

# 區域合作與平臺——以北臺區域發展推動委員會為例

邱敬斌 新北市政府城鄉發展局局長

## 壹、前言

今（104）年5月北臺區域發展推動委員會（以下簡稱北臺委員會，Logo如圖1）於臺北市空總創新基地舉辦北臺8縣市九大議題區域發展工作坊，以共同討論年度合作之工作計畫與創新思維。北臺委員會作為區域平臺，長期以議題討論形成合作方案，區域範圍涵括宜蘭市、基隆市、臺北市、新北市、桃園市、新竹縣、新竹市及苗栗縣，面積達9,173平方公里，其人口數約1,100萬人，占全臺人口比例47%，其規模已足以晉升全球城市一區域（City—

Region）名列。在全球化及城市區域的激烈競爭，區域合作與結盟已成為新時代趨勢與潮流。北臺委員會結合8縣市形成國內一個完整運作的區域平臺，迄今已臻12年；合作核心為「共同有利」到「相容有利」到「互助有利」，合作計畫由下而上向委員會提出，並以協議與共同合作達成區域整合治理。北臺委員會發展成立、運作與治理過程可作為國內區域合作治理與平臺發展重要里程。

## 貳、全球化下城市一區域的競爭力

### 一、全球化與區域發展

區域治理及平臺發展與全球化密切相關。全球化可說是由全球性貿易與投資驅動促使不同國家中人群、跨國企業與政府間互動與整合的過程。全球化正激勵全球都會城市區域的連結發展，成為世界經濟與各國發展的關鍵引擎，臺灣也不例外（周志龍，2014）。2000年起全球有超過300個城市區域的存在（陳小紅，2007），未來將有更多人類居住在城市及周邊區域。以今年為例，亞洲地區人口數超過1,000萬的城市已超過20個，如東京、首爾、上海、德里等，發展以城市作為核心向四周腹地發展延伸形成全球性城市區域，亦成為區域空間競



圖1 北臺區域發展推動委員會 Logo

資料來源：北臺區域發展推動委員會

展型態。此趨勢下，地區間彼此合作與緊密的連結將形成重要的發展力量，不同於政府組織形式的區域治理與平臺日顯重要，北臺委員會也因此應運而生。

## 二、區域合作與平臺的興起

### （一）區域合作

區域合作的理論可分為傳統改革主義者觀點、公共選擇理論及新區域主義，此 3 項理論發展實務上的合作均已有的案例。傳統改革主義主張結構上的整併，如政府間的合併形成一較具規模的行政區域共同治理，更容易達成合作結果。國內在 2010 年展開高雄縣市、臺中縣市及臺南縣市等合併即為結構上的合併。

公共選擇理論認為民眾擁有更多的消費選擇權，在都會治理的體制上，政府可提供多樣與多元化的選擇模式，如地方政府間的協定、公私夥伴關係、區域聯合會等機制，以處理轄區內公共事務，國內如首長會報等皆為此案例。新區域主義自 1980 年代以來，認為在解決都會區問題時，競爭與合作應同時運用，並結合都會區內各種資源，運用公部門的潛在發展力量，在地方政府社區組織、企業組織、非營利組織之間建立區域策略性夥伴關係（regional strategic partnership），構成新都會的發展生態，以解決都會區公共事務（裴晉國、施聖亭、陳麗芬，2010）。

從區域治理的理論論述中，傳統改革主義者觀點與公共選擇理論的發展途徑並不能有效而及時的達成目標，而新區域主義的概念逐漸受到引用與重視。換言之，就是在公、私部門及第三部門非營利組織之間建立都會區治理策略性夥伴關係，以解決區域合作的問題，建立更務

實的良好合作與發展基礎，建構區域發展更實質政策目標。而北臺委員會區域合作與發展模式便是跳脫過去傳統改革主義者觀點與公共選擇理論的缺失，經由「由下而上」的運作模式，形塑區域間的策略性夥伴關係。

### （二）區域平臺的興起

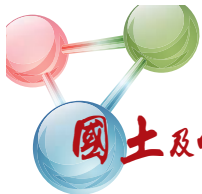
依劉明德與徐玉珍（2010）指出，1978 年即有區域合作組織。1995 年雙北合組淡水河整治工作小組、1996 年高高屏首長會議，2002 年南部 7 縣市首長會議、2004 年北臺委員會。2009 年前經建會推動國家建設計畫，利用補助計畫引導地方政府進行區域合作及設立平臺。中臺、雲嘉南、高屏及離島等處區域合作平臺陸續成立。

除國內各區域平臺的興起，國際上包括日本推動的「廣域行政」、美國的大都會區規劃組織（Metropolitan Planning Organizations, MPO），均是行之有年的區域平臺，目的在共同推動互助互惠的合作，發揮區域建設發展的綜合效果，促進區域資源的有效運用，進而達到增進區域內的共同發展和資源共享之目標。從過去持續到今仍在持續運作的區域合作平臺即為北臺區域發展推動委員會。這也與北臺委員會運作模