捷的聯絡道路，才能提昇整體的競爭力。
- (二)與周圍都市計畫區的開發競合問題，尤其住宅區、商業區的供給量過多的問題。
- (三)車站區位較為孤立，未來的推動策略應以能獨立營運的活動為優先考量。
- (四)車站主題尚欠缺府城歷史與人文特色的融入。

## 十二、高雄市與左營車站

- (一)北高雄土地使用型態應配合高鐵建設作調整，以適應都市發展需求。
- (二)北高雄地區台一省道沿線與仁愛河沿岸，部份零星工業區及工廠夾雜其間，形成都市發展阻隔，但亦為未來可能的使用提供發展機會。
- (三)規劃區內重大建設計畫與地區性資源間缺乏整體的串連與整合。
- (四)高鐵左營車站功能定位與高鐵延伸至高雄車站的不確定性問題。
- (五)發展左營車站為轉運中心，需以便捷的大眾運輸為其配套措施。左營車站及其週邊發展計畫中，缺乏大眾運輸轉運站的規劃及設置考慮。
- (六)鐵路地下化計畫之不確定性，影響廊帶空間發展之效益。

## 第五章 高鐵車站地區發展構想與策略

### 第一節 國家整體發展政策計畫分析

#### 一、現階段國家整體發展政策

##### (一)國家整體發展政策沿革

中華民國台灣經濟建設成長以「穩定中求發展」的方針，自民國 40 年代起實施四年期之經濟建設計畫，使整體產業結構由農業為主，逐漸轉型為以工業為主，至今商業服務業與高科技業成為我國產業主力，各階段[因應不同發展環境與需求，擬訂相應的國家建設計畫，使我國整體競爭力名列前茅，並創造經濟的奇蹟。歷年我國實施的經建計畫包括：

##### 1.四年經濟建設計畫

- (1)第一期四年計畫(民國 42 年~45 年)
- (2)第二期四年計畫(民國 46 年~49 年)
- (3)第三期四年計畫(民國 50 年~53 年)
- (4)第四期四年計畫(民國 54 年~57 年)
- (5)第五期四年計畫(民國 58 年~61 年)
- (6)第六期四年計畫(民國 62 年~64 年)
- (7)第七期六年計畫(民國 65 年~70 年)
- (8)第八期四年計畫(民國 71 年~74 年)
- (9)第九期四年計畫(民國 75 年~78 年)
- (10)第十期四年計畫(民國 79 年~82 年)

##### 2.國家建設六年計畫(民國 80 年~85 年)

##### 3.跨世紀國家建設計畫(民國 86~89 年暨民國 95 年展望)

#### 4.新世紀國家建設計畫(民國 90~93 年暨民國 100 年展望)

除上述之中期發展計畫外，自民國 60 年起，經建會及其前身依發展須要，曾研擬若干其國家(經濟)建設長期許十年或十年以上)計畫或展望；民國 61 年起，每年並研擬各分年國家(經濟)建設計畫。但也因過去以經濟發展為主軸，忽視環境保護重要性，造成近年來每每發生自然反撲之現象與災害，未來對於國家整體發展將更重視全面性與整合性，使經濟發展、環境保護與生活品質能得到平衡。

#### (二)現階段推動政策之理念架構與展望

現階段國家發展政策計畫為「新世紀國家建設計畫」，為經建會秉持「政府為人民而存在」的施政理念，在國內外主客觀大環境情勢與未來變遷趨勢下，所研擬未來 10 年建設計畫方向與具體建設計畫與策略措施，其中包括民國 100 年的發展展望與 90~93 年的四年發展計畫。整個計畫之理念架構與願景為：

##### 1.願景：建設台灣成為「綠色矽島」

未來決發展以知識及資訊通信科技為本的知識經濟，優先考量生態環境保護，建立公平、正義的社會機制，以確保國家永續發展，並構成富強、美麗與公義的科技大國榮景。

##### 2.計畫理念：以「知識化」激發經濟活力、以「永續化」確保生活環境、以「公義化」增進社會和諧。

##### 3.整體國力提昇策略：以「經濟力」、「資訊力」、「環境力」、「社會力」與「法治力」加速提昇整體競爭力。

##### 4.具體發展原則：

(1)生態環境保育、經濟成長及社會公平協調並進，惟須以生態環境成承載能力為前提。

(2)產業發展與升級，以創意、知識及資訊通信科技為本。

(3)國土規劃開發由點、軸轉為網狀，促進區域發展。

(4)充份發揮市場機能，政策干預以解決及協調市場失靈為前提。

(5)積極擴大經貿與研究發展之國際合作。

## 5.重大建設方案

重大建設方案以「知識經濟方案」與「全球運籌發展計畫」為現階段邁入 21 世紀全球經貿新秩序重整之兩大競爭利基。

## 二、部門建設計畫內容

新世紀國家建設計畫中包含許多具體的建設計畫與策略措施，其中部份建設計畫與策略因國家資源分佈，須與對國家整體發展空間結構結合，因此對未來都會區、生活圈發展將產生影響，未來整合高鐵快速運輸系統後，預期將產生更大的正面效益。而行政院亦針對各部門提出未來的施政方針。茲將新世紀建設計畫施策方向與措施及行政院施政方針中之各部門計畫綜合整理，摘錄部份影響未來空間發展之建設計畫與策略，分述如下：

### (一)經濟建設

因應「知識為本」新經濟時代的來臨，落實推動「知識經濟發展方案」，加速加識與科技的創新、累積，以提高生產力，增進經濟效率；同時，貫徹自由化既定政策、健全金融監理制度、改革稅制、充實基礎設施，以及強化公平交易法制，有效促進知識的創造、流通與應用，大幅提高知識經濟效益。



1.政策方向與政策措施

政策方向	政策措施重點
落實「知識經濟發展方案」	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建立靈活創新及創業機制，鼓勵新興產業發展。</li> <li>• 建構網際網路應用的基礎環境，並擴展資訊科技及網際網路在生產與生活上的應用。</li> <li>• 革新教育體系，並積極培訓及延攬高級人力，以支應知識經濟發展之需要。</li> <li>• 採取因應對策，消弭知識、技術及數位的差距，以及經濟轉型產生的社會問題。</li> </ul>
推動「全球運籌發展計畫」	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 規劃建立電商務相關法制環境，便利企業進行資金流、資訊流、商流等活動。</li> <li>• 整合物流相關作業，使產品的供應、下單、運輸、銷售等跨國經貿活動，都能在台灣快速便捷地完成。</li> <li>• 加強人才培育，充實基礎設施，發展高附加價值轉運服務，使台灣成爲國際採購及運籌重鎮。</li> </ul>
健全財政金融	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強「開源節流」，強化預算編審及執行作業，並擴大辦理獎勵民間參與公共建設。</li> <li>• 取消不合時宜減免稅規定，強化稅務行政，建立公平、合理稅制。</li> <li>• 改進中央統籌分配稅款分配制度，健全各級政府財政。</li> <li>• 規劃設立「金融監理委員會」，統合金融業發展政策及監理事權，強化金融監理機制；健全金融法制，加強金融機構資產品質管理，改革基層金融機構，加速金融現代化。</li> <li>• 引進國際資產公司，加速金融業現代化；持續開放新種金融商品，循序推動資金進出自由化，發展國際金融業務，擴大境外金融市場規模。</li> </ul>
加速產業升級	<p><b>農業方面</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 發展尖端農業科技，促進農業升級，提升農業競爭力；確保糧食安全，生產優質、衛生、安全的農產品，維護消費者權益。</li> <li>• 提升農村環境品質，完善農民社會安全體系，提高農民所得，增進農民福祉；提高農業資源品質及利用效率，加強國土保安，促進生態環境和諧。</li> </ul> <p><b>工業方面</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 強化工業創新、研發能力，加速提升工業技術水準，促進工業轉型與升級。</li> <li>• 加強辦理科技專案計畫，建立完善資訊服務體系，協助中小企業轉型創新，並推動聚落產業合作發展。</li> <li>• 以信保基金提供保證，使傳統產業獲得必要融資；加強辦理工業區土地出租，方便企業取得土地。</li> <li>• 精進國防工業研發、生產能力，支持武器裝備專業廠商建立合格衛星工廠與保修機構。</li> </ul> <p><b>服務業方面</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 提升傳統服務業之生產力與服務品質，創造更高附加價值，促進商業現代化。</li> <li>• 充實網際網路應用之基礎設施，完備相關法規，並加強相關知識之引進與應用，加速電子商務、環保、技術支援及金融服務等知識型服務業發展。</li> <li>• 順應國際傳播事業發展趨勢，適度調整媒體產業結構；結合公眾監督機制，提升節目品質；培育媒體人才，增強節目製作能力，建構現代化媒體發展環境。</li> </ul>
充實基礎設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 積極推動西部走廊高、快速公路網建設，發展高速軌道運輸系統，並建構便捷大眾運輸系統；加強民航場站建設，充實助導航路設備；興建及改善離島港埠、機場設施。</li> <li>• 繼續推動電信自由化，加速整體通訊網路建設。</li> <li>• 研訂「公共工程基本法」（草案），以利公共建設的推動、工程品質及安全的提升。</li> <li>• 建立公共工程施工績效評估機制，強化工程計畫管考。</li> <li>• 健全政府採購制度，落實技師簽證制度，強化執行操作。</li> <li>• 健全民間參與公共建設制度，放寬交通事業經營管制，落實推動獎勵民間參與公共建設。</li> </ul>
促進生產資源有效利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強研發能源科技，提升能源使用效率；擬訂適當能源配比，促進能源多元化。</li> <li>• 協助建廠中的民營電廠排除投資障礙，研擬電力事業施行細則及相關子法，並開放綜合電業、發電業、輸電業及配電業申設，促使電力供應不虞匱乏。</li> <li>• 推動「石油管理法」完成立法工作，健全石油市場管理及發展。</li> </ul>
塑造公平交易環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建立 4C 產業、生物科技產業及商品配送物流事業之公平競爭機制與規範，確保消費者權益。</li> <li>• 建構貿易障礙調查制度及貿易報復機制，並組成貿易救濟爭端解決諮詢小組，強化爭端解決機制。</li> <li>• 建立「貿易救濟預警系統」及「進口救濟個別產品預警系統」資料庫。</li> <li>• 賡續推動民營化工作，建立民營化後公股股權管理機制，並成立特種基金，支應營運艱困公營事業員工年資結算的不足。</li> </ul>

## 2.各行政部門建設計畫重點

在經濟建設方面包括內政、財政與金融、經濟建設、交通等部門計畫，涵蓋部會包括內政部、財政部、經濟部、農委會、交通部與經建會等。其中影響國家整體空間結構之計畫措施如下表。

部門別	建設計畫重點(影響國家整體空間結構之計畫措施)
內政	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 健全古蹟審定制度，平衡公私權益，落實古蹟經營管理工作，推廣古蹟再利用，建立古蹟與其保存區共存共榮之關係。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 健全國土規劃體系，擘劃永續發展國土發展計畫，加強敏感地帶之維護與國土保安工作，促進區域及城鄉均衡發展，推動縣（市）綜合發展計畫；</li> <li>• 加強離島規劃與建設；健全海岸地區保護、開發及經營制度；強化土地開發審議制度，妥善規劃土地資源。</li> <li>• 深化都市人文特色與都市空間的歷史感，讓藝術融入生活空間，凸顯都市的在地特質；注重永續發展、綠生活之都市設計理念，加強生態工法之運用與宣導，減少都市天然災害的可能性；重點推動都市更新計畫，復甦都市機能，提升都市品質。</li> <li>• 規劃整體住宅政策，推動不動產證券化，發展住宅租賃市場，設立不動產資訊中心，並繼續提供購屋低利貸款，活絡不動產市場。</li> <li>• 強化及提升國家公園生態遊憩功能，推動生物多樣性保育與長期生態研究網計畫，確保環境資源完整性；加強都會公園經營管理，提升都會區域休閒空間。</li> <li>• 加強都市防災、建築防火安全科技、建築物地震災害防制科技、綠建築、綠營建等之研究發展與推廣運用；籌建國家級建築防火、性能、材料等建築實驗設施。</li> <li>• 健全災害防救體制，規劃成立空中消防隊、特種搜救隊及訓練中心，強化災害防救效能；充實消防救災人力，加強人員專業訓練；建構救災救護資通訊網路系統，加強緊急救護運送能力。</li> </ul>
財政金融	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 推動兩岸金融往來，並建立有效管理機制，發展我國成為海外及大陸台商資金調度中心。</li> <li>• 儘速完成公有土地及財產清理工作，強化公有土地及財產統籌調配權能；擴大辦理出租、出售、委託經營及改良利用業務，提升公有土地及財產管理績效並增裕庫收；配合各項建設需要，以多元化方式釋出公有土地，供政府及民間營運使用，促進土地利用，帶動產業發展。</li> </ul>
經濟產業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 積極推動中華民國九十一年國家建設計畫，分年達成新世紀國家建設計畫目標；逐步實現綠色矽島建設願景；全力發展知識經濟，落實經發會共識決議，提升國家競爭優勢；配合加入W T O入會之情勢，採取必要之因應措施。</li> <li>• 健全國內投資經營環境，建構企業從事全球運籌發展之基礎環境，解決法令障礙、提供積極性誘因吸引世界一流人才來台工作，鼓勵並吸引僑外資及國內廠商在台設立企業營運總部，深耕台灣，布局全球。</li> <li>• 輔導傳統產業應用資訊科技等新知識推動轉型與升級，以工業區單一服務窗口，提升行政效率，充分提供產業生產用地；協助傳統產業取得資金，建置技術交易中心，促進技術升級，推動企業研發聯盟，鼓勵傳統產業業者合作研發；加強輔導環保與防污產業的發展；繼續推動提升傳統工業產品競爭力計畫，協助業者開發新產品，以提升傳統產業競爭力。</li> <li>• 加強科技人才培訓，建立新興產業，積極輔導主導性新產品開發；推動台灣成為「高附加價值製造中心」及「產業創新研發中心」，以提升產業產出水準；繼續推動高雄、台中港加工出口區轉型為倉儲轉運專區，增設屏東加工出口區，以發展高科技產業及倉儲、轉運等關聯產業。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 落實中小企業宣導服務機制、建構中小企業創業育成平台、提升中小企業科技資訊應用能力、強化中小企業經營管理輔導功能及營造優質中小企業發展環境，提升產業競爭力，促進整體經濟活力。</li> <li>• 協助解決投資障礙，推動具在地特色的體育活動、休閒活動、文化活動、休閒活動、產業活動進一步產業化、高附加價值化，並發展成爲新興服務業，增加就業，活絡地方經濟。</li> <li>• 落實能源政策，推動能源事業自由化；研發推廣新能源及淨潔能源，並鼓勵節約能源及提升能源使用效率；積極推動電力供應計畫，除協助設置民營電廠外，並強化系統供電穩定度，加強區域輸、配電網建設，以確保電力供應無虞。</li> <li>• 改善並落實專利權及商標權審查及管理機制，宣導保護智財權觀念並協調查緝仿冒，提供各界科技資料及資訊化服務，積極參與國際智財權交流合作，建立前瞻行智財權保護環境。</li> </ul>
<p>農業建設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強培訓優質農業人力資源，創新農業科技，加速農產品新品種研發與商業化，建立種原管理機制；建構完整農業資訊體系，發展農業知識經濟，推動農業策略聯盟，健全農業產銷制度，厚植農業競爭利基。</li> <li>• 營造優質農業經營環境，生產具地方特色及衛生安全之高品質農特產品，推廣優良農產品認證制度，輔導農村釀酒產業，發展鄉村休閒酒莊，加速農業轉型；規劃進口米管理，維護稻米產業供需平衡，確保糧食安全。推動國際漁業合作與科技型養殖漁業，生產新鮮質優之高價值漁產品，配合觀光旅遊活動，調整現有低利用率漁港之功能，建構海洋牧場及生態休閒走廊，促進沿近海漁業永續發展。</li> <li>• 再造農漁民團體，強化農漁會功能；規劃輔建集村式農宅，建設現代化農村生活圈，結合地區文化節慶與農業資源，建設休閒農漁園區，增加農村就業機會，展現農村富麗新風貌；辦理農業救助，加強照顧老年農民，增進農民福祉。</li> </ul>
<p>交通建設</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 推動南北高速鐵路建設，逐步建立台灣西部走廊軌道運輸整體路網；推動鐵路局經營企業化及組織民營化，規劃推動都會區鐵路地下化及鐵路重要區段路線立體化工程，強化台鐵區間通勤功能。</li> <li>• 繼續辦理台北都會區大眾捷運系統初期及後續路網建設、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設，推動民間參與中正機場至台北大眾捷運系統建設。</li> <li>• 改善公路運輸服務，建設第二高速公路、北宜高速公路、西濱快速公路，東西向快速公路，拓寬中山高速公路，辦理國道東部高速公路之設計作業。推動電信自由化，加速中華電信民營化；健全電信監理功能，維護電信市場秩序；充實行動、固定、寬頻網路基礎建設；建立電波頻率管理制度，提升頻率使用效能；推動廣播電視數位化，提升廣播電視服務品質。</li> <li>• 強化飛航安全，加強飛安查核制度；推動民航場站建設；加速桃園航空城先期發展計畫；推動台北飛航情報區通訊、導航、監視、飛航管理計畫，持續改善國內各機場助導航設施；爭取國際航權，拓展營運空間。</li> <li>• 以國際級的品質持續辦理國家風景區建設並改善現有風景區之遊憩品</li> </ul>

	質，導引民間投資觀光遊憩設施，發揮在地人文與生態特點，總體規劃遊憩網絡，促進民眾在國內旅遊；輔導觀光產業升級，建置具台灣魅力觀光網站，加強國際觀光宣傳，延長外國觀光客來台觀光時間。
--	--

## (二)教科文建設

面對科技發展一日千里的新世紀，應加強文教建設，提升國民素質，強化科技研發創新能力，厚植國家長期發展潛能，並加速建設台灣成爲兼具人文與高科技的現代化國家。

### 1.政策方向與政策措施

政策方向	政策措施
精進科技能力	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強科技經費投入，培育與延攬科技人才，提升學術研究的質與量。</li> <li>• 加強應用技術研究發展，強化產學合作研發機制，整合運用科技資源。</li> <li>• 加強環保科技研究，開發潔淨技術；加強人文科學研究，調和人文與科技發展；加強科學教育研究，改善科學教育環境；加強兩岸科技交流及國際合作。</li> <li>• 建設台南科學工業園區，並規劃新竹科學工業園區四期園區爲生物科技、光電及通訊產業並重之園區。</li> <li>• 規劃推動新設園區，並建設鄰近衛星科學園區，形成高科技產業聚落。</li> </ul>
建構學習社會	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建構優質幼兒教育環境，降低國民中小學班級學生人數，促進高中職教育多元化與社區化，追求大學教育卓越化。</li> <li>• 建設完善資訊化校園環境，提升教師及學生網路應用知能，增進國民科學素養。</li> <li>• 成立永續發展的綠色學校基地、環境教育學習中心。</li> <li>• 鼓勵國民從事終身學習活動、學習型家庭教育活動及主動運用資訊網路學習的習慣和能力。</li> </ul>
強化人力培訓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 強化公共職業訓練機構機能，協助企業員工職涯發展規劃；加強辦理弱勢族群職業訓練，提升就業能力。</li> <li>• 建構職業訓練網，促進職業訓練方式彈性化與及時化，推廣職業訓練社區化與多元化。</li> <li>• 積極推動技能檢定制度，擴大辦理技能檢定與技能競賽，落實技術士證照效用。</li> </ul>
豐富文化內涵	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 健全文化行政機制統一文化事權，。</li> <li>• 推動社區總體營造，創造新台灣文化，以文化振興帶動心靈改革、社會改造。</li> <li>• 統一駐外文化機構事權，增置海外文化據點，積極推展國際文化交流，協助推展實質外交。</li> </ul>
增進國民體能	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 培訓優秀運動選手，提升競技運動實力；普及國民運動場地，改善全民運動環境。</li> <li>• 推展兒童、婦女、銀髮族、青少年、職工休閒運動，保障特殊族群運動</li> </ul>

	<p>權利。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 實施國民體能檢測，提供適當運動處方；加強國軍體能訓練，提升國軍戰力。</li> <li>• 規劃辦理專業人員普查及登記，建立專業人員檢定、授證、進修制度；鼓勵民間捐資，擴增國家體育資源。</li> </ul>
--	--

## 2.各行政部門建設計畫重點

在教科文建設方面包括：科技、教育、人力、文化與體育等部門計畫。涵蓋部會包括國科會、經濟部、教育部、文建會、勞委會與經建會等。

部門別	建設計畫重點(影響國家整體空間結構之計畫措施)
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 活用並整合公私部門空間與學習資源，建立終身學習網絡與環境，健全終身教育法制；鼓勵公私立機構成立學習型組織；推動各級學校配合從事終身教育改革；擴大推展成人基本教育，增加終身學習機會；推動學習型家庭，奠定學習社會之基礎。</li> <li>• 加強縮減城鄉數位落差問題，強化資訊教學師資，加強推動資訊與網路教育，提供平等之數位學習環境；運用網路資源改進教學模式，提升網路教學品質，建構網路學習體系。</li> <li>• 追求大學卓越發展，提升學術研究水準；健全大學法制基礎，落實大學自主；建構大學國際化環境，提高大學國際競爭能力；調整大學教育資源分配，重點規劃推動大學校際合作與整合；建立大學評鑑機制，提升高等教育品質。</li> <li>• 提升國際學術地位，拓展國際學術交流空間，厚植學術外交基礎；研究改革公費留學制度，增設尖端科技學門。</li> </ul> <p>籌設國立教育研究院，整合教育研究資源，從事長期性、整體性之教育研究。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 推動社區體育，落實全民運動推展；加強運動人才培訓，提升競技水準；積極參與國際體育活動，爭取主辦國際運動競賽，增進國際體育與學術交流、互訪及合作。</li> </ul>
科技發展	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 擴建新竹科學工業園區，加速建設台南科學工業園區，積極推動中部科學工業區之開發，並營造北、中、南高科技產業聚落，建設台灣成爲綠色矽島。</li> <li>• 以國家型科技計劃及建立專區，重點支持生物技術、奈米技術及軟體技術之開發，支援下階段微電子、資訊、通信、光電、精密器械、航太、生物製藥等領域科技之發展。</li> <li>• 加強能源科技研究，推動新能源、再生能源科技與能源節約技術的研發、運用。</li> </ul>
文化建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 推動文化資產保存維護及歷史建築保存維護、活化、再利用；營造具歷史感、美感與人文氣息的生活空間。</li> <li>• 加強地方藝文及文史資料調查，建立國家文化資料庫，均衡城鄉文化發</li> </ul>

	<p>展，充實改善地方文化設施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 促進國際文化交流，辦理海外新聞文化中心藝文展演，輔導地方辦理國際文化藝術活動，引進國際最新藝術資訊，推薦展演團隊參與國際重要藝術活動，與國際簽訂文化合作協定及互惠獎項，加強文化藝術人才交流研習，提升我國文化藝術地位，增進國際友誼。</li> <li>• 推動閒置空間再利用，賦予舊建物新風貌，提供創作、展演及民眾親近參與藝文活動空間，營造優良文化環境，帶動國家整體藝文資源之有效運用。</li> </ul>
--	---

### (三)環境建設

順應綠生產、綠生活潮流，除依循國際環保規範，運用新科技充實環保設施外，並加強環境保護、維護生態平衡及改善生活環境，建設綠色家園，確保世代子孫公平、恆久享用自然資源。

#### 1.政策方向與政策措施

政策方向	政策措施
加強環境保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 規劃興建環境基礎設施，如：廢棄物處理廠及處理設施、污水下水道等。</li> <li>• 加強環境衛生、環境用藥及毒性化學物質管理，推動公害污染防治工作，並健全公害糾紛處理機制。</li> <li>• 妥善處理廢棄物，建立廢棄物減量、資源化之機制，並防範廢棄物非法棄置。</li> <li>• 推動 21 世紀環境品質監測，落實環境影響評估及追蹤監督，建置環境管理資料庫與整合資訊網，並推廣環保業務電子交換作業。</li> <li>• 積極參與國際環境保護活動，促進國際合作及交流；加強與國內外環保團體之良性互動，提升國內環保非政府組織參與國際事務的能力。</li> </ul>
落實生態保育	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強辦理國家公園區域內之生態資源及人文資產保育工作，維護國家公園生物多樣性，整建遊憩環境與設施，落實保育、育樂及研究三大目標。</li> <li>• 加強山坡地水土資源保育，強化國土保安；保育野生動、植物及自然景觀，維護自然生態；保育海洋生態，永續利用海洋資源。</li> </ul>
改善生活環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 制定「城鄉計畫法」，落實國土、直轄市及縣（市）綜合發展計畫，促進城鄉均衡發展。</li> <li>• 充實地方文化設施，擴大辦理「充實離島及偏遠地區文化設施計畫」，優先輔導改善離島及偏遠地區文化設施。</li> </ul>

#### 2.各行政部門建設計畫重點

在環境建設方面包括：環境保護、生態保護、城鄉發展等部門計畫。涵蓋部會包括內政部、環保署、經濟部與經建會等。

部門別	建設計畫重點(影響國家整體空間結構之計畫措施)
環境保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 配合綠色矽島建設藍圖，兼顧生態保育及經濟發展，並推動設置環保科技園區計畫，執行國家環境保護計畫，推動國家永續發展，改善生活環境品質。</li> <li>• 加強環保科技研究，鼓勵污染預防、清潔生產、永續能源技術之研發；加強國際環保人才培訓，推動國際環保合作與交流，積極參與國際環保事務，落實環保外交。</li> </ul>

#### (四)社會建設

為確保經濟設成果為全民共享，秉持「以人為本、關懷為主」理念，強化就業安全體系，健全社會福利制度，提升醫療品質，建立關懷社會；同時，徹底整頓治安，維護公共安全，促進社會祥和。

##### 1.政策方向與政策措施

政策方向	政策措施
強化就業安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 修訂勞動法規，開拓部分時間工作與非典型僱用型態就業機會。</li> <li>• 推動職業訓練彈性化、訓練層次專精化，加強就業服務，促進國民就業。</li> <li>• 完成勞工退休制度改制，建立合理可行之退休金制度；健全職工福利金制度，落實勞工住宅補助政策。</li> </ul>
健全社會福利	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 規劃實施國民年金制度，保障老年、殘障及遺屬基本生活。</li> <li>• 設置及改善少年、老人、身心障礙者福利機構；加強推展居家服務、長期照護、社區照顧、日間照顧等服務。</li> <li>• 加強社區專業人力與志願服務人員之培訓及運用，推動社會福利社區化。</li> <li>• 加強非政府組織的扶植與管理，包括人才培訓、資源整合、資訊管理系統之建構等，以增進政府與企業間之溝通，激發國人社會參與意願，促進非政府組織健全發展。</li> <li>• 建立農民社會安全制度，提供高齡農民各種福利服務。</li> <li>• 持續推動「原住民族發展方案」，改善原住民生活環境，提升原住民社會競爭力。</li> <li>• 落實性侵害及家庭暴力防治工作，建構婦女與兒童人身安全保護網絡；提供婦女專業及成長的多元學習管道，健全兒童照護體系，提高婦女與兒童福利服務品質。</li> </ul>
提升醫療品質	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 落實全民健康保險財務責任制，建立永續經營的財務制度，保障民眾就醫權益。</li> <li>• 提供多元化醫療服務，提升醫療照顧之總體效益；加強精神病患、身心障礙、山地離島及原住民之醫療照護，並強化緊急醫療動員救護體系。</li> <li>• 以機動化、資訊化、專業化、全民化、國際化推動防疫工作，並加強各種醫藥衛生科技研究。</li> </ul>
加強公共安	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建立建築物材料檢驗及室內裝修管理制度。</li> </ul>



全	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強建築物公共安全檢查及申報，並輔導民間成立建築物管理維護機構，協助辦理公共安全、室內裝修抽複查或審查工作，維護建築物公共安全。</li> <li>• 加強耐震技術與規範研究，有效提升建築物耐震能力。</li> <li>• 落實「災害防救法」，健全災害防救體系，提高緊急救護品質及災害搶救能力。</li> </ul>
改善社會治安	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 加強查緝毒品、走私、偷渡，強力掃除黑道暴力，全面淨化治安環境。</li> <li>• 培育各類犯罪偵查專精人才，建立犯罪案件資料庫，強化犯罪防治及偵防能力。</li> <li>• 加強員警教育訓練及考核工作，提升警察執勤能力；輔導成立守望相助巡守組織，建立社區治安維護體系。</li> <li>• 建立「犯罪資金查緝系統」，俾利司法機關追查資金流向。</li> </ul>

## 2.各行政部門建設計畫重點

在社會建設方面包括：公共安全、社會治安、醫療保健、勞工與農漁民福利、婦幼福利與安全、原住民族發展與其他社會福利等部門計畫。涵蓋部門包括衛生署、勞委會、原委會、客委會、僑委會、內政部等。

部門別	建設計畫重點(影響國家整體空間結構之計畫措施)
衛生醫療	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 繼續推動中藥之研究發展與中醫之科技研究；提升醫藥衛生研究水準，促進生物科技產業發展。</li> </ul>
勞工	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 因應全球化以及科技化所帶來的問題；建構動態就業安全體系，強化積極就業政策，推動永續台灣就業工程，結合社區發展特色，創造工作機會，協助弱勢族群職訓與就業；調整職訓體系，更新訓練職類，培訓新興產業及科技人才，加強在職人員進修、第二專長及失業者轉業訓練；健全技能檢定法制，落實技術士證照制度；檢討並調整外籍勞工政策，加強外籍勞工管理，降低引進外籍勞工衍生負面影響。</li> <li>• 協助解決勞工居住問題；輔助辦理勞工托兒暨特殊性勞工福利服務；推動勞工教育，促進勞工終身學習；推動勞工教育，促進勞工終身學習。</li> </ul>
原住民及客家	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 研擬原住民族保留地管理制度，加強部落生態與環境保育，改善原住民地區基礎設施；普及原住民地區部落飲水，健全原住民融資體系，輔導原住民工商業發展；輔助原住民建購修繕住宅，規劃都市原住民多元住宅措施。</li> <li>• 發揚客家文化，維護客家文物、古蹟之保存，重建客家文化傳承機制；推動客家語言教育，培育客家人才；建立客家識別系統，強化客家族群之認同。</li> </ul>
蒙藏及僑務	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 強化華僑文教服務，建構全球華文網路學習資源中心，推展民主多元文化教育交流，增進僑民福祉。</li> </ul>
重建區建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 協助產業恢復產銷機能，發展觀光及地方特色產業，改善經營環境，吸</li> </ul>

引新產業投資，活化產業經濟。

- 結合民間團體及替代役，加入重建服務，加強民眾服務中心功能，提供居民重建資訊與說明；規劃設置博物館，完整保存地震災後相關檔案資料。

### 三、建設計畫綜整分析

國際經貿競爭日趨激烈，各國無不以發展科技產業為主軸，期望在下一波之國際競爭中能取得優勢地位。台灣在過去數十年之經建計畫下所產生的台灣經濟奇蹟，舉世稱道，而近十年科技產業的蓬勃發展也向國際證明我國的產業轉型及調整彈性；而目前全球正邁入新的產業轉型與競爭期，我國尚有許多基礎建設與措施亟待擬訂與推動，依據前述新世紀建設計畫與行政院施政方針的重點內容，未來台灣可透過推動與建立中心或專業區的方式，將政府與地方資源整合，運用群聚效應帶動產業昇級，並以快速之運輸系統即高速鐵路，將各不同中心或專業區快速串聯，使群聚效應更能有效發揮。

未來國家整體發展需要的資源包括：具創意的人才、創業的機制、科技研發人才，包括農業、光電、能源、環保、生物、電信等各種尖端人才、國際經貿物流行銷中心、企業營運總部、企業資金來源的國際金融中心、以及國際文化中心、健康與體育發展中心等全面而重點性的建設。茲將應儘速推動的新事業中心或專業區，以作為未來國家整體發展的基礎，整理說明如下：

#### (一)在產業經濟建設方面

- 1.國際金融中心
- 2.國際經貿區與物流中心

#### (二)在學術與科技研發方面

- 1.生物科技園區與研究中心

- 2.農漁業生物科技中心
- 3.中醫藥研究中心
- 4.能源科技中心
- 5.環保科技中心
- 6.國際學術中心

### (三)在教育與人力資源方面

- 1.創意與創業中心
- 2.人力資源培育中心
- 3.國家教育中心

### (四)在藝術文化建設方面

- 1.國際藝術文化中心
- 2.亞洲文化中心
- 3.媒體事業中心

### (五)在生活環境建設方面

- 1.國家體育園區與休閒運動中心
- 2.山林與海洋生態觀光發展中心
- 3.宗教生活中心
- 4.銀髮安養生活中心

## 第二節 國家整體與地方資源分佈特性分析

本研究案期兼顧國家整體發展與地方資源特色，使既有資源有效運用，新投入資源產生帶動效果，降低特定區間之競合問題，透過各車站特定區的不同分工機能，以高鐵快速連接各特定區，發揮整體效果，提昇國家競爭力，改善全民之生活環境。基於上述，對國家競爭力相關的整體資源與地方資源特性須有所了解，以進行各車站特定區之定位。前述章節中已針對國土計畫及各縣市及車站區發展現況及需求加以說明，本節則針對以國家資源分佈之整體觀點及地方資源特性加以整理，以作為後續擬訂車站特定區定位指標與定位方向之參考。

### 一、國家整體資源分佈特性

#### (一)行政資源

國內行政資源在中央政府方面一直以首都台北市為中心，包總統府及五院皆在市內，並且多分佈於台北火車站鄰近地區；省級單位則位於中部地區以南投市(中興新村)為主，省府虛級化後，原行政中心大多轉變為行政院中部辦公室使用，另有部份則分佈於台中市內與台中縣霧峰鄉。

近年政府為改變過去重南輕北的建設投資不均衡現象，在高雄市也成立行政院的聯合行政中心。但大體而言，國內的行政中心仍以台北市為主。

#### (二)國際貿易

##### 1.航空海運門戶

目前國內主要國際機場為桃園中正國際機場，對北部區域經貿幫助甚大。南部則以小港機場為對外門戶，但規模尚不及中正機場。國內其他的主要機場尚有台北松山機場、台中水湳機場與台南機場等。

在對外經貿商港方面，以高雄港為主，目前貨運吞吐量仍是

世界名列前茅的港口。此外，基隆港則為北部對外主要港口，為距台北市最近的國際港。台中港為十大建設時期所興建的國際港，但其運能一直未能有效發揮。

## 2.國際經貿會展設施

目前國內具國際展覽水準且規模最大的會展中心為台北世界貿易中心。但其不敷使用情形嚴重且持續多年。近年啓用在鄰近地區之世貿二館稍疏解其負荷情形。最近剛啓用的經貿展覽館尚有台北縣工商展覽館，而目前在高雄與南港二處皆規劃有大型國際經貿會展中心，但距離完工營運尚需一段時間。

### (三)金融服務

國內金融相關服務中心一直以來皆以台北市為主要發展區。包括本國銀行、證券業、保險業者皆以台北市為主要設行庫地點。就整體總金融家數而言，金融服務業在各縣市的分佈情形依序是台北市 1016 家、台北縣 643 家、高雄市 398 家、桃園縣 334 家、台中市 317 家。此外，外商銀行保險機構的分佈情形為台北市 60 家、高雄市 10 家、台中市 9 家。

### (四)人力資源

在人口分佈方面，根據民國 89 年的統計，全台人數已超過 2200 萬人，其中人數分佈最多的區域為北部區域約為 960 萬人，而台北縣市合計超過 660 萬人。其次為南部區域的 640 萬人，在其次為中部區域為 560 萬人，而東部區域(花蓮、台東)合計僅近 60 萬人。因此在全國人力資源分佈上，北部區域仍較為充足，也因此多數私部門資源也相繼投入造成正向循環。

### (五)產業發展

#### 1.商業服務業

##### (1)就業人口

北部區域一向是全國商業服務業主要發展區，就業人口約

為 250 萬人，為中部及南部區域的總和。南部區域約為 144 萬人，中部區域約 113 萬人。東部因人口較少，市場業較小，因此從業人數約僅 14 萬人。

### (2)大型百貨購物中心設施

大型百貨購物中心設施與人口分佈(即市場位置)關係密切。因此國內主要的大型百貨與購物中心之分佈為台北市、高雄市、台北縣、桃園縣市與台中市等。

### (3)顧問機構

顧問機構為不僅服務個人，亦負有服務公司企業等功能，因此與對區位要求最為嚴格，基本上行政、經貿、金融機能較強的地區，對顧問機構的整合機能發展最有利，因此顧問機構多集中主要都市地區，尤以台北市為主，其次為台北縣、高雄市、台中市等。

## 2.農漁牧業

### (1)就業人口

相對於北部區域商業服務業機能的發達，中南部之農漁牧業發展遠較北部區域為重要。就業人數最多為南部區域約 31 萬人，中部區域約 29 萬人，而北部區域僅 6 萬人，也就是說，中南部區域的農漁牧業從業人數皆為北部之 5 倍左右。

### (2)農漁牧業面積

A.水稻種植面積：依序為彰化縣 55,166 公頃、雲林縣,48,667 公頃、嘉義縣 36,834 公頃、台南縣 33,488 公頃。

B.花卉類種植面積：彰化縣 4,825 公頃、南投縣 1,034 公頃、屏東縣 621 公頃。

C.水果類種植面積：屏東 41,597 公頃、南投 32,202 公頃、台南 27,354 公頃。

D.蔬菜類種植面積：雲林 42,899 公頃、台南 20,132 公頃、

彰化 19,352 公頃、嘉義 17,924 公頃。

E. 畜牧業面積：屏東 3,256 公頃、雲林 2,448 公頃、台南 2,344 公頃、彰化 2,112 公頃。

F. 鹹水魚塢養殖面積：台南 8,063 公頃、雲林 3,949 公頃、嘉義 3,516 公頃

G. 淡水魚塢養殖面積：台南 6,097 公頃、屏東 2,967 公頃、高雄 2,919 公頃、雲林 2,598 公頃

### 3. 製造業

#### (1) 就業人口

製造業一向我國之產業經濟發展重心，雖然近年來產業結構轉型往三級產業發展，但製造業仍佔有相當重要的地位。就從業人數而言，北部區域 152 萬，而中部區域與南部區域相當，皆在 97 萬人左右。東部區域製造業一向不發達，雖然數年前曾推動產業東移，目前從業人數約為 6 萬人。

#### (2) 各業別廠家數

在製造業總家數方面，根據各縣市工業發展調查統計資料中顯示，我國製造業發展區主要分佈在三個地區，一為台北縣市與桃園縣總計約 30,391 家；其次為台中縣市與彰化縣之 24,798 家；再其次為台南縣市、高雄縣市之 14,821 家。其各業別比重分佈如下：

A. 食品、飲料：彰化縣(11.22%)、台北縣(11.06%)、台南縣(9.42%)。

B. 紡織：桃園縣(23.65%)、台北縣(23.60%)、彰化縣(23.38%)。

C. 傢俱：台中縣(24.23%)、台北縣(14.31%)、彰化縣(12.60%)。

D. 印刷：台北縣(38.94%)、台北市(10.94%)、台中縣(9.48%)。

E. 化學：台北縣(18.06%)、桃園縣(16.80%)、台中縣(9.95%)。

F. 金屬製品：台北縣(25.47%)、台中縣(17.71%)、彰化縣

(15.96%)。

G.機械製修：台中縣(26.90%)、台北縣(18.86%)、桃園縣(11.33%)。

H.電子電機：台北縣(38.52%)、桃園縣(16.89%)、台中縣(7.97%)。

I.精密器械：台北縣(25.34%)、台南縣(16.97%)、台南市(10.76%)。

#### 4.高科技產業群聚地區

在新竹科學園區設立後，高科技產業為近十年中對我國經濟發展佔有最重要的地位之一，未來高科技產業仍是帶動我國產業轉型的重要項目。高科技產業目前仍以北部地區為主，尤以新竹縣市、台北縣市及桃園縣市為主。而中南部地區之台中縣市與台南縣市亦有相當多之電子業聚集。

### (六)產業基盤設施

產業(尤其製造業)之發展對水電等基盤設施之需求殷切，以下就目前國內主要水庫(千萬立方公尺以上者)與主要電廠(裝置容量在百萬千瓦以上者)之分佈情形說明如下：

#### (1)水庫

A.北部區域主要水庫：翡翠、新山、石門、榮華、大埔水庫等總計約 6 億 8,900 萬立方公尺。

B.中部水庫等總計約：鯉魚潭、永和山、明德、德基、谷關、霧社、集集、日月潭、明湖、明潭水庫等總計約 7 億 7,400 萬立方公尺。

C.南部水庫等總計約：曾文、蘭潭、仁義潭、烏山頭、白河、南化、阿公店、鳳山、牡丹水庫等總計約 11 億 7,200 萬立方公尺。

#### (2)電廠



- A.水力發電廠：主要分佈於南投縣之日月潭、明湖、明潭、大觀及台中縣之大甲溪沿線之電廠如德基、青山、天輪電廠。水力電廠必須靠島內河川資源，因此多與水庫所在位置相關。
- B.火力發電廠：主要分佈於高雄縣市之興達、大林發電廠及台中縣之台中火力電廠，此外台北縣之協和、林口電廠及雲林麥寮、苗栗通宵等皆為國內主要火力電廠分佈地區。由此也可看出，火力電廠沿海邊分佈，主要原因與電廠發電燃料必須仰賴海運進口有關。
- C.核能發電廠：目前核一、二廠皆位於台北縣貢寮鄉，核三廠則位於屏東縣恆春鎮。目前核四廠的工地亦位於貢寮鄉。

## (七)學術研究與補教機構

### (1)大學院校

國內大學以上院校包括綜合性大學及專門性學院等系所，茲將其分類別整理如下：(四技二專未計入)

- A.醫藥衛生類：包括北部 7 所、中部 2 所、南部 5 所及東部 1 所。
- B.數理科技類：包括北部 22 所、中部 7 所、南部 9 所及東部 2 所。
- C.商管觀光類：包括北部 22 所、中部 6 所、南部 7 所及東部 1 所。
- D.農林漁牧類：包括北部 4 所、中部 2 所及東部 1 所。
- F.社會教育類：包括北部 19 所、中部 7 所、南部 7 所及東部 4 所。
- G.藝術文化類：包括北部 25 所、中部 7 所、南部 9 所及東部 1 所。

H.人文哲學類：包括北部 22 所、中部 6 所、南部 7 所及東部 1 所。

### (2)研究機構

A.北部：包括基隆之水產試驗所、南港之中央研究院、國家實驗動物繁殖及研究中心；台北市之生技開發中心、藥劑中心、地震研究中心；桃園縣龍潭之中科院；新竹縣市之工研院、食品工程研究所、動物醫學研究所、高速電腦中心、同步幅射中心、毫微米元件實驗室、晶片設計中心、精儀中心等。

B.中部：包括台中縣之農業藥物毒物試驗所、彰化畜產試驗所、苗栗縣竹南之國家衛生研究院、台灣動物科技研究所與中部縣市山區之林試所等。

C.南部：包括台東、屏東、台南畜產試驗所、農業改良所、林業試驗所、台南善化之亞洲蔬菜中心、歸仁航太實驗場、台糖公司研究所等。

### (3)補教機構

國內補教機構層次尚低，雖有逐漸朝電腦資訊等方向轉變，但目前仍以語言及升學機構為主，集中都會區主要城市火車站鄰近地區，如台北火車站旁之南陽街，在高雄火車站與台中火車站附近亦有相當之分佈。此發展與方便的大眾運輸轉運機能有相當密切之關係。

### (4)職訓機構

國內職訓機構仍以公辦公營為主，目前勞委會各職訓中心分佈如下：

A.北部區域：桃園 3 處、台北市 2 處、台北縣 1 處與基隆市 1 處。

B.中部區域：台中市 1 處。

C.南部區域：高雄市 2 處及台南縣 1 處。

## (八)醫療設施

根據國內之大型之區域醫療設施包括醫學中心、準醫學中心、區域醫院、準區域醫院及地區教學醫院之統計，其院所數分佈情形為在北部區域共計 52 所，包括台北市 22 所、桃園縣 11 所、台北縣 9 所、新竹縣市 6 所及基隆市 4 所等。在中部區域方面共計 36 所，包括台中市 10 所、台中縣 7 所、彰化縣 6 所、雲林縣 5 所、苗栗縣 4 所及南投縣 4 所。在南部區域方面，總計 29 所，包括高雄市 10 所、台南市 6 所、屏東縣 5 所、嘉義市 3 所、嘉義縣 2 所、台南縣 2 所與高雄縣 1 所。在東部區域方面總計 8 所，包括花蓮縣 4 所、台東縣 2 所及宜蘭縣 2 所。

## (九)運動體育設施與學校機構

### (1)運動體育設施

目前國內尚無整體集中之體育運動園區，多為零散分佈之單項標準體育設施，目前以體育園區之名可供舉辦單項國際體育競技之運動體育設施，包括天母運動公園子棒球場、宜蘭羅東運動公園、嘉義運動公園及台北縣林口、桃園巨蛋、高雄縣市之中正技擊館等綜合體育館與各縣市立體育館場等。

### (2)運動體育學校

- A.北部區域共計 9 所，包括北體、政戰、國體、台灣師大、台北師院、新竹師院、輔大、文化、淡水工商等。
- B.中部區域計 2 所，包括台中師院、台灣體院等。
- C.南部區域計 6 所，包括南師院、屏東師院、高雄師大、嘉義大學、真理大學、大仁學院及左營國手訓練中心。
- D.東部區域計 3 所，包括台東師大、花蓮師大、東華大學。

## (十)人文資源

### (1)原住民與客家人分佈

A.原住民分佈：以東部各縣市爲主，分佈包括新竹、苗栗、宜蘭、花蓮、台東、屏東、高雄縣、嘉義縣、南投縣山地鄉等。

B.客家人分佈：以北、中、東部爲主，包括桃園縣、新竹縣、台中縣、南投縣、台東、花蓮、屏東等各縣之部份鄉鎮及高雄縣美濃鎮等。

## (2)文化遺址

全台各縣市超過 1500 處，目前被發現者以台東卑南文化遺址最具規模。

## (3)古蹟

國內之古蹟最密集、數量最多的縣市爲台南市，向爲台南市最大特色。茲將古蹟分佈較多之縣市說明如下：

A.台南市：一級 7 處、二級 8 處與三級 38 處。

B.台北市：一級 2 處、二級 5 處與三級 26 處。

C.台北縣：一級 2 處、二級 6 處與三級 17 處。

D.彰化縣：一級 2 處、二級 4 處與三級 19 處。

E.新竹市：二級 3 處與三級 9 處。

## (十一)媒體

### (1)廣播、電視公司數

A.廣播：台北市 25 家、高雄市 18 家與台中市 15 家。

B.無線電視：台北市 5 家與高雄市 1 家。

C.有線電視：台北縣 15 家、台北市 9 家、台中縣 5 家、高雄市 4 家、彰化縣 4 家。

D.直播衛星：台北市 3 家。

### (2)出版社家數

出版社在北部區域最多，計有 824 家；其次爲中部區域有

103 家；再其次為南部區域的 83 家；東部區域最少為 3 家。

(3)全國性報社

台北市 3 家，包括中時、聯合與自由等三大報系。

(十二)藝術文化

(1)大型藝術文化中心、表演廳、主題博物館

目前國內之藝文表演設施與活動仍以台北市為主，因此北部區域的藝文比重相對於中南部高出許多。目前各區域重要的藝文設施如下：

A.北部區域：包括中正文化中心、國家圖書館、傳統藝術中心、國父紀念館、史博館、社教館、當代藝術館、台博館、故宮、北美館、台灣藝術教育館、海科館、各縣市文化中心、順益原住民文化園區等。

B.中部區域：包括自然科學博物館、昆蟲館、台灣美術館、各縣市文化中心、台中縣立港區藝術中心、台灣工藝研究所等。

C.南部區域：包括科工館、文化資產保存研究中心、海生館、奇美博物館、高美館、各縣市文化中心、原住民文化園區等。

D.東部區域：包括史前文化博物館、各縣市文化中心等。

(2)民俗工藝

A.陶藝：主要分佈於桃園鶯歌、南投集集水里、苗栗公館、高雄美濃、嘉南交趾陶等地區。

B.民俗燈籠：主要分佈於新竹、鹿港、北港、臺北萬華等地區。

C.木雕：以苗栗三義為主要地區。

D.奇木傢俱：主要分佈於苗栗三義、南投埔里、花蓮瑞穗、臺東太麻里等地區。

- E.竹編：主要分佈於南投縣竹山、鹿谷等地區。
- F.藺草編織：主要分佈於苗栗苑裡、台中大甲等地區。
- G.宗教法器：主要分佈於臺北三峽、桃園大溪等地區。
- H.觀音石雕：主要分佈於八里、五股、三重、淡水等地區。
- I.大理石雕：以花蓮為主要地區。
- J.寶石加工：主要分佈於花蓮、台東等地區。
- K.奇石加工：主要分佈於彰化二水螺溪石、埔里龜甲石、木紋石等地區。

### (十三)自然環境條件與環境保護

#### (1)氣候

- A.日照時數：中南部日照時數多於北部與東部地區，平均每年約 2000 小時。
- B.風速：風速較大地區包括恆春、新竹，而屏東、花蓮、宜蘭則因地形及區位影響，為風速較小地區。
- C.年雨量：以北部平均較高，其中台北達 2744 公釐，其他依序為恆春 2326 公釐、台中 1797 公釐、新竹 1756 公釐、台南 1754 公釐、高雄 1576 公釐、嘉義 1350 公釐等。

#### (2)自然保留區、野生動物保護區

- A.北部區域計 9,985 公頃，包括淡水河紅樹林、關渡、坪林台灣油杉、哈盆、插天山、鴛鴦湖、南澳闊樹林、挖子尾、烏石鼻海岸、宜蘭無尾港水鳥、台北市野雁保護區、棉花嶼及花瓶嶼野生動物區、蘭陽溪口水鳥區等地區。
- B.中部區域計 11,210 公頃，包括苗栗三義火炎山、九九峰、大肚溪口野生動物區、武陵櫻花鉤吻鮭野生動物區等地區。
- C.南部區域計 7,232 公頃，包括嘉義台灣葉蘭、出雲山、烏山頂泥火山、墾丁高位珊瑚礁、楠梓仙溪野生動物保護

區、台南四草野生動物區等地區。

D.東部區域計 59,082 公頃，包括玉里野生動物區、新武呂溪魚類保護區、大武台灣穗花杉、大武山、紅葉村台灣蘇鐵等地區。

### (3)河川流域面積

台灣地區河川受地形影響，河川長度短而湍急流入海，因此普遍來說流域面積皆不大，但其流域內多富含山林與平原之人文與自然生態。北中南各有一條流域面積較大河川，分別為淡水河、濁水溪與高屏溪。茲將全台各區域主要河穿流域面積分述如下：

A.北部區域：淡水河 2725 平方公里、蘭陽溪 978 平方公里。

B.中部區域：大甲溪 1232 平方公里、烏溪 2025 平方公里、濁水溪 3155 平方公里。

C.南部區域：曾文溪 1176 平方公里、高屏溪 3256 平方公里

D.東部區域：花蓮溪 1507 平方公里、秀姑巒溪 1790 平方公里、卑南溪 1603 平方公里。

## (十四)觀光遊憩

### (1)國家公園

A.玉山、太魯閣、雪霸國家公園：中部與東部區域山區，以山林動植物生態保護為主。

B.陽明山、金門：台北與離島之近市郊特殊人文地理景觀為主。

C.墾丁：在南部恆春地區，以海洋生態景觀與保護為主。

### (2)國際觀光旅館

A.北部區域計 30 家，包括台北市 25 家、新竹市 2 家與桃園縣 3 家。

B.中部區域計 8 家，包括台中市 6 家與南投縣 2 家。

C.南部區域計 12 家，包括高雄市 8 家、台南市 1 家、台南縣 1 家與屏東縣 2 家。

D.東部區域計 6 家，包括花蓮縣 5 家與台東縣 1 家。

表 5-2-1 國家整體資源分佈現況表

資源別	資源指標	全國性資源主要分佈地區																										
行政資源	國家級行政機構	總統府、五院：台北市 院轄單位：中部聯合辦公室(南投縣中興新村、台中市、台中縣霧峰)、南部聯合辦公室(高雄市)、省府與省諮議會(中興新村、霧峰)																										
國際貿易	航空、海運門戶(國際機場、港口)	國際機場：桃園、高雄 國際港：基隆港、台中港、高雄港 國內主要機場：台北松山機場、台中水湳機場、台南機場																										
	國際經貿會展設施	北部：台北市(世貿中心、威京世貿館、世貿二館)、北縣(工商展覽館)																										
金融服務	銀行、證券、保險	本國銀行、證券業、保險機構：台北市、台北縣、高雄市、台中市、桃園縣(依序) 外商銀行與保險：台北市 60、高雄市 10、台中市 9 整體金融機構數比較：台北市 1016、台北縣 643、高雄市 398、桃園縣 334、台中市 317。																										
人力資源	人口數(89年統計)	<table border="0"> <tr><td>台北市：</td><td>2,646,474</td></tr> <tr><td>北部區域：9,608,750</td><td>台北縣、基隆市：3,956,321</td></tr> <tr><td>中部區域：5,615,237</td><td>桃園縣市：1,732,617</td></tr> <tr><td>南部區域：6,393,178</td><td>新竹縣市：808,152</td></tr> <tr><td>東部區域：598,942</td><td>苗栗縣：559,703</td></tr> <tr><td>合計：22,216,107</td><td>台中市：965,790</td></tr> <tr><td></td><td>台中縣：1,494,308</td></tr> <tr><td></td><td>彰化縣：1,310,531</td></tr> <tr><td></td><td>雲林縣：743,368</td></tr> <tr><td></td><td>嘉義縣市：828,488</td></tr> <tr><td></td><td>台南縣：1,107,687</td></tr> <tr><td></td><td>台南市：734,650</td></tr> <tr><td></td><td>高雄市：1,490,560</td></tr> </table>	台北市：	2,646,474	北部區域：9,608,750	台北縣、基隆市：3,956,321	中部區域：5,615,237	桃園縣市：1,732,617	南部區域：6,393,178	新竹縣市：808,152	東部區域：598,942	苗栗縣：559,703	合計：22,216,107	台中市：965,790		台中縣：1,494,308		彰化縣：1,310,531		雲林縣：743,368		嘉義縣市：828,488		台南縣：1,107,687		台南市：734,650		高雄市：1,490,560
台北市：	2,646,474																											
北部區域：9,608,750	台北縣、基隆市：3,956,321																											
中部區域：5,615,237	桃園縣市：1,732,617																											
南部區域：6,393,178	新竹縣市：808,152																											
東部區域：598,942	苗栗縣：559,703																											
合計：22,216,107	台中市：965,790																											
	台中縣：1,494,308																											
	彰化縣：1,310,531																											
	雲林縣：743,368																											
	嘉義縣市：828,488																											
	台南縣：1,107,687																											
	台南市：734,650																											
	高雄市：1,490,560																											



		<p>高雄縣：562,305</p> <p>屏東縣：907,590</p> <p>南投縣：541,537</p> <p>宜蘭縣：465,186</p> <p>花蓮縣：353,630</p> <p>台東縣：245,312</p>
產業發展	商業服務業就業人口	<p>北部：250 萬 7 千人(台北市 89 萬、台北縣 88 萬、桃園縣 33 萬)</p> <p>中部：113 萬人(台中市 28 萬、台中縣 27 萬、彰化縣 21 萬)</p> <p>南部：144 萬 3 千人(高雄市 40 萬、高雄縣 27 萬、台南縣 20 萬、台南市 18 萬)</p> <p>東部：13 萬 9 千人</p>
	大型百貨、購物中心	台北市、高雄市、台北縣、桃園縣市、台中市
	顧問服務機構	台北市
	農漁牧業就業人口	<p>北部：6 萬 2 千人</p> <p>中部：29 萬 7 千人(雲林 8 萬 5 千、彰化 8 萬 2 千、台中 5 萬、南投 4 萬 9 千與苗栗 2 萬 6 千)</p> <p>南部：31 萬 3 千人(屏東 8 萬 7 千、嘉義 7 萬 8 千、台南 6 萬 8 千、高雄 5 萬 9 千)</p> <p>東部：6 萬 8 千人</p>
	農漁牧業面積	<p>水稻：彰化縣 55166ha、雲林縣：48667ha、嘉義縣 36834ha、台南縣 33488ha</p> <p>花卉類：彰化縣 4825ha、南投縣 1034ha、屏東縣 621ha</p> <p>水果類：屏東 41597ha、南投 32202ha、台南 27354ha</p> <p>蔬菜類：雲林 42899ha、台南 20132ha、彰化 19352ha、嘉義 17924ha</p> <p>畜牧：屏東 3256ha、雲林 2448ha、台南 2344ha、彰化 2112ha</p> <p>鹹水魚塢：台南 8063ha、雲林 3949ha、嘉義 3516ha</p> <p>淡水魚塢：台南 6097ha、屏東 2967ha、高雄 2919ha、雲林 2598ha</p>

製造業就業人口	<p>北部：152 萬 6 千人(台北縣 63 萬、桃園縣 36 萬、台北市 23 萬、新竹縣 10 萬)                  中部：97 萬 1 千人(台中縣 31 萬、彰化縣 24 萬)                  南部：96 萬 9 千人(高雄縣 21 萬 7 千、台南縣 21 萬 3 千、高雄市 19 萬)                  東部：6 萬 7 千人</p>
行業別廠家數佔全台百分比	<p>總家數：30391(台北縣市、桃園縣)、24798(台中縣市、彰化縣)、14821(台南縣市、高雄縣市)                  食品、飲料：彰化縣(11.22%)、台北縣(11.06%)、台南縣(9.42%)                  紡織：桃園縣(23.65%)、台北縣(23.60%)、彰化縣(23.38%)                  傢俱：台中縣(24.23%)、台北縣(14.31%)、彰化縣(12.60%)                  印刷：台北縣(38.94%)、台北市(10.94%)、台中縣(9.48%)                  化學：台北縣(18.06%)、桃園縣(16.80%)、台中縣(9.95%)                  金屬製品：台北縣(25.47%)、台中縣(17.71%)、彰化縣(15.96%)                  機械製修：台中縣(26.90%)、台北縣(18.86%)、桃園縣(11.33%)                  電子電機：台北縣(38.52%)、桃園縣(16.89%)、台中縣(7.97%)                  精密器械：台北縣(25.34%)、台南縣(16.97%)、台南市(10.76%)</p>
高科技產業群聚地區	<p>北部：新竹縣市、台北縣市、桃園縣市                  中部：台中縣                  南部：台南縣市</p>
產業基 盤設施	<p>水庫說資源(千萬立方公尺以上)</p> <p>北部：翡翠、新山、石門、榮華、大埔：68918(萬立方公尺)                  中部：鯉魚潭、永和山、明德、德基、谷關、霧社、集集、日月潭、明湖、明潭：77440(萬立方公尺)                  南部：曾文、蘭潭、仁義潭、烏山頭、白河、南化、阿公店、鳳山、牡丹：117227(萬立方公尺)</p>
電廠電力資源	<p>水力：南投縣(日月潭、明湖、明潭、大觀)、台中縣(大甲溪沿線)                  火力：高雄縣市(興達、大林)、台中縣(台中)、台北縣(協和、林口)、雲林麥寮、苗栗通霄                  核能：台北縣貢寮鄉、屏東縣恆春鎮</p>

學術研究與補教機構	大學以上院校	醫藥衛生：北部 7、中部 2、南部 5、東部 1 數理科技：北部 22、中部 7、南部 9、東部 2 商管觀光：北部 22、中部 6、南部 7、東部 1 農林漁牧：北部 4、中部 2、南部 0、東部 1 社會教育：北部 19、中部 7、南部 7、東部 4 藝術文化：北部 25、中部 7、南部 9、東部 1 人文哲學：北部 22、中部 6、南部 7、東部 1
	研究機構	北部：基隆(水產試驗所)、南港(中央研究院、國家實驗動物繁殖及研究中心)、台北(生技開發中心、藥劑中心、地震研究中心)、桃園(中科院)、新竹(工研院、食品工程研究所、動物醫學研究所、高速電腦中心、同步輻射中心、毫微米元件實驗室、晶片設計中心、精儀中心) 中部：中縣(農業藥物毒物試驗所)、彰化畜產試驗所、苗栗(國家衛生研究院、台灣動物科技研究所)、林試所 南部：台東、屏東、台南畜產試驗所、農業改良所、林業試驗所、亞洲蔬菜中心、航太實驗場、台糖公司研究所
	補教機構	集中都會區主要城市火車站鄰近地區：台北市、高雄市、台中市
	職訓機構	北部：桃園 3、台北市 2、台北縣 1、基隆市 1 中部：台中市 1 南部：高雄市 2、台南縣 1
醫療設施	醫學中心 準醫學中心 區域醫院 準區域醫院 地區教學醫院	北部：52(台北市 22、桃園縣 11、台北縣 9、新竹縣市 6、基隆市 4) 中部：36(台中市 10、台中縣 7、彰化縣 6、雲林縣 5、苗栗縣 4、南投縣 4) 南部：29(高雄市 10、台南市 6、屏東縣 5、嘉義市 3、嘉義縣 2、台南縣 2、高雄縣 1) 東部：8(花蓮縣 4、台東縣 2、宜蘭縣 2)
運動體育與學	標準體育運動設施	台北縣市、高雄縣市(單項) 宜蘭羅東、嘉義(運動公園)、各縣市立體育館(場)

校	運動體育院校	北部：9(北體、政戰、國體、台灣師大、北師院、竹師院、輔大、文化、淡水工商) 中部：2(中師院、台灣體院) 南部：6(南師院、屏師院、高師大、嘉義大學、真理、大仁)、左營國手訓練中心 東部：3(東師大、花師大、東華)
人文資源	原住民、客家族群分佈	原住民：以東部各縣市為主，分佈包括新竹、苗栗、宜蘭、花蓮、台東、屏東、高雄縣、嘉義縣、南投縣山地鄉 客家：北、中、東部為主，包括桃園縣、新竹縣、台中縣、南投縣、台東、花蓮、屏東等各縣之部份鄉鎮及高雄縣美濃
	文化遺址	全省各縣市超過 1500 處，以台東卑南文化遺址最具規模
	古蹟	臺南市：一級 7、二級 8、三級 38 台北市：一級 2、二級 5、三級 26 台北縣：一級 2、二級 6、三級 17 彰化縣：一級 2、二級 4、三級 19 新竹市：一級 0、二級 3、三級 9
媒體	廣播、電視公司	廣播：台北市 25、高雄市 18、台中市 15 無線電視：台北市 5、高雄市 1 有線電視：台北縣 15、台北市 9、台中縣 5、高雄市 4、彰化縣 4 直播衛星：台北市 3
	出版社家數	北部：824 中部：103 南部：83 東部：3
	全國性報業	台北市(聯合、中時、自由)
藝術文化	大型藝術文化中心、表演廳、主題博物館	北部：中正文化中心、國家圖書館、傳統藝術中心、國父紀念館、史博館、社教館、當代藝術館、台博館、故宮、北美館、台灣藝術教育館、海科館、各縣市文化中心、順益原住民文化園區 中部：自然科學博物館、昆蟲館、台灣美術館、各縣市文化中心、台中縣立港區藝術中心、台灣工藝研究所 南部：科工館、文化資產保存研究中心、海生館、奇美博物館、高美館、各縣市文化中心、原住民文化園區 東部：史前文化博物館、各縣市文化中心

	民俗工藝	<p>陶藝：桃園鶯歌、南投集集水里、苗栗公館、高雄美濃、嘉南交趾陶</p> <p>民俗燈籠：新竹、鹿港、北港、臺北萬華</p> <p>木雕：苗栗三義</p> <p>奇木傢俱：苗栗三義、南投埔里、花蓮瑞穗、臺東太麻里</p> <p>竹編：南投縣竹山、鹿谷</p> <p>藺草編織：苗栗苑裡、台中大甲</p> <p>宗教法器：臺北三峽、桃園大溪</p> <p>觀音石雕：八里、五股、三重、淡水</p> <p>大理石雕：花蓮</p> <p>寶石加工：花蓮、台東</p> <p>奇石加工：彰化二水螺溪石、埔里龜甲石、木紋石</p>
自然環境條件與環境保護	氣候現象	<p>日照時數：中南部平均 2000 小時/年</p> <p>風速：大(恆春、新竹)、小(屏東、花蓮、宜蘭)</p> <p>雨量：台北 2744、恆春 2326、台中 1797、新竹 1756、台南 1754、高雄 1576、嘉義 1350</p>
	自然保留區、野生動物保護區	<p>北部：9,985ha：淡水河紅樹林、關渡、坪林台灣油杉、哈盆、插天山、鴛鴦湖、南澳闊樹林、挖子尾、烏石鼻海岸、宜蘭無尾港水鳥、台北市野雁保護區、棉花嶼及花瓶嶼野生動物區、蘭陽溪口水鳥區</p> <p>中部：11,210ha：苗栗三義火炎山、九九峰、大肚溪口野生動物區、武陵櫻花鉤吻鮭野生動物區</p> <p>南部：7,232ha：嘉義台灣葉蘭、出雲山、烏山頂泥火山、墾丁高位珊瑚礁、楠梓仙溪野生動物保護區、台南四草野生動物區</p> <p>東部：59,082ha：玉里野生動物區、新武呂溪魚類保護區、大武台灣穗花杉、大武山、紅葉村台灣蘇鐵</p>
	河川流域面積(平方公里)	<p>北部：淡水河 2725.8、蘭陽溪 978.6</p> <p>中部：大甲溪 1232.7、烏溪 2025.6、濁水溪 3155.2</p> <p>南部：曾文溪 1176.6、高屏溪 3256.8</p> <p>東部：花蓮溪 1507、秀姑巒溪 1790.4、卑南溪 1603.2</p>
觀光資源	國家公園	<p>玉山、太魯閣、雪霸國家公園：中部與東部區域山區，以山林動植物生態保護為主</p> <p>陽明山、金門：台北與離島之近市郊特殊人文地理景觀為主</p> <p>墾丁：南部區域，以海洋生態景觀與保護為主</p>

國際觀光旅館	北部：30(台北市 25、新竹市 2、桃園縣 3) 中部：8(台中市 6、南投縣 2) 南部：12(高雄市 8、台南市 1、台南縣 1、屏東縣 2) 東部：6(花蓮縣 5、台東縣 1)
--------	---

資料來源：本研究整理。表格所列為主要分佈地區或產地，並非指其他地區完全無該資源。

## 二、地方資源特性分析

前述說明針對國家整體資源分佈區位，本部份則針對各縣市整體與各鄉鎮之特有資源進行整理，期以此分析對未來高鐵特定區發展定位提供參考外，對後續擬定相關開發配套措施時，亦能有重點提示，以協助政府有限的財政資源能更有效率的運用。雖然本研究範圍以高鐵所經縣市為主，但國家資源配置必須整體考量，故必須將全台資源特性與分佈皆須納入分析，以正確擬地擬定縣市發展定位與各車站區及。茲將全台各縣市鄉鎮資源特性綜理如下表。

表 5-2-2 各縣市鄉鎮資源特性綜理表

縣市整體特色	鄉鎮別	各市鄉鎮資源特色與具獨特性資源
<b>台北市</b> <u>台灣代表城市</u> <u>政經首都</u> 政治、金融、國際、展覽、會議、媒體、時尚、藝術、教育、醫學等項目比重皆高	台北火車站	<u>北部區域最主要交通轉運中心(長短途兼具)</u> <u>車站鄰近地區中央政府機關密集，全國主要行政中心</u> <u>重慶南路書店街、南陽補習街等特色街區</u> ；華陰街批發市場
	南港區	<u>學術地位(中研院)</u> 、 <u>南港經貿園區及軟體園區</u>
<b>台北縣</b> 南北人口匯集處	萬里	<u>野柳奇石景觀</u> ；海洋世界劇場；漁業
	金山	朱銘藝術館；海水浴場；大油坑火山區（陽明山國家公園）
	板橋	<u>中南部異鄉人集居處</u> 、 <u>商業服務業發達</u> 、 <u>全台人口最多鎮</u> 、 <u>高鐵台北縣內車站所在地</u>
	汐止	<u>高速公路交通交會地</u> ； <u>新台五路的科技經貿業聚集</u> ；近年淹水情況嚴重
	深坑	老街；豆腐；北台灣茶葉發源地（文山包種茶）
	石碇	華梵大學；翡翠水庫； <u>東方美人茶（聞名世界）</u>
	瑞芳	風箏博物館； <u>九份芋圓（國際觀光城）</u> ；金礦之鄉
	平溪	<u>天燈節</u> ；天燈之鄉；鐵道之旅；礦坑歷史
	雙溪	全台最潔淨的河川之一； <u>全台最大茶花栽培區</u>
	貢寮	三貂角是台灣極東點；草嶺古道；核能電廠（一、二廠）

		新店	公圳源頭（新店溪）；藝術家超過 200 人以上
		坪林	<u>茶葉博物館、茶葉之鄉（80%以上為茶農）</u>
		烏來	<u>溫泉櫻花祭</u> ；泰雅文化；雲仙樂園、台灣第一條空中纜車
		永和	全世界密度最高的地區；全世界最大小學（秀朗國小） 中興街→韓國成衣批發最大據點；永和豆漿
		中和	全台土地公廟密度最高（烘爐地）；街道如迷宮
		土城	桐花節（油桐樹）；夜晚的螢火蟲觀賞地點
		三峽	<u>三峽祖師廟；老街</u>
		樹林	工廠數多（全台第三）
		鶯歌	<u>陶瓷博物館；陶瓷老街（全台最完整的陶瓷業發展）</u> 佔 70%以上
		三重	西部沿海移民的集居地工廠數多（全台第二），家庭代工發達 又排橋樑數七座（全台第一）
		新莊	<u>工廠數多（全台第一）</u>
		泰山	明志技術學院；泰山織訓中心
		林口	<u>中正體育公園；林口新市鎮計畫</u>
		蘆洲	古蹟（宗教）+宗祠（李氏古宅）多；木桶、木鞋、竹編
		五股	五股工業區；農業直銷中心， <u>為全台最大綠竹筍產地(觀音筍)</u>
		八里	北台灣唯一渡船頭；十三行遺址；紅樹林生態區
		淡水	<u>最具異國風情古老城鎮、小吃（魚丸、鐵蛋、魚酥）</u> 漁人碼頭燈光景觀古蹟多（淡水砲台公園、紅毛城）
		三芝	藝術家聚集； <u>全台最大梯田區；茭白筍(三芝美人腿節)</u>
		石門	台灣最北鄉（富貴角）； <u>風稜石全台規模最大</u> ；十八王公廟
桃園縣	國際出入門戶 (中正機場)	中壢市	<u>七所大學院校</u> （中央、中原、元智、南亞、清雲、萬能、聖德基 督書院） 客家重鎮
	基礎工業人 力、研究機構 (中科院)	平鎮	位於桃縣中央，桃園各方交通轉運處 福田農場，全國首座自動化豌豆苗生產設備
		龍潭	<u>石門水庫（石門活魚餐廳）</u> ；聖蹟亭，全台最大最完整的惜字亭 <u>多處主題園（小人國、崑崙藥用植物園、植物園、粗坑窯、中科院）</u>
		楊梅	埔心牧場、幼獅工業區、茶葉改良場、觀光茶園
		新屋	<u>稻米產量冠全台（5600ha）</u> ； <u>養鵝業產量豐</u>
		觀音	<u>北台灣最大工業區與蓮花栽培區</u> <u>河口地形、珊瑚礁地形、沙丘地形(全台之冠)</u>
		桃園	<u>巨蛋體育館</u> ；桃園縣商業重鎮



		龜山	<u>高科技工業城</u>
		八德	網業蔬菜（84ha）栽培區
		大溪	<u>特產：豆筍、豆漿、紅木傢俱</u> <u>北台灣最大韭菜專業培植區</u> 、老街、慈湖
		復興	水蜜桃之鄉、泰雅族； <u>達觀山自然保護區（拉拉山）</u> 全台最大神木群
		大園	<u>中正機場（航空科學館）→國際出入門戶</u>
		蘆竹	<u>進出口貨物之物流中心（南崁交通道旁）</u> 高爾夫球場四座、林口保護區；坑子村→ <u>斗笠手工藝</u>
新竹縣	科技首都 (竹科相關產業群聚)、研究機構(工研院) 風城	竹北	<u>高鐵車站、台大、台科大匯集地</u>
		湖口	<u>全台保存最完善的老街區為湖口老街</u> ；湖口工業區
		新豐鄉	朴樹林保護區、西瓜甜度達 19 度
		新埔	柿餅文化節； <u>全台保存古厝數最多的鄉鎮</u>
		關西	六福村主題樂園； <u>長壽之鄉（80 歲以上佔全台 1/10）</u>
		芎林	金雞蛋休閒農場； <u>「蛋之藝博物館」</u>
		寶山	<u>寶山水庫</u> 、新移民漸增多
		竹東	竹東大圳； <u>木業重鎮（玻璃、樟腦）</u> ；工研院竹東分院
		五峰	<u>原住民山地鄉（泰雅、更）手工藝文物</u> ； <u>雪霸國家公園</u>
		橫山	櫻花部落、 <u>內灣支線（車站、吊橋）</u>
		尖石	養殖鰻魚業
		北埔	擂茶
		峨眉	<u>全台 70% 的東方美人茶產地、柑桔</u>
		苗栗縣	客家文化 木雕工藝 觀光農業
頭份	為苗栗縣最大之工業發展區		
三灣	<u>三灣梨</u>		
南庄	<u>賽夏族矮靈祭（向天湖）</u> ； <u>獅頭山佛教聖地</u>		
獅潭	<u>「鳥籠仔」手工藝全台唯一（茶壺保溫箱）</u> ；桂竹筍之鄉		
後龍	<u>全台唯一四個火車站的鄉鎮（全國社區營造首例）</u> <u>高鐵車站預定地</u>		
通宵	<u>國營事業重鎮（台鹽、台電、中油）</u>		
苑裡	<u>大甲帽席原產地（蔴草編織）</u> ；山水米（苗栗穀倉）；華陶窯		
苗栗	<u>台灣西部第一條自行車休閒專用道（福星山公園）</u> ； <u>國際假面藝術節</u> ； <u>陶藝品技術輔導中心</u>		
造橋	扯鈴民俗揚名國際		
頭屋	明德茶、明德水庫		

		公館	<u>台灣蠶葉文化館（台灣最大養蠶專區）</u> <u>福菜田（茶業）</u> 全台主要加工區；天然氣重要產地（出礦坑） 紅棗之鄉	
		太湖	<u>草莓產量豐富（900公噸年產量）</u>	
		泰安	<u>泰安溫泉</u> 與客家美食；雪霸國家公園（大霸尖山）；泰雅族	
		銅鑼	<u>杭菊</u> 全台最大產地	
		三義	<u>木雕（藝術之鄉）</u> 博物館、木雕節； <u>舊山線鐵路</u>	
台中縣	基礎精密機械 工業、基礎工業 人力 台中港 林業 氣候佳 地方行政中心	太平市	<u>枇杷文化節</u> ，藝術公社。	
		大里	<u>草湖芋頭冰</u>	
		霧峰	<u>林家花園</u> ，省議會； <u>金針菇世界第一產地</u>	
		烏日	<u>成功嶺</u> ； <u>王田地區為交通系統匯聚中心</u> ；菇類文化節	
		豐原	<u>糕餅店</u> ，製鞋業	
		后里	爵士樂器製作； <u>劍蘭（佔全國60%）</u> ；百合花產業區 <u>馬術訓練中心（后里馬場）</u> ；鐵道文化園區（舊山線）	
		石岡	水壩及鄰近賞鳥觀察站；東豐鐵路拆除後之觀光自行車道	
		東勢	<u>東勢林場</u> （有中部陽明山之稱）	
		和平	<u>國寶魚</u> ；自然博物館有4種林相（亞熱、暖、溫、寒） 泰雅文化、甜柿	
		新社	農業改良繁殖場； <u>枇杷產業文化館</u>	
		潭子	<u>全台單位產值最高的加工出口區</u>	
		大雅	<u>清泉崗空軍基地（航文文化節）</u> ；全省唯一「 <u>小麥產業生產區</u> 」 （於大肚山麓）； <u>航太工業區（推動中）</u> ； <u>中部第三科（推動中）</u>	
		大肚	西瓜（小玉）、磺溪書院、追分車站	
		沙鹿	成衣加工業、 <u>鹿寮成衣文化節</u>	
		龍井	<u>龍井藝術街</u> 、東海大學、人文藝術街區	
		梧棲	<u>台中港及特定區計畫</u> ； <u>臨海加工出口區</u>	
		清水	<u>台中港區藝術中心（9100坪）</u> ；牛罵頭音樂節、 <u>高美溼地</u>	
		大甲	<u>芋頭酥</u> ； <u>大甲帽蓆（文物館）</u> 、 <u>稻米產業文化館</u> 、 <u>藺草編織</u> 、 <u>媽祖遶境</u>	
			外埔	省農會示範牧場
			大安	<u>大安水簑衣（台灣特有植物）</u> ；海港生態
彰化縣	花卉專業區 農業	彰化市	<u>八卦山風景區（信仰宗教）</u> ； <u>亞洲第一大佛</u> 、（ <u>四面佛寺</u> ， <u>東南亞第一</u> ）； <u>扇形車站</u> ；小吃	
		芬園	<u>埔里牛粉的代工廠（90%）</u> 、60%外銷	
		花壇	<u>全國最大茉莉花種植區（50%）</u> ，紅磚文化	

		鹿港	<u>露天古蹟博物館(民俗文物館)</u> ；民俗才藝活動(工藝)；小吃
		福興	女真族後裔聚集地區；生態保育農業休閒園區(水鳥樂園) <u>中部最大酪農產業區</u>
		線西	<u>鴨蛋王國</u> 、釣魚聖地
		和美	<u>雨傘王國</u>
		伸港	<u>大肚溪水鳥公園</u>
		員林	<u>佔全國蜜餞 80%</u>
		社頭	<u>佔全國 70%以上之織襪王國(80%外銷)</u>
		永靖	<u>農業研發果樹苗全台產量第一；全國第一盆栽區(台灣盆栽產量世界第一)</u> (與田尾花卉產業區相鄰)
		溪湖	<u>台灣第二水果菜市場；西部走廊地理中心</u>
		大村	<u>巨峰葡萄全國最大產地；蝴蝶蘭 80%外銷</u>
		埔鹽	<u>全台最大花椰菜產地</u>
		田中	<u>玫瑰產量豐富(近年已落在南投之後)；花都、玫瑰博物館</u>
		北斗	<u>香菜產量全國第一</u>
		田尾	<u>全國第一花卉產量；花卉拍賣市場</u>
		埤頭	有機米；台糖元埔農場
		竹塘	米粉(新竹米粉的代工廠)
		二林	葡萄產業區； <u>金香葡萄</u> (曾為最大產區)
		芳苑	<u>蚵仔全國第一；養雞業全國第一；王功燈塔西部最高</u>
		二水	<u>集集火車支線起點；螺溪硯台主要產地</u>
雲林縣	觀光業	斗南	<u>烏穀綠竹筍 300ha，佔全台 40%；傳統工藝(簍衣、掃帚、棕刷)</u>
	農業	大埤	<u>全台 80%以上酸菜產地(芥菜與水稻輪作)</u>
	氣候、自然環境 (雲林縣占全台 70%)	虎尾	<u>東南亞規模最大糖廠(糖廠公園)→糖業文化園區之推動</u> 5個不同性質的文史工作室
		褒忠	<u>花鼓節(揚名全台)</u> ，文化大鄉
		東勢	<u>中藥草(柴胡)主產地；蝴蝶蘭；嘉義大學食品科學</u>
		台西	<u>全台唯一竹蟶產地</u>
		崙背	<u>六輕所在(佔全鄉 1/3 面積)，發電佔全台 1/6</u>
		斗六	縣政府所在； <u>雲林科技大學</u>
		林內	清水、濁水二溪匯流處→清朝時列為「台灣第一景」； <u>台灣八色鳥(國際瀕臨絕種鳥類)</u>
		古坑	<u>芒果樹隧道</u> ；台灣原生咖啡樹； <u>麻竹全台產量第一；全台僅存手工造紙術</u>
		莿桐	<u>全台蒜頭主要產區</u>

		西螺	<u>500ha之網室蔬菜產業區</u> ；稻米(清健米)； <u>中南部最大果菜(運銷中心)</u> 歷史文化：西螺七崁、 <u>西螺大橋(1940年遠東第一、世界第二大)</u>
		二崙	盛產西瓜、香瓜(鳳光西瓜)
		北港	<u>朝天宮(宗教重鎮)400萬人次/年進香人數</u> ；媽祖文化節
		水林	藥用植物產區(50ha 大山青草藥觀光果園)
		口湖	台灣最西端，外傘頂洲，養殖魚塭(曾是全國第一)
		四湖	三條崙海水浴場(為雲嘉唯一)
		元長	<u>佔全國30%的落花生產量</u> ；花生加工製品 <u>全國唯一「北水南引」工程</u>
嘉義縣	觀光業 養殖漁業 氣候、自然環境	番路	<u>水柿全國產量第一</u> <u>全台蝴蝶蘭「催花」中心，70%外銷美國</u>
		梅山	蓮霧原鄉，「黑度紅」(巨頭黑蓮霧)； <u>南台灣主要柑桔、柳丁、麻竹筍、烏龍、金萱茶產地，占嘉義一半</u>
		竹崎	<u>奮起湖車站為世界第三大高山車站之一(農業為主)</u>
		阿里山	<u>達娜伊谷生態保育園區</u> ；森林鐵路71.4km(林相變化)；茶山村休閒農業區
		中埔	<u>木耳(佔全台75%以上)</u> ，菇類(靈芝、木耳...等)為大宗
		大埔	曾文水庫、嘉義農場
		水上	北迴歸縣通過(空軍基地)
		鹿草	<u>西瓜種苗集散中心(育種中心)</u>
		太保	<u>高鐵車站所在地</u> ；嘉義新縣治地點
		朴子	<u>曾有林投樹葉編草帽的事業(手工藝)</u> ；刺繡文化
		東石	<u>養蠶(佔全台1/3)</u> ；蠶具藝術、晒鹽(農、漁、鹽三合一)
		新港	<u>國際兒童社區藝術節</u> ； <u>奉天宮</u>
		民雄	<u>中正大學、嘉義大學、吳鳳林技術學院</u> ；廣播文物、鳳梨
		大林	<u>蘭花栽種全台第一</u> ； <u>台糖生物科技中心</u> 國軍地(三個營區、2個新訓中心)
		溪口	酸菜、民俗童玩
		義竹	<u>花跳養殖全台第一</u>
		布袋	生態保育區、觀光漁市、鹽田風光；距澎湖最近的地方 <u>過溝萵苣菜全國第一、內田菜埔佔全台80%</u>
		台南	文化首都 人文(古蹟、小
歸仁	歸仁十三窯遺址；世界蛇王教育農場		

縣	吃)	新化	虎頭埤（休閒自行車道）；中興大學實驗林； <u>新化長街</u> （居民自主裁定保留第一案例）
	大專院校、醫療、航太實驗場、亞洲蔬菜中心	左鎮	<u>白堊地形（左鎮白堊節）</u> ； <u>菜寮化石館</u> ； <u>自然史教育館</u> <u>破布子產量全台第一</u> （副產品經濟作物）
	觀光農業、養殖漁業、	玉井	<u>芒果產業文化資訊館</u> ； <u>芒果全台第一</u> ；芒果節 唯吧咩事業（歷史）
		楠西	<u>全台最大閩南右建築部落（世界級資產）</u> ；蜜汁楊桃之鄉
		南化	<u>龍眼全國第一</u> ；彌猴之鄉
		仁德	工業城； <u>台南傢家俱產業博物館（木製）</u>
		關廟	<u>竹製手工傢俱（與苑里蘭草、三義木雕齊名）</u>
		龍崎	竹林（竹筍）
		官田	<u>菱角全台第一（菱角節）300ha</u> ； <u>台南藝術學院（觀光、音像、表演）</u> <u>隆田酒廠：高粱、大麵、菸酒（玉山二鍋頭）</u>
		麻豆	真理、致遠大學、過港具塚； <u>文旦全國第一</u> ；皇帝豆產量豐 <u>總爺糖廠（南瀛藝術特定區）</u> ； <u>鹹菜巷</u>
		佳里	<u>金唐殿（手工藝）</u> ； <u>剪貼藝術</u> <u>人文特色→蕭壠陣頭 108 人蜈蚣陣</u>
		西港	軟式網球選手培育 <u>台灣第一香路「西港仔鄉」與屏東東港車隆宮，並稱南台灣 2 大香科醮典</u> （216 年歷史）
		七股	<u>台灣最大、世界知名黑面琵琶棲息地（1600ha瀉湖）</u> <u>鹽業（與北門）為台灣最大的鹽產地</u> ；海產街
		將軍	牛蒡、胡蘿蔔；原沙溝海水浴場
		學甲	「台南幫」發源地
		北門	南鯤二天府（二級古蹟）；創作者多（藝術名家） 花跳產量多、每年秋季的全國詩人聯吟大會
		新營	台南政、經中心（多元文化）；南瀛國際民俗藝節
		後壁	<u>烏樹林精緻農業中心（大型蝴蝶蘭溫室）</u> ；稻米、芭樂
		白河	<u>蓮花節、蓮子（全國第一）</u> ； <u>蓮藕（佔全國 2/3）</u>
		東山	東山鴨頭
	六甲	烏山頭國家學術研究園區（配合南科）	
	下營	燻鵝、蠶絲被	
	柳營	苦瓜產量豐； <u>酪乳量占全國 10.35%（全國取大酪乳區）</u> 菱角（全國第二）	

		鹽水	<u>蜂炮；文史（八角樓、台灣詩路）</u>
		善化	<u>亞蔬中心</u> ；大安生態教育農場 <u>成功啤酒廠（佔台啤40%產量）</u> ；啤酒節
		大內	月世界、走馬瀨農場； <u>酪梨全國產量第一（佔2/3）</u>
		山上	木瓜台南第一
		新市	南科
		安定	蘆筍節
高雄縣	海洋首都 石化業、傳統工業、高雄港、機場、南部商業中心	仁武	<u>高速公路、高鐵、省道皆經過仁武，往高雄市、屏東交通必經處</u> <u>→重要轉運區位</u>
		大社	東華皮影社團（台灣歷史最久）；南管（民俗戲劇） 傑笙遊樂園→南部最大滑草場
		岡山	<u>岡山羊肉、豆瓣醬</u> ；空軍官校、機械學校、通訊電子學校
		路竹	<u>青花菜（佔全國50%以上）</u> ；雞蛋王國； <u>台一、台鐵、中山高速三大交通動脈經過</u> ； <u>傳統螺絲產量佔全國1/3</u> ；南科路竹基地
		阿蓮	大崗山（南台灣佛教聖地）；水果產量豐
		燕巢	<u>學術重鎮（高師大、樹德科大、高雄第一科大、高雄應用技術觀光分校）</u> 燕巢三寶→棗子、芭樂、西施柚
		橋頭	<u>橋頭糖廠（台灣糖業發源地）</u> ；糖業文化
		彌陀	虱目魚養殖、皮影戲
		永安	<u>全台唯一液化天然氣接收站</u> <u>養殖石斑魚全國第一（300ha）</u> ；永安濕地
		湖內	養殖王國（鴨、鰻、花卉）
		鳳山	<u>國軍陸官、軍校、中正預校</u> ；眷村特色、古蹟
		林園	<u>九孔產量全台第一</u> ；石化業（全台密度最高）
		鳥松	<u>澄清湖</u> ； <u>國內第一座人工濕地公園</u>
		大樹	<u>佛光山</u> ；高屏鐵路大橋（二級古蹟）； <u>鳳梨產量（罐頭）名列世界前茅</u>
		旗山	<u>全台最重要香蕉產地</u> ；旗山老街、糖廠舊火車站
		美濃	<u>黃蝶祭（單位面積密度世界第一）</u> ；板條、油紙傘
		六龜	溫泉鄉；「黑鑽石蓮霧」
內門	<u>宋江陣（台灣12大之一民俗節慶）</u>		
杉林	瓜果之鄉； <u>葫蘆雕刻藝術館</u>		
甲仙	<u>化石博物館（翁戎螺）</u> ；芋頭（芋頭冰）		

		桃源	<u>全國人口密度最低；布農族文化展示館；梅子</u>
		三民	錫安山（教派社區）
		茂林	<u>紫斑蝶的故鄉（唯二處）；魯凱族豐年祭</u>
		茄定	興達港觀光市場；烏魚、烏魚子
屏東縣	自然山林與海洋資源、原住民文化	屏東市	<u>二級古蹟高屏鐵橋為全台最長鐵橋（1526m）</u>
		三地門	<u>多元族群交會</u> →原住民藝術
		霧台	魯凱族文物館
		瑪家	原住民文化園區；內埔農工
		九如	<u>全球唯一的香蕉研究所（約 50ha）；全台最大冬季蔬菜產地</u>
		高樹	「黑鑽石」蓮霧
		鹽埔	屏北最美的濕地、賞鳥；屏東平原水果種類最多之鄉
		長治	台 24 線椰林大道
		麟洛	純客家鄉
		竹田	<u>檳榔 1500ha</u> ；花卉
		內埔	<u>多元文化交會</u> ；水門藝術村
		萬丹	<u>全台乳牛數最多的鄉鎮（酪農會）</u> 廬鳥、鳥密度高（搭舢舨賞水鳥）；紅豆牛奶節
		潮州	<u>南台灣觀賞魚主要集漁散場</u>
		泰武	北大武山（南台灣台一高峰）、大武山成年禮
		來義	瀑布之鄉密度最高；排灣族 5 年祭
		萬巒	紅龍果； <u>萬巒豬腳</u> ； <u>萬金聖母聖殿（全台最古老的教堂）</u>
		崁頂	網式栽培蔬菜（苦瓜）；田鼠肉
		新埤	屏鵝公路戰備跑道； <u>世界最陡峭的 90 度山坡（北大武山）</u>
		南州	<u>南州糖廠（700ha）佔全台糖 1/8 土地（全台最大）</u>
		林邊	黑珍珠蓮霧→蓮霧王國（蓮霧節）
		東港	<u>東港水產試驗所；黑鮪魚、櫻花蝦（台灣唯一）；燒王船</u> <u>大鵬灣為全台最大潟湖</u>
		琉球	南台灣八景之一「琉球曉霞」； <u>台灣唯一的珊瑚礁島</u> <u>「箱網養殖」海洋牧場</u>
		佳冬	三座三級古蹟；佳冬八音團（古樂） <u>全台西瓜苗供地</u> ；地層下陷奇景
		新園	<u>鯉魚山（全台唯一噴水的泥火山，噴火口逐漸轉移至萬丹）</u>
		枋寮	<u>黑珍珠發源地「光波蓮霧」（結合科技篩選系統）</u> 三寶→蓮霧、愛文芒果、吻仔魚 枋寮至水底寮→椰林大道

		枋山	<u>愛文芒果產量冠全台(太陽果)</u> <u>南迴鐵路起點(楓港)：交通轉運中心</u>
		春日	<u>台灣最完整的石板屋群(排灣族)</u>
		獅子	<u>紅豆全台第一(產量)(面積)</u>
		東城	<u>台灣最南溫泉鄉(四重溪溫泉)；海生館所在</u> <u>福安宮全台最大土地公廟；石門古戰場</u>
		牡丹	台灣最南端原住民鄉； <u>旭海溫泉</u>
		恆春	台灣本島最南端；鵝鑾鼻燈塔、 <u>墾丁國家公園</u> 、社頂公園 <u>瓊麻工業歷史展示區</u> ；生態休閒農場 三寶→瓊麻、洋蔥、港口茶； <u>海洋景觀豐富、珊瑚礁奇石</u>
		滿州	<u>瓊麻產量占全台70%以上；南仁山生態保護區</u> <u>台灣最南境蝴蝶避冬谷</u>
南投縣	自然山林資源、原住民文化	南投市	中興新村(前省府行政中心)→行政院中部辦公室(部份單位) <u>全台唯一(中央、省、縣)行政中心</u>
		中寮	<u>肖楠巨木群(數十棵皆70年以上)</u>
		草屯	<u>台灣工藝研究所</u> ；九九峰所在； <u>雙十吊橋(360m)國內最長吊橋</u>
		國姓	<u>鹿茸產量最豐；九份二山(地震公園)</u>
		埔里	人文多元薈萃； <u>暨南大學</u> ；埔里酒廠； <u>台灣地理中心碑</u>
		仁愛	惠蓀林場、 <u>奧萬大</u> 、廬山溫泉、清境農場
		名間	茶葉產量豐富(松柏嶺)；水雍菜(空心菜)
		集集	<u>台灣特有生物保育中心(10ha)；台16綠色隧道</u> <u>集集火車站；鎮國寺(東南亞最大寶塔)</u>
		水里	二坪仔枝仔冰； <u>鉅工</u> 、 <u>大觀發電廠</u> 、 <u>月潭抽蓄發電廠</u> ； <u>水里蛇窯</u>
		魚池	<u>西太平洋第一大淡水湖(日月潭)</u> →特有生態區 九族化文村(原住民戶外博物館)； <u>全台僅存邵族部落(豐年祭)</u> <u>全台唯一觀光香菇園</u>
		信義	<u>八通關古道</u> ； <u>全台最大青梅產區</u>
		竹山	<u>竹藝中心</u> ； <u>竹筍</u> 、 <u>桂竹筍</u> 、 <u>紅蕃薯</u>
		鹿谷	<u>高山茶故鄉</u> 、 <u>茶葉文化館</u>
宜蘭縣	自然山林與海洋資源	宜蘭市	<u>宜蘭四寶(鴨賞、膽肝、羊羹、金棗糕)</u> ；宜蘭酒廠 台灣戲劇館；宜蘭設治紀念館
		頭城	草嶺古道(台北貢寮至頭城大里天太廟)； <u>頭城搶孤</u> ； <u>牽罟</u> <u>世界第一座以「中國獅」為主題之博物館</u>



		礁溪	<u>溫泉；有機溫泉蔬菜；金車生技中心</u>
		壯圍	蘭陽雁鴨保護區， <u>全省可見最多種鷗科的地方</u> ；哈密瓜的故鄉、田園景觀
		員山	歌仔戲原鄉； <u>八甲錦鯉場為全國最大錦鯉養殖場</u>
		羅東	<u>全國最大運動公園（47ha）</u> ；羅東夜市 <u>荷花專業區；蘭陽舞蹈團</u>
		三星	<u>三星蔥蒜節；銀柳產量冠全省；宜蘭地理中心；三星上將梨</u>
		大同	太平山遊樂區；棲蘭山遊樂區；山地鄉、泰雅族；玉蘭茶、高山蔬菜
		五結	<u>養鴨研究中心（亞洲最大）；國際童玩節；冬山河親水公園、國際名校划船比賽</u>
		冬山	冬山河親水公園、 <u>冬山三清宮為全台道教總廟（並有數十座三山國王廟）</u>
		蘇澳	<u>鯖魚、豆腐鯊漁貨量全台第一；蘇澳港（軍港、商港、漁港合一）</u>  <u>東南亞唯一碳酸鈣冷泉；武荖坑風景區</u>
		南溪	豐富礦石資源； <u>全台稀有的毛蟹、香魚產地</u> ；蘇花海岸保護區、和平溪口雁鴨保護區；南澳闊葉林保護區；泰雅族豐年祭
花蓮縣	自然山林與海洋資源、原住民文化	花蓮市	<u>台灣最大的醫療重鎮</u> ；阿美族成年禮，八年一次
		新城	<u>全台大大理石加工重鎮；石材加工中心（曾經）</u> <u>全鄉 1/3 面積為軍事設施（海、陸、空三軍）</u> ；慈濟功德會之靜思精舍
		秀林	<u>全台最大鄉鎮（為彰化縣 1.5 倍）</u> ；1/2 面積為太魯閣國家公園 <u>93%為高山地形（超過 3000m 的高山 20 餘座）</u> ；90%為泰雅族原住民
		古安	<u>地震發生次數多，占全台地區 85% 以上</u> ；福園玫瑰石博物館
		壽豐	<u>東華大學（全台面積最大的大學）</u> ； <u>黃金蜆</u> ；鯉魚潭（花縣境內最大的湖泊）
		鳳林	兆豐農場； <u>剝皮辣椒（鳳林特產，外銷美、日）</u>
		光復	<u>台灣最大阿美族部落</u> ；三寶→黃藤、箭竹、紅糯米 體育選手之鄉
		豐濱	<u>秀姑巒溪終點站</u> ；石梯坪海釣場； <u>賞鯨船出發點</u> ；龍蝦、九孔（野生）； <u>紫玉、菊花石</u>
		瑞穗	牧場（全省酪農三年評鑑冠軍）； <u>鶴岡文旦占 1/8（全省）</u>
		萬榮	紅葉溫泉、瑞穗溫泉

		玉里	為東台灣第三大鎮； <u>台灣最大金針栽培區（赤科山）</u> 羊羹、 <u>精神病患多，約佔全鄉人口 1/6（玉里榮民醫院、養護所）</u>
		卓溪	原住民山地鄉（布農族）
		富里	富麗米； <u>東部米倉（2000ha）</u>
台東縣	自然山林與海洋資源、原住民文化	台東市	<u>卑南遺址（東南亞最大考古遺址）</u> ； <u>全省原住民人數最多鄉鎮</u>
		綠島	<u>人權紀念公園</u> ； <u>朝日溫泉（全台唯一海底溫泉）</u>
		蘭嶼	<u>台灣唯一海洋原住民族群</u> ； <u>海洋文化之鄉、飛魚祭</u>
		延年	<u>紅葉傳奇（棒球運動先驅）</u>
		卑南	<u>釋迦之鄉（全國 90%以上）</u>
		鹿野	<u>飛行傘比賽場地</u> ；福鹿茶（觀光茶園）
		關山	關山米； <u>環鎮自行車道（魅力鄉鎮大賞全國第一名）</u>
		海端	<u>享譽國際原住民八部合音（布農山地傳統音樂團）</u>
		池上	<u>池上斷層（板塊運動量大）6~7km長</u> <u>池上米</u> ； <u>油菜花故鄉</u> ； <u>全台唯一內陸淡水沼澤</u>
		車河	麒麟文化遺址（全國最先電腦化行政的鄉鎮）
		成功	鯊魚博物館； <u>全台柴魚片最大產量地</u> ；東部漁獲量最大港
		長濱	<u>八仙洞長濱文化為台灣人最古老的居住地</u> ；玉髓沙灘、海味野菜
		大麻里	台灣日昇之鄉（第一道曙光）；金針花季、釋迦
		金峰	<u>全省最大洛神花產區（20 餘ha）</u> ； <u>全台最大的大武山自然保留區</u>
			大武
	達仁	東排灣族傳統文化最完整；體操選手培育地	

資料來源：天下雜誌，319鄉向前行；部份為本研究整理。

### 第三節 高鐵運輸走廊整體發展方向

#### 一、國家整體建設重點

##### (一)芬蘭的發展經驗

###### 1.2001 年世界經濟論壇 ( WEF ) 國家競爭力排名

由 WEF 與哈佛大學教授波特 ( Michael Porter ) 及沙克斯 ( Jeffrey Sachs ) 調查排名中，在未來 5 年經濟前景的指標「成長競爭力指數」( GCI ) 台灣排名第 7，而現時國家整體經濟環境的「現在競爭力指數」( CCI ) 中，台灣排名第 21，而芬蘭之總排名為第一。前十名依序為第一名芬蘭；第二名美國；第三名加拿大；第四名新加坡；第五名澳洲；第六名挪威；第七名台灣；第八名荷蘭；第九名瑞典與第十名紐西蘭。其中北歐地區計有 4 國進入，若再加上新加坡、台灣與紐西蘭，則前十名中有 7 國並非面積廣大的國家，但整體經濟實力與競爭力皆相當可觀，由此可見，國家整體發展政策方向正確的重要性。

該調查主要針對科技水準、公共政策、總體經濟三項指標評比。台灣表現最好的是在科技水準部份，排名第 4，僅次於美國、加拿大及芬蘭，在 GCI 中名列前茅，在總結報告特別指出台灣科技成就，來自於企業家積極的投資態度，因此在變化快速的產業環境中，能展現高度彈性。但在公共政策部份，台灣排名第 24，總體經濟排名第 15，其中總體經濟穩定度第 27、國家信用第 22、政府財政第 37，也充分顯露台灣金融環境與公共政策品質仍有待進一步提昇。

芬蘭原本對外資限制嚴格，但加入歐盟後轉為徹底開放市場，爭取外資投資，而芬蘭政府集中全力發展通訊技術，在全國各地廣設科學園區，並成立國家級的研究中心，與歐盟各鄰國技術交流，打造出世界手機科技品牌諾基亞。

## 2.芬蘭的產業發展策略經驗

根據劉大和先生的研究(2002)指出，芬蘭在這幾年之間，以通訊業發展舉世知名。但實際上前幾年曾面臨產業結構重大的變革時間點，也面臨加入一個更大的自由競爭市場（歐盟）的挑戰，而此情形和目前的台灣類似，台灣目前也處於經濟產業轉型的重要時刻，也正好進入世界貿易組織（WTO）。此外芬蘭也屬於小型的國家，因此研究芬蘭的產業發展策略，對未來台灣整體發展政策下，擬訂合宜的基礎建設計畫，有極重要的意義。以下就芬蘭擬定國家整體產業發展方向的思維與策略說明重點如下：

### (1)芬蘭政府認為產業結構變遷是最大挑戰

- A.全球經濟的構成，開發中國家釋出的人力造成芬蘭低技術勞工失業的壓力加大。一些傳統工業部門比率縮減，服務業比率加重。
- B.知識為基礎的產業成長，並雇用相當多高技能人才。
- C.為解決失業問題，芬蘭政府思考以發展服務部門作為因應對策。尤以個人服務業，以及公共領域在社會、健康、教育服務業及零售、貿易和旅館業。芬蘭政府以為，不謹慎處理失業問題，失業將構成經濟弱化和失業增加互為影響的惡性循環。

### (2)重視區域經濟關係

- A.芬蘭體認將可扮演具有帶動與影響這個區域的角色，提供區域所需要的工業或服務業。芬蘭政府將自我定位在中介的角色，如運輸時的儲存轉運的中介角色。
- B.芬蘭政府認為要發展這個區域，建構一個高度運輸效率的基礎建設將是一個重點。

### (3)政府的角色定位

- A.塑造一個有競爭力的投資環境，其重點在於高品質的教育，對人力資源的培養。

- B.第二項重點是培育有競爭力的工業產業。以切入市場缺乏競爭的市場、公共基礎建設的不足部分及教育和研發、環境政策、不充足的資本市場和經濟規模不足的問題解決。
- C.以產業群聚效果來思考產業發展的問題。並注意區域平衡發展。
- D.促進企業家精神。此須塑造創業所需要的環境，包含教育、法律、財稅的配套措施。

#### (4)發展服務業策略

- A.服務業的成長也意味著產業進一步的專業化。
- B.知識型服務業已經是國際競爭、牽涉到一國經濟的輸出入等問題。尤其是近年來的通訊產業更是芬蘭成長的重要動力（如NOKIA公司）。
- C.芬蘭政府也思考以健康產業為中心的群聚效應如何建立。這將牽涉到許多服務業的發展。
- D.此外，觀光業的收入佔芬蘭輸出的5%，觀光產業策略戰略也成為重點。

#### (5)集中投資策略

資源有限必須將資源放在幾個重要的領域。芬蘭政府認為重要的領域有工程、觀光、通訊和資訊科技服務及與健康有關的產業。

#### (6)中小企業的重要性

- A.重點在於協助其取得資金和降低一些稅賦負擔。
- B.協助中小企業取得適當的人力資源也是重點。

#### (7)農業和森林資源的運用

芬蘭是一個森林產業的國家。加入歐盟後，農產品價格下跌40%左右。因此必須思考如何建立新的有競爭力的農業。

## (8)社會安全體系的建立

在歐盟與 WTO 的規範之下，政府的許多補助將被看成是違反公平競爭原則而遭禁止，但社會安全體系卻是 WTO 所允許的。因此芬蘭以「直接所得補助」來彌補農民所得損失的問題。

## (二)台灣未來整體建設重點

根據前述對芬蘭的產業發展策略規劃經驗來看，我國其實過去已建立許多既有穩固的基礎：包括產業金融、教育水準、國際經營管理、充足的技術人力、企業靈活度等，但過去缺乏對整體環境的平衡發展的重視，造成資源投資的不均衡及低效率，未來因應三大挑戰(即產業結構的轉變、加入 WTO 及大陸市場的競合)，必須更有效的運用公共投資在對的方向上，以促進產業順利轉型升級，並保持亞洲及世界經濟競爭力的主流地位。此外，對於芬蘭發展的經驗來看，亦有許多值得我國擬訂整體發展政策及後續建設計畫的參考。尤其在政府角色扮演、服務業發展策略與農業森林資源的運用，及各項策略間的關聯效果上，是未來在擬定整體發展策略時必須特別注意的部份。

在前節中曾分析未來我國的整體發展建設計畫及綜整的發展專業區或中心來看，可歸納有幾項特點：

### 1.國際化的建設措施

包括加強基礎建設、重視國際金融自由化與公平競爭環境的建立，以吸引國際資本。

### 2.產業技術升級與轉型為重

包括傳統產業的轉型、資金取得及其他產業發展障礙的排除、創業輔助機制的建立、高科技產業結合地方資源的再發展等。

### 3.知識經濟的人力培養

包括研發技術水準的提昇機制建立、新創意的鼓勵與智慧財產權的保障、教育機構與企業的合作機制建立等。

### 4.三級產業之提昇(觀光休閒)

包括現有商業服務業的經營精緻化、特色農漁牧業的觀光休閒產業化、經營管理人力資源的訓練培育等。

- 5.以改善生活為出發點，整體生活環境品質的重視(包括藝術文化、休閒、心靈、醫療…)

包括提昇居民生活品質與尊重動植物的生存權、加強各區域之藝文休閒及生活相關設施等。

- 6.尊重族群文化與善用資源特色

協助發掘多元文化特色、特色資源保存與傳統智慧發揚、建立特色資源國際化的模式。

## 二、高鐵運輸走廊整體發展方向建議

各地區之資源特色各有其獨特性與不同之發展潛力，未來透過高鐵快速運輸機能來串聯不同的資源，使資源能持續得以發揮及傳承。根據國家發展政策、整體及地方資源分佈綜整分析後，針對未來發展需要，對高鐵運輸走廊之發展方向建議如下：

### (一)國際經貿藝文交流區：台北、桃園

整合桃園國際機場出入門戶與台北市政經、金融資源與台北縣市之人口數及文化接受度等特性，建議仍保持其國際經貿文化交流特性。並藉國際人士在此交流，鼓勵創意以展現國人智慧與本土藝文特色，藉城市多元文化，提昇國家整體形象。

目標：未來將本區發展為國際商務人士的優質便利生活區。

### (二)科技基礎產業區：新竹

藉既有之科技產業基礎之技術、人力與群聚優勢，持續整合新興科技產業項目如生物科技與奈米技術，加強新竹地區之研發機能，作為發展新科技及開拓新科學園區之基礎，為我國

未來最重要之科技產業搖籃。

目標：未來本區將成爲國際科技人士經驗交流與合作發展的國際城市。

(三)運動休閒與民俗工藝區：苗栗、台中

透過中部地區優勢之自然環境條件與原住民及客家文化之民俗工藝資源特色，利用山水地形創造建設具國際水準的休閒運動設施與工藝文化交流中心，作爲全民休閒生活及渡假之地區。即以運動休閒與文化學習之優質生活區爲發展方向。

目標：未來以國際體育交流及世界民俗文藝品交流的終生學習生活城。

(四)觀光農業與民生應用科技區：彰化、雲林、嘉義

彰化、雲林、嘉義爲傳統之農業與觀光資源豐富之縣市，發展觀光農業及民生應用科技一方面可配合既有農業資源優勢加以轉型爲精緻化、高附加價值化，另一方面亦兼顧國家整體科技產業資源分配與地方發展需求，並可透過民生科技之應用，改善地區居民之生活硬體設施與生活用品如醫療保健等，作爲我國民生應用科技研發與生產專業區。

目標：發展此區作爲我國與世界農業及民生科技業交流區，成爲農業科技與休閒農業經營管理專業人士的天堂，及中醫藥民生科技的研發生產技術人員專業區。

(五)農漁業生技區：台南

台南縣市向爲製造業(尤其電子業)及農漁養殖業皆發達之縣市，加上具備經驗豐富的國際級研究機構及教育系統，對發展以農漁業生物科技爲主的科技產業是相當具有優勢的，正是



地方資源結合高科技產業發展，以促使國家整體高科技業多元轉型的方式。

目標：發展為世界最尖端之農漁業生物科技專業區，集合世界農漁業科技專家開發新技術，協助全球農漁民解決農漁養殖問題。

(六)亞洲經貿文化交流區：高雄

高雄市因高雄港與小港國際機場的交通優勢，向為南部對外經貿與南部藝文中心，由於與東南亞地帶國家之距離較近，因此有機會強化發展為亞洲文化經貿交流重心，可與台北市之全球國際交流門戶機能互補，專門發展區域經濟與文化交流。

目標：發展成為亞洲(尤其東南亞一帶)最重要的經濟貿易與文化交流中心，以高雄港及小港機場作為亞洲地區人貨轉運中心及對口城市。

### 三、非高鐵運輸走廊縣市之發展方向建議

依各縣資源分佈特性與國家整體建設需求，綜整後本研究建議如下：

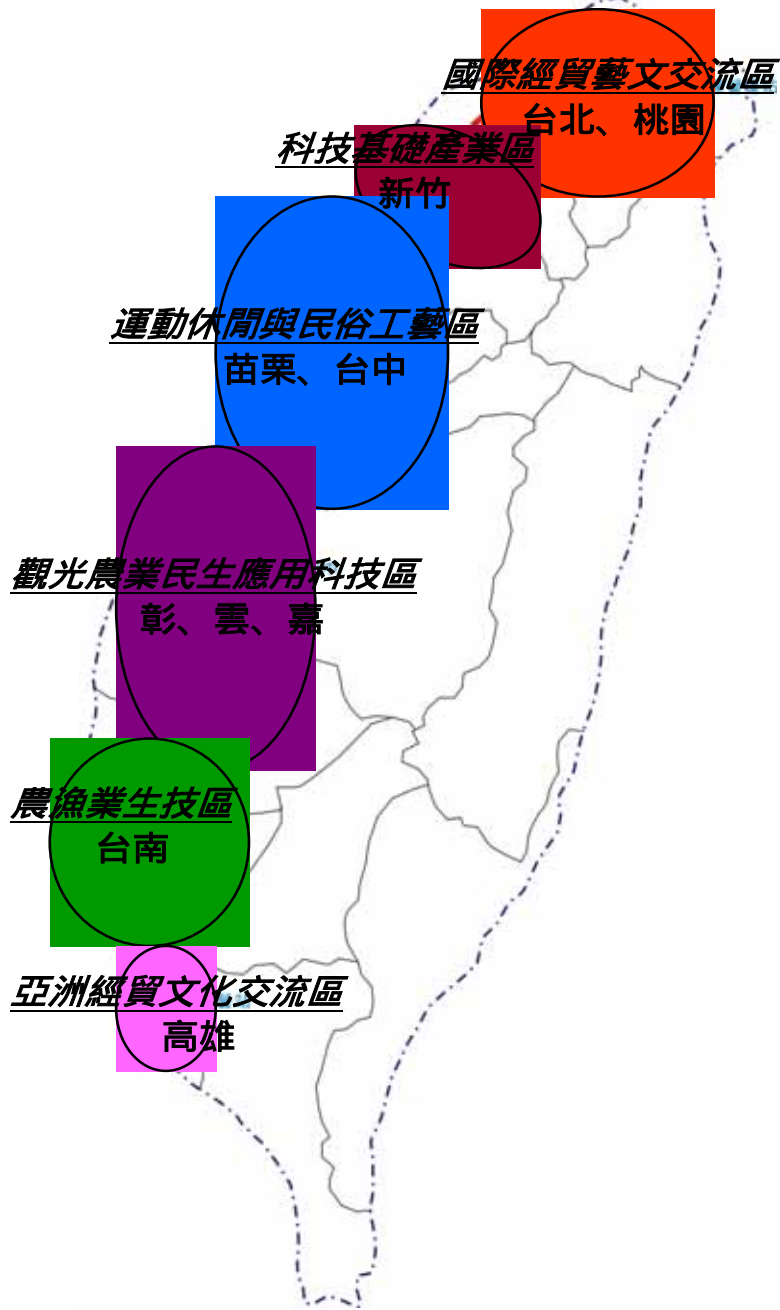
(一)南投縣：山林生態觀光中心

(二)宜蘭縣：綠色生活博覽會

(三)花蓮縣：宗教心靈修養中心

(四)台東縣：原住民文化中心

(五)屏東縣：海洋生態遊憩中心



註：本研究整理

圖 5-3-1 高鐵運輸走廊整體發展方向分佈圖

## 第四節 高鐵車站特定區發展定位策略

經由前章各節之分析後，可得知高速鐵路建設牽涉未來國家整體建設與各縣市發展的最重要催化劑，而各車站因其區位所在及縣市產經特性不同，所能帶來的發展及影響皆有差異，必須針對各車站地區特性深入分析，方能正確擬訂地區開發定位策略，以作為未來擬具土地使用計畫方案的參考。前節中針對高鐵運輸廊帶地區整體發展方向提出建議，在此建議為前提下，本節以國家整體發展角度考量，結合地方資源特性，研擬高鐵 12 處車站特定區的發展現況與既有計畫定位策略，綜合分析如下：

### 一、台北車站特定專用區計畫

高鐵台北車站經前章節分析可歸結下列：

- (一)台北市向為全國政經中心，各項資源也齊聚，因此吸引許多尋機會者與創業者到此處。
- (二)根據火車站商圈的發展特性，火車站鄰近區為傳統商業金融辦公區與青少年流行文化區皆備，具有創意與設計的發展基礎。
- (三)高鐵將吸納部份國內航空運量，將增加台北車站地區之交通負荷。
- (四)台北車站未來仍是台北市最大的交通轉運中心，故周圍用地仍應以解決交通機能、提昇運輸品質為優先。
- (五)以其轉運功能，應提昇轉乘動線過程中之日常生活性商業。
- (六)車站周圍為建成區，大型公有土地難覓，交 9 及台汽北站為除專用區內最具開發潛力的土地，並宜與火車站採取更多元的立體連通方式。
- (七)車站周圍之特色產業如書店街、補習街、華陰街批發業等，為早

期發展且與新興商圈不同特性之產業，應改善其消費環境品質，維持商業競爭力。

- (八)車站周圍地區有政治中心、商業再發展區、長途客運轉運區，應結合首都核心改善計畫，在空間與動線規劃上予以有效串聯之都市設計。

因此本研究對台北火車站特定專用區的開發主題定位構想是，作為國際創意與創業中心，發展為與國際同步的金融中心、藝術文化中心、精品時尚中心、設計與發明中心等國際都會之個人與企業服務機能。此外針對高鐵運輸機能來說，未來需輔以交通轉運機能改善為主，並進行核心機能複加與商圈再發展的開發計畫。

## 二、南港整備站兼作營運輔助站地區(鐵路地下化南港專案)

高鐵南港站分析結論歸納如下：

- (一)南港區雖非位處台北市之中心，但因有北市未來產業發展最重要之經貿園區及軟體園區與全國最高學術機構中央研究院，因此其學術研究地位所帶來之研發與學風，當可作為地區發展之主題。
- (二)高鐵南港站由於鄰台北車站之緣故，僅能擔負部份高鐵運量，因此就南港專案來說，高鐵並非主角。
- (三)捷運、台鐵與高鐵共站使車站成為南港之地區交通轉運中心。
- (四)根據南港地區之都市計畫通盤檢討，車站地區以發展居住為主，但目前住工商混合情形使居住品質較差，未來應透過台鐵地下化騰空土地與工業區土地使用調整取得公共設施用地，以強化車站周圍地區之生活設施。
- (五)南港經貿園區為台北市未來最重要的產業發展區，未來在車站周圍有機會出現商務旅館與商辦大樓。唯目前園區聯外系統不足，

將影響園區開發進度，對車站周圍的發展也會造成負面影響。

(五)鄰近地區有部分工業區已開始有閒置現象，宜及早擬定朝居住為主軸的土地使用策略。

本研究對南港車站地區的整體定位為建立為國際學術交流中心，透過發展學術機能，可輔以發展為國際學者與交換學生之生活中心區，並引導車站地區發展商務及地區性商業機能，鄰近土地則以開發生活服務設施為主，以提昇本區之居住品質。

### 三、新板橋車站特定專用區計畫

高鐵板橋站之分析結論歸納如下：

- (一)板橋地區為中南部外來人口之匯集地區，全台灣人口數最多之市鎮，鄰近之台北縣其它鄉鎮也是人口密集區。外來人口的目的多為求學與就業居多，因此多為青少年及青壯年人口。
- (二)板橋車站運量僅次於台北車站，未來將吸納甚多長途客運量，對特定專用區外圍交通影響大於規劃完善的專用區內，因此改善對台北縣地區之聯外交通轉運為本區主要課題。
- (三)專用區所規劃之商務機能與規模已足夠發展所需，但地區之生活服務機能則仍欠缺。
- (四)板橋車站為未來板橋地區的發展中心。
- (五)未來可透過行政單位遷入專用區後之騰空土地，結合地區需求，規劃適當的生活休閒或文化教育設施，發展為圍繞專用區外圍之休閒文化設施體系，整體提昇板橋地區之公共設施機能。

本研究針對板橋地區匯集外來求學與就業人口的特性，與其接近台北市創意與創業中心及新竹地區高科技產業的區域關係來看，板橋地區含特定專用區內發展主題定位策略為人力資源培育

中心，以發展補教與職訓中心為主。而其餘車站地區的發展定位，基本上延續特定專用區計畫以行政及商務功能，對於周圍地區土地則以結合地區資源，以強化其休閒文化機能為優先，以提昇板橋地區之生活環境品質。

#### 四、桃園青埔站特定區計畫

桃園青埔站為五大車站特定區計畫之一。高鐵局已對其發展定位進行身入之分析，並獲至如下之結論，本研究在檢視桃園車站之發展條件後，認同該發展定位，但必須整合周圍其他建設計畫以避免競合問題嚴重。此外，聯外道路系統為未來本車站區發展的關鍵因素。就中正機場與高鐵特定區之主題定位策略而言，應發展為國際經貿流通中心。也就是輔以物流及人流轉運中心。就特定區內產業專用區而言，其發展整體定位策略如下：

##### (一)整體定位策略：發展為機場經貿特區

##### (二)發展策略：

- 1.結合機場優勢發展國際經貿會議展覽中心
- 2.利用高鐵之便利發展超區域型休閒娛樂中心

##### (三)主要引入設施：

- 1.國際級大型展覽館
- 2.多功能會議中心
- 3.國際商務園區
- 4.服務性商業設施
- 5.超區域型娛樂購物中心

## 五、新竹六家站特定區計畫

新竹地區向為我國科技產業的發展重鎮，因此高鐵局對該特定區之發展定位方向，本研究在檢視後認同其規劃，並認為應儘速推動特定區內的各項子計畫，對我國未來產業發展極為關鍵。因此就新竹地區整體而言，主題定位策略為發展高科技產業生產及研發中心。其中以目前發展條件來看，可發展生物晶片中心、基因科技中心及IC設計中心等研發專業區。而就高鐵特定區內之產業專用區而言，其整體定位策略為：

(一)整體定位策略：發展為新世紀工商及高科技產業園區

(二)發展策略：

- 1.因應科技產業趨勢發展生物醫學園區
- 2.發展高科技電信園區
- 3.滿足高科技產業需求，發展高科技企業總部特區

(三)主要引入設施：

- 1.醫學中心及癌症暨質子治療中心
- 2.育成中心及共同研究中心
- 3.產業研發中心
- 4.電信技術中心
- 5.電信產業中心
- 6.高科技產業全球運籌總部
- 7.商務中心、消費性商業設施

## 六、苗栗後龍站地區

根據本研究對高鐵苗栗車站地區的分析結論如下：

- (一)苗栗縣因地形而使工業發展受限，因而也才能保留其許多民俗文化資產，成為本縣之特色。
- (二)苗栗站可能要等到 97 年興建，預定 99 年才加入營運，時程似嫌稍晚。
- (三)苗栗縣具有相當多獨特的農業與觀光資源，因此藉由高鐵設站來帶動地區發展地區觀光產業甚為重要。
- (四)苗栗縣具地區人文特色亦是具發展文化觀光產業的資源。
- (五)車站周圍包括後龍藝術大學等重要計畫在時程上須加以配合，以及早發揮帶動效果。
- (六)地區應優先以發展其產業之精緻化，充實觀光條件，加強遊客到此觀光的意願，高鐵車站的聯外道路應與縣內各重要聯絡道路銜接，以縮短交通成本。

本特定區計畫目前的進程為內政部區域計畫委員會專案小組完成審議，近期將提送大會審議。但引入之活動設施尚未明確定位。就本研究之建議，本縣具有統合發展為世界工藝品中心的潛力，並建立其上下游系統，包括文化保存機關、傳統工藝品博物館、工藝設計中心、工藝品教學及展示交易中心等。

## 七、台中烏日站特定區計畫

以台中地區區位條件、自然環境條件與產業基礎條件來看，台中地區的發展主題方向有許多的可能性，包括優質生活區與企業服務等。因此就台中烏日站與周圍鄰近地區的資源特性，及多數車站皆以發展產業及相關服務的情形來看，本研究建議車站地區應發展生活相關的活動為主，建議主題定位策略為運動產業與觀光休閒產業專區。與左營訓練中心功能有所區隔，左訓中心以訓練國手為主，此區則以一般人之健康休閒運動為主。並可兼具



發展觀光休閒產業之機能。

就由於區位居四縣市界處，且周圍離市區皆有相當距離，需配合其他運具轉乘功能，因此為所有車站中，最需發展新商業機能的地區。依其區位條件，高鐵局於擬訂特定區計畫中產業專用區之發展定位如下：

**(一).整體定位策略：發展為工商服務及轉運中心**

**(二)發展策略：**

- 1.運用區位特性開發商務辦公區
- 2.發展中區快遞業務中心
- 3.發展中部都會物流特區

**(三)主要引入設施：**

- 1.商務辦公室
- 2.後勤辦公區
- 3.工商展示間
- 4.金融、商務、旅運、餐飲等便利服務
- 5.快遞業務中心
- 6.都會物流中心

本研究對於此定位方向認為可行，但必須加強與台中機場與台中港的關係，如強化聯外道路，對發展快遞業務中心及物流特區影響甚大。此外，中山高在此區為經常塞車路段，必須儘快改善地區的交通情形，以避免對快速運輸服務相關產業產生負面影響。

此外，由於本區為北部區域進入南投縣之門戶，因此具**中部觀光轉運機能**。

## 八、彰化田中站地區

高鐵彰化車站地區之特性及未來發展性分析結論如下：

- (一)彰化車站地區特色產業發展具有開發國際市場的潛力，尤以花卉與織襪業為最。
- (二)高鐵彰化車站臨社頭及田中都市計畫區，可有效帶動及串聯整體地區發展。
- (三)目前花卉推廣中心層次尚及於國內市場階段，應有整合從品種研究、種植、加工與行銷運送等國際級的經營模式。
- (四)彰化車站特定區由於緊鄰觀光產業發展區，可發展與旅遊有關之機能。
- (五)目前地區之農業科技學術研究機構尚不足，有積極引進的必要。並可結合車站周圍鄰近的農牧用地作為生產實驗用地。
- (六)由於車站位置距本縣工業發展區較遠，因此高鐵對觀光產業的影響將大於工業。

因此本研究將彰化高鐵車站地區的發展定位為亞洲花卉中心，並建立觀光農業服務機能，未來除基本觀光服務設施外，可設置花卉拍賣中心、舉辦花卉博覽會等，並可於車站鄰近地區規劃農業生技園區，以建立亞洲最大的花卉專業區，並深植農業高科技技術。

此外，由於本區為南部區域進入南投縣之門戶，因此具中部觀光轉運機能。

## 九、雲林虎尾站地區

雲林車站鄰近地區的發展特色與其發展定位方向如下：

- (一)車站與麥寮特定區距離甚遠，必須加強其間的運輸效率，使車站能服務西側濱海地區。
- (二)雲林縣為觀光與農業發達之縣市，高鐵車站之功能應能有效協助當地發展，因此須加強特定區之聯外道路系統，尤其東西向串聯道路。
- (三)鄰近地區已獲選為三科發展用地，未來可配合台大雲林分校、台大醫院、體育園區、行政園區之設置發展為全國教育文化園區，建立全國教師學術交流與進修專區。另可結合產業專用區，發展為高經濟活動商圈、大學城及高醫療品質之生活環境，為虎尾及雲林整體發展帶來繁榮與新的商機。
- (四)雲林地區天候佳，日照時數長，且過去以發展農業為主，因此對生態環境破壞較小，未來可配合雲林科技大學及台大等學術研究機構，發展為新能源與環保生態科技中心，如發展太陽能城。

## 十、嘉義太保站特定區計畫

基本上嘉義地區仍是農漁業與觀光產業機能高於工業機能的地區，且其生活設施機能完善、環境幽雅，適於發展居住機能。本研究建議未來一方面結合地區資源，另一方面亦引入地區新的商業型態，以配合逐漸都市化的嘉義市地區，是較具有發展潛力的開發定位策略。本研究建議以發展為全國主要的中藥生技與醫療保健中心，用以發展銀髮族科技生活城，作為退休者休閒生活區。至於高鐵嘉義站之產業專用區，高鐵局已進行定位分析，與本研究之建議相輔相成，如下說明：

- (一)整體定位策略：發展為觀光旅遊、休閒養生服務區
- (二)發展策略：

- 1.發展旅遊服務轉運中心

## 2.引進兼具教育、娛樂及養生之主題設施

### (三)主要引入設施：

- 1.旅遊服務設施
- 2.教育娛樂之人體主題館
- 3.滑水道、戲水區
- 4.養生水療區、三溫暖等休閒養生館

## 十一、台南沙崙站特定區計畫

前節曾說明台南縣市之農漁業發達，一方面結合地方資源，一方面配合建立完整的生物科技產業體系，本研究建議將台南地區之發展主題定位策略為農業生技及漁業養殖科技專業區。

台南沙崙車站由於其區位較孤立，且周圍鄰近各都市計畫區皆在成長中，因此車站特定區計畫應發展能獨立營運的產業項目為宜。目前高鐵局已針對特定區之發展進行定位如下：

### (一)整體定位策略：發展為府城新門戶

### (二)發展策略：

- 1.短期以發展具特殊性之主題樂園
- 2.長期以高科技產業的發展需求為導向

### (三)主要引入設施：

- 1.太空世界主題館
- 2.水火世界主題樂園
- 3.休閒購物中心
- 4.休閒旅館

此外，本研究建議未來台南車站區仍應納入府城古都文化風

格與意象。

## 十二、高雄左營車站地區

左營車站地區的發展特性歸納如下：

- (一)以高雄市的南部經貿核心都市機能，且有國際機場及國際港的交通優勢，應可建立為南部的國際門戶。
- (二)車站周圍地區發展因地形及既成發展區而受限，交通問題相當複雜。
- (三)車站周圍人文及自然資源豐富，可結合作為發展居住品質的元素。
- (四)台鐵、捷運及高鐵匯集，未來可能加入輕軌電車營運，對車站運輸機能有提昇，但周圍地區交通改善措施須及早完成。
- (五)鐵路地下化、環港快速道路及高鐵高雄車站等計畫具不確定性，影響左營車站周圍地區發展定位。
- (六)緊臨車站前後土地皆以住宅為主的土地使用計畫，應以專案處理，適當的調整其功能，以配合高鐵及其它運具共同產生的運量。
- (七)車站鄰近地區相當多可供未來發展產業及生活服務機能的用地。

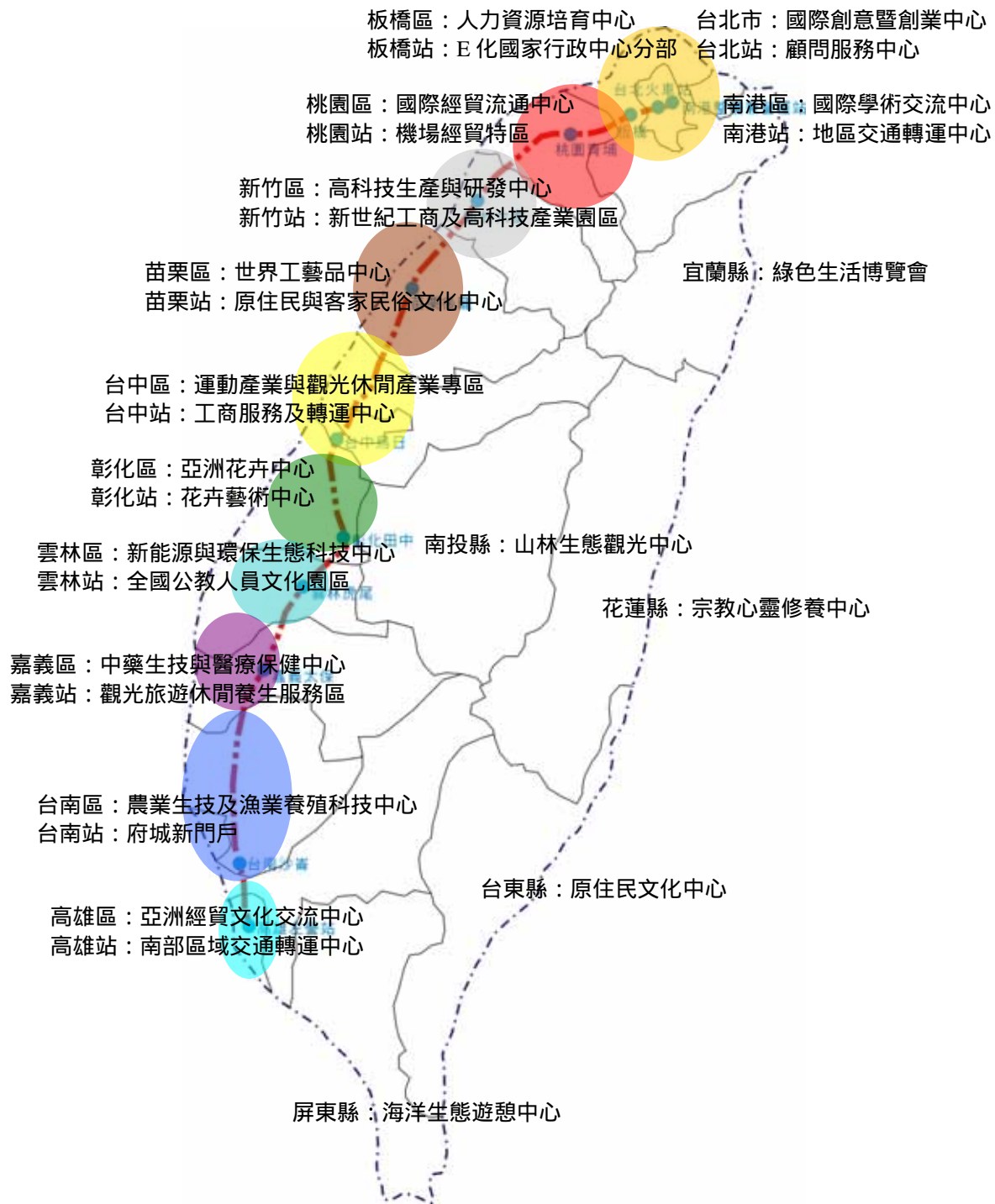
本研究對北高雄地區的發展初步認為應於南高雄以經貿產業為主的發展不同，北高雄之定位為智慧型都市的花園城。但整體而言，高雄市因地緣關係及其與台北市之競合情形來看，高雄地區宜發展為亞洲經貿文化交流中心，以統合掌握亞洲地區(尤其東南亞)資源，如建立亞洲文化主題樂園城。在左營車站方面，其基本定位為南部區域的交通轉運中心，周圍地區可開發土地則定位發展南部區域休閒文化生活服務中心。

表 5-4-1 高鐵車站特定區主題定位策略綜理表

車站	「車站特定區」主題定位	輔助發展中心(次主題中心)
台北站	◎台北市： <u>國際創意暨創業中心</u> ◎車站區： <u>顧問服務中心</u> (經營管理、國際行銷、資產管理、法律服務、專利智慧權)	設計與發明中心、專利版權交易中心 藝術文化中心、音樂中心 精品時尚流行文化中心 國際媒體中心 金融中心、資產管理中心、亞洲存款管理中心 北部交通轉運中心、地區商圈再發展中心
南港站	南港區： <u>國際學術交流中心</u> 車站區： <u>地區交通轉運中心</u>	國際學者與交換學生之生活中心區 商務及地區性商業機能 地區生活服務設施
板橋站	板橋區： <u>人力資源培育中心</u> 車站區： <u>E化國家行政中心分部</u>	補教與職訓中心 國際數理科學教育競賽中心 網路資料中心 地方行政及商務功能 休閒文化機能
桃園站	桃園區： <u>國際經貿流通中心</u> 車站區： <u>機場經貿特區</u>	物流及人流轉運中心 國際經貿會議展覽中心 超區域型休閒娛樂中心
新竹站	◎新竹區： <u>高科技產業生產與研發中心</u> ◎車站區： <u>新世紀工商及高科技產業園區</u>	生物晶片中心、基因科技中心及 IC 設計中心 生物醫學園區 高科技電信園區 高科技企業總部特區
苗栗站	苗栗區： <u>世界工藝品中心</u> 車站區： <u>原住民與客家民俗文化中心</u>	文化保存機關、傳統工藝品博物館 工藝設計中心、工藝品教學及展示交易中心
台中站	台中區： <u>運動產業與觀光休閒產業專區</u> 車站區： <u>工商服務及轉運中心</u>	休閒體育園區、 商務辦公區 中區快遞業務中心 發展中部都會物流特區 中部觀光轉運機能
彰化站	彰化區： <u>亞洲花卉中心</u> 車站區： <u>花卉藝術中心</u>	花卉拍賣中心、花卉博覽會 農業生技園區 花卉相關服務業特區(花藝教學、經營管理) 中部觀光轉運機能

雲林站	◎雲林區： <u>新能源與環保生態科技中心</u> ◎車站區： <u>全國公教人員文化園區</u>	太陽能研發應用中心、替代能源研發中心 環保科技專業區 全國公務員、教師交流與進修專區(環保科技與 新能源科技應用區)
嘉義站	◎嘉義區： <u>中藥生技與醫療保健中心</u> ◎車站區： <u>觀光旅遊、休閒養生服務區</u>	銀髮族科技生活城 退休者休閒生活區 旅遊服務轉運中心 教育、娛樂及養生主題設施區
台南站	◎台南區： <u>農業生技及漁業養殖科技中心</u> ◎車站區： <u>府城新門戶</u>	農漁業生技園區 短期以發展具特殊性之主題樂園 長期以高科技產業的發展需求為導向
高雄左營	◎高雄區： <u>亞洲經貿文化交流中心</u> ◎車站區： <u>南部區域交通轉運中心</u>	亞洲文化主題樂園城 南部區域休閒文化生活服務中心
高鐵未經過之縣市地區		
縣市別	主題定位建議	
南投縣	◎ <u>山林生態觀光中心</u>	
宜蘭縣	◎ <u>綠色生活博覽會</u>	
花蓮縣	◎ <u>宗教心靈修養中心</u>	
台東縣	◎ <u>原住民文化中心</u>	
屏東縣	◎ <u>海洋生態遊憩中心</u>	

資料來源：本研究整理。



註：本研究整理

圖 5-4-1 高鐵車站地區發展主題定位策略分佈圖



## 第六章 結論與建議

### 第一節 結論

#### 一、法國高鐵 TGV 系統之發展經驗綜整

##### (一)創造都市新風貌

TGV 車站的新建及改建，通常利用既有都市紋理，修正衍生出城市的新都市風貌。

##### (二)促進城市間互動

縮短城市間距離，提供上班族到其他城市就業機會。

##### (三)提昇地方經濟

大型企業因高鐵，紛紛遷至次要城市，可提高員工生活品質，也降低員工 15%-20% 民生消費，刺激次要城市經濟發展，增加鄉村就業機會，降低鄉村人才外流與城鄉間知識水準不均現象。

##### (四)重視交通轉乘整合

人車分離、停車立體化、確保尖峰時段站前道路順暢、巴士轉乘集中處理、修正舊市區道路系統、重新規劃車站聯外道路。

##### (五)地區觀光業的振興

高鐵車站為旅客集散中心，促進站區與當地鄉鎮旅館業蓬勃發展，也使站區成為多元化新都會，觀光業顯著爬昇。

##### (六)開發計畫執行情形

實際站區開發過程中，商業經濟發展比預期中更為緩慢，迅速發展的成功關鍵在強化站區整體大眾運輸與公共空間系統整合。

## (七)其他公共建設配合

透過明確的主題，配合引入公共建設如教育機構、體育設施、文化、主題樂園等設施，可加強旅客集散效果，提昇開發效率。

## 二、法國高鐵 TGV 之負面影響分析

TGV 建設後所帶來的負面影響多為交通工程對相關的環境影響，其範圍包括有視覺污染、噪音、生態、經濟衰退、社會心理等負面反應，並與環境美觀的影響甚大。

### (一)視覺污染

- 1.鐵道基礎工程的線性型態，對自然景觀具強烈的視覺衝擊。
- 2.自 19 世紀以來，舊有鐵路系統透過鋼鐵材質，發展出優美結構型態，隨著地方發展，其景觀亦在時空中與沿線高大植栽融入都市景觀中，而新一代的 TGV 鐵路工程如東南地中海線經法國、義大利之阿爾卑斯山區，其橋樑 & 隧道等基礎工程的結構線條及輪廓，呈現當代科技建築美學，以減緩與自然景觀的視覺衝擊。

### (二)噪音污染

- 1.法國一般城市中 56%噪音來自道路交通，5.6%來自鐵路交通，為確保居住品質，要求鐵路沿線住宅退出 30 m 距離，以維持 75 分貝以下之環境品質。
- 2.TGV 噪音來自軌道與車輪摩擦，東南地中海線，創作出坎入牆壁式吸音板。
- 3.TGV-歐洲之星，則以回填土坡來吸收，軌道行進中所產生之噪音。

### (三)生態保護

TGV 大西洋線北端工程，為避開地方特色之沼池兩棲類生態區，於鐵路沿線，移出重要植樹，並進行大量綠化植栽，當

工程完成時，共計增加 60 萬顆植栽之林區，其保護生態之基礎土木工程費用更佔總工程 16%之花費。

#### (四)社會心理

- 1.當開始進行興建鐵軌基礎工程的同時，也是改變環境生態的開端，就長期而言，可能對地方經濟造成某種程度傷害的原因，亦間接被視為對地方文化資產的掠奪者，而引起地方反對人士的保護運動。
- 2.1989 年 TGV 東南地中海線，提出延長計畫：從 Valonce 延伸至 Montpellier 達西班牙一線，及 Valonce 延伸至 Marsailler 馬賽至義大利一線，其共兩線之興建工程計劃引起強烈的地方反對聲浪。
- 3.自 1989 至 1994 年間，計畫案中經過的許多具傳統色彩文化豐富的城鎮如亞維農 Avignon, Aix En Provence 普羅旺斯等，具地中海型氣候與阿爾卑斯山系混合之特殊生態環境等區域，其地方保育、綠化、文化等環保團體與中央政府、地方政府及法國鐵路局共同組成協調評估小組，歷經 5 年的共同參與，土地重劃、政治交換，更歷經嚴重示威抗議，造成法國鐵路於 1 個週末 2 萬旅次損失等強烈抗爭下，終於在更換 5 位交通部長的努力下，促成興建工程計畫，並訂定如下協調條件：
  - (1)8-12%營運利潤回饋地方；法國鐵路局提供 57000 工作機會；鐵道路線以影響生態衝擊最低處通過。
  - (2)車站建築及基礎土木結構，提出高品質設計工程，並確保景觀協調及通過全程環境評估。

由此可知，未來台灣高鐵在帶來便利之餘，最應該在此時及早重視的便是對環境的尊重問題。不僅是沿線居住環境的負面影響必須降低，對自然生態系統的正常運作更是重要。

### 三、高鐵建設計畫觀念的澄清

經由縣市基本背景資料分析及法國 TGV 之高鐵車站發展經

驗可知：

- (一)高鐵並非帶動發展的唯一方法，應視為帶動發展的催化劑。
- (二)高鐵車站功能與效益的不同，對各縣市的影響也不同。
- (三)爭取重大建設的效益為「正確」比「有就好」重要。
- (四)發展城鄉特色優先於高鐵通車，搭高鐵本身並非目的，是因當地有值得此的原因，必須擬以產業發展與高鐵建設相輔相成的推動策略。
- (五)應以獨特且具國家級化或國際級化潛力者優先，且為長期策略推動累積才能達成，不只是辦活動促銷而已，以發展世界級為目標。
- (六)高鐵車站周圍地區確有開發潛力，但需配合其他發展條件。
- (七)以公共投資建設配合高鐵車站是強化公共投資效果的可行方法。
- (八)車站的交通功能必須優先於其他複加的功能。

#### 四、高鐵車站特定區的開發成功因素

由國外高鐵站區開發的實例可知，高鐵車站特定區的開發成功模式大致相同，主要可歸結為四個因素：

##### (一)政經及建設誘因

- 1.土地取得協助
- 2.公共建設的適時投入
- 3.對開發商的獎勵誘因
- 4.聯外交通建設的便捷性

##### (二)中央與地方資源的整合度

- 1.協調機制的建立

- 2.既有資源的有效運用
- 3.國家資源集中或分散的效益評估
- 4.推動計畫的人力與推動態度

### (三)地區發展遠景

- 1.照顧地方發展需求
- 2.政策與計畫的延續性
- 3.完善的開發計畫與配套措施
- 4.提昇發展層次的計畫理念

### (四)城鄉特色精緻化

- 1.地區資源的品質提昇與營運管理效率化
- 2.產業文化化、文化產業化
- 3.地區資源的整合行銷
- 4.持續性的改善計畫

若能建立調合上述四項因素的機制與建立推動模式，則高鐵特定區的開發應能達到預期之成效。

## 五、高鐵車站特定區的發展定位策略

本研究整合國家整體發展觀點與地方發展需求觀點下，研提之各車站特定區之發展主題定位策略整理如下表。

「車站特定區」主題定位
◎台北市：國際創意暨創業中心
◎車站區：顧問服務中心
◎南港區：國際學術交流中心
◎車站區：地區交通轉運中心

◎板橋區：人力資源培育中心
◎車站區：E 化國家行政中心分部
◎桃園區：國際經貿流通中心
◎車站區：機場經貿特區
◎新竹區：高科技產業生產與研發中心
◎車站區：新世紀工商及高科技產業園區
◎苗栗區：世界工藝品中心
◎車站區：原住民與客家民俗文化中心
◎台中區：運動產業與觀光休閒產業專區
◎車站區：工商服務及轉運中心
◎彰化區：亞洲花卉中心
◎車站區：花卉藝術中心
◎雲林區：新能源與環保生態科技中心
◎車站區：全國公教人員文化園區
◎嘉義區：中藥生技與醫療保健中心
◎車站區：觀光旅遊、休閒養生服務區
◎台南區：農業生技及漁業養殖科技中心
◎車站區：府城新門戶
◎高雄區：亞洲經貿文化交流中心
◎車站區：南部區域交通轉運中心

## 第二節 建議

本計畫研究過程中，針對高鐵本身特性、國家產經政策與都市發展需求分析下，除得到前節結論外，為順利推動車站特定區之開發，整理建議如下，以供後續開發時擬訂配套措施之參考。

- 一、須兼顧國家產業經濟發展需要、資源永續利用及地方資源特色與發展需求，才能妥善擬訂高鐵車站地區開發主題定位，但必須保持車站與地方建設時程之關聯性。
- 二、為釐定車站特定區開發的方向性與確保其開發可行性，應引進觸媒性計畫(即主題性公共建設，大學或國家級研究機構)與配套措施(即相關建設與政策，如交通接駁系統的時程配合)。
- 三、農業縣或郊區車站，在車站通車前應先加強聯外交通，地方政府應同時推動提昇產業特色。
- 四、農業縣或郊區車站的建設或通車時程，應研究提前通車營運的可行性，以避免錯失帶動地方產業升級的時機。
- 五、各車站的運具轉乘動線應整合設計，避免不同單位間規劃動線的衝突性，造成轉乘不便。
- 六、重新檢視車站區規劃與鄰近計畫間的競合問題，應於短期內加以整合，並立即調整不合時宜之計畫內容。
- 七、車站周圍具開發潛力之公有土地，應於車站特定區主題定位確立後，儘速研擬相關之開發計畫。

## 期中審查意見修正回覆表

審查意見(各單位發言摘要)	辦理情形(針對與會者對規劃單位所提建議部份)
<p>(一)交通部高鐵局 廖局長</p> <p>高鐵通車後，台鐵台中站的功能應轉變為區間快鐵。</p> <p>高鐵通車後，南部都會轉運將移至高鐵左營站附近。</p> <p>◎建議規劃於高鐵彰化站或烏日站，設置中部觀光轉運站。</p> <p>◎建議研究單位蒐集各部會未來發展施政、政策資料，分析納入報告中，以勾勒出未來國家發展方向。</p> <p>◎建議高鐵各站功能定位，可朝下列方向思考：</p> <p>(1)高鐵南港站：軟體園區</p> <p>(2)高鐵板橋站：與行政接觸之窗口</p> <p>(3)高鐵桃園站：與國際接軌之相關建設</p> <p>(4)高鐵新竹站：與科技有關之建設</p> <p>(5)高鐵台中站：與中小企業(如製造業)有關之建設</p> <p>(6)高鐵苗栗站：工藝與藝文有關之建設</p> <p>(7)高鐵雲林站：與教育有關之建設</p> <p>(8)高鐵彰化站：花卉園區</p> <p>(9)高鐵嘉義站：老人、醫療有關之建設</p> <p>(10)高鐵台南站：與青年活動有關之建設</p> <p>(11)高鐵左營站：與觀光有關之建設</p>	<p>◎ 已於第五章第四節中，針對台中站與彰化站建議設置中部觀光轉運站，以作為北部與南部區域進入南投縣與中部山區的出入門戶。</p> <p>◎ 已收集「新世紀國家建設計畫」與行政院游院長之施政方針，作為分析政府各部門之政策與建設計畫的指導。詳見第五章第一節。</p> <p>◎ 有關廖局長之對車站區功能定位建議，已列入參考並已另進行訪談。最終定位策略見第五章第四節。</p>
<p>(二)交通部路政司 周科長</p> <p>◎ 交通部未來計畫辦理之項目眾多，但每年經費執行有限，未來俟各站發展定位明確後，將就經濟效益高之計畫，優先辦理。</p> <p>◎ 未來相關計畫，將儘量朝民間參與方式進行。</p>	<p>◎ 在第六章第二節末，已提出在主題定位確定後，儘速擬定後續開發計畫的建議。優先辦理之評估指標，除經濟效益較高者外，具帶動性與基礎性之建設亦應列入優先之列。</p> <p>◎ 目前政府財政資源有限，地方政府更捉襟見肘，以促進民間參與開發的方式，對未來高鐵特定區的開發在時程及經費上較有助益。</p>



<p>(三)台灣高鐵公司 江副總經理                  高鐵車站開發應注重未來發展性及可及性，應從國家發展角度思考。                  ◎未來發展性可考量產業結合部門發展計畫、現有國土計畫是否要調整及資源配置亦應考量是否充足等方向。有關可及性，可考量運具整合(航空、鐵路)、城際及地區性交通是否能夠整合等。</p>	<p>◎在本研究報告第二章各節中，已針對國土規劃方向與地方資源的分佈進行綜合分析。另本案工作內容以擬訂土地整體發展定位策略為主，對於各車站運具的整合方式並不在本案研究範圍。</p>
<p>(四)主席                  ◎本案期中報告，對於區域發展分析資料相當詳細，惟本案應就未來國家發展角度，思考各站發展定位。                  ◎為瞭解各部會未來發展藍圖，請規劃單位蒐集各部會未來施政方針、政策資料，並赴各部會訪談，以作為未來研擬各新市鎮發展定位之參據。                  ◎提出個人對於各站新市鎮發展定位的看法                  (1)高鐵南港站：設計中心                  (2)高鐵板橋站：政府行政中心                  (3)高鐵桃園站：展覽城市                  (4)高鐵新竹站：生醫園區及 IC 設計製造中心                  (5)高鐵苗栗站：工藝園區                  (6)高鐵台中站：運動園區                  (7)高鐵彰化站：花卉專區                  (8)高鐵雲林站：生態園藝專區                  (9)高鐵嘉義站：養生專區                  (10)高鐵台南站：太陽能城市</p>	<p>◎ 已加入新世紀國家建設計畫與行政院長施政方針中，各部會所提之建設計畫與發展目標等進行分析，並綜整未來可發展之專業區或中心等，以作為未來車站特定區之觸媒性計畫或配套建設計畫。參見第五章第一節末。                  ◎ 已收集書面資料收集，並配合訪談進行綜合分析。                  ◎有關 張副主委對車站區功能定位建議，已列入參考。最終定位策略見第五章第四節。</p>
<p>(五)主席結論                  ◎ 本案期中報告原則同意，請規劃單位參考與會各單位意見，進行檢討修正。</p>	<p>◎已進行檢討修正。待經建會通知下次開會時間。</p>

◎ 本案請規劃單位於一個星期內，再蒐集各部會未來施政計畫、政策資料並進行訪談後，提出初步各站新市鎮未來發展定位。	
--	--

## 期末審查意見修正回覆表

審查意見(各單位發言摘要)	辦理情形(針對與會者對規劃單位所提建議部份)
<p>(一)主席</p> <p>◎本案高鐵新市鎮發展定位，或可邀請專家學者業者或舉辦研討會方式，集思廣益共同討論，以凝聚共識。</p>	<p>◎若未來委託單位舉辦相關之研討會，本公司將配合辦理。</p>
<p>(二)台灣高鐵公司</p> <p>1.本研究案，資料蒐集完整，對於分析架構及結果具系統性。</p> <p>◎2.本研究案除分析法國高鐵案例外，也提出芬蘭發展之案例，研究單位是否有進一步的資料，可提供參考。</p> <p>◎3.商業區與交通系統發展具遞延性，商業區開發時間相當長，特定區發展應導入商業行為，並避免零散之開發模式。</p> <p>◎4.高鐵左營站範圍用地較小，商業開發模式單純，該站商業區開發模式或許可提供其他站開發模式之參考。</p>	<p>本案以法國高鐵為主要研究案例，有關芬蘭案例為供產業發展思維之原則性參考，並未研究其產業與空間規劃之關係。未來後續研究，可針對此部份進行深入研究。</p> <p>法國案例經驗說明新市鎮發展的時間因素，在本研究第六章第二節中，建議引入正確主題的大型公共建設，已避免投資低效率，並可逐步導引發展。</p> <p>高鐵左營站由於區位、地形因素與周為都市計畫因素，其發展腹地小，且其位於現階段高鐵路線之南端點，負有南部區域轉運功能，因此其運量與其他農業站不同，因此其商業開發模式是否能套用在其他車站，有待後續研究釐清。本案建議左營車站應在更高層次的考量下，鼓勵引進特定主題的商業使用，如與亞洲文化特色相關的設施，再引進一般性的商業設施。</p>
<p>(三)交通部高鐵局</p> <p>◎1.各單位及地方政府爭取重大建設，應考量區位及發展性，而非「有就好」。未來高鐵各站發展定位，建議應就區位條件、發展潛力等方面思考。</p> <p>2.新市鎮發展時間均非常長且相關影響因素不易掌握，因此新市鎮開發並非容易。</p> <p>◎3.資源整合非常重要，未來縣市綜合發展計畫應與高鐵新市鎮發展相結</p>	<p>此為本研究結論建議中，不斷強調的論點。</p> <p>未來新的國土開發計畫體系，將賦予縣市綜合發</p>

<p>合，以落實縣市綜合發展計畫。</p> <p>4.縣市綜合發展計畫應具延續性，避免因地方首長更替而使計畫無法繼續執行。以日本神戶為例，接續市長都願意持續推動前任市長的計畫，而使神戶的發展相當成功。</p> <p>5.高鐵台南站因大部份土地屬台糖所有，台糖部份領取現金，不領回土地，因此財務壓力較大，建議未來開發執行策略應考量優先減輕區段徵收財務壓力。</p>	<p>展計畫法定地位，不再僅是具建議性的研究。本案更進一步建議，縣市計畫應與國土計畫及施政計畫間有互動回饋機制，以彈性修正計畫衝突性。</p> <p>未來高鐵站之開發應加強鼓勵民間參與，依各站不同特性與開發基地條件，開發主題等因素，綜合考量適當的開發方式。</p>
<p>(四)交通部</p> <p>◎1.研究單位除提出新市鎮及車站產專區主題定位外，也提出次主題(輔助發展)的看法，內容較為完整。</p> <p>2.主題性公共建設引進非常重要，如大型購物中心，民眾去過一次，或許不會去第二次。惟如引進巨蛋、海生館等大型主題性公共建設，應可吸引人潮，繁榮高鐵新市鎮。</p> <p>◎3.相關配套措施對於特定區發展非常重要，行政院應做整體考量，並請各級政府積極落實。</p> <p>4.高鐵新市鎮之開發，民間的投資非常重要。惟政府應先進行投資，以帶動民間部門投資。</p>	<p>本研究提出輔助主題係考慮每一主題間之加乘效果，及主題有帶動次主題發展的效果，如此使都市機能發展更為完整且具特色。</p> <p>◎相關配套措施中，部份為中央政府，部份為地方政府的權責，首應建立互相協調的機制，避免爭議。</p>
<p>(五)森海國際工程顧問公司</p> <p>1.芬蘭的產業發展策略的思維值得我國未來進行高鐵新市鎮開發建設參考。</p> <p>2.資源分配問題是未來高鐵新市鎮開發的關鍵，政府應就台灣未來發展需要整體考量。</p>	
<p>(六)結論</p> <p>1.本研究期末報告原則同意，請研究單位參考與會各單位意見，酌予修正。</p>	

<p>並依合約規定，於文到一個月內，將完整報告函送本會。</p> <p>2.完整報告之印製，請依本會委託研究計畫作業要點及出版品管理要點辦理。</p>	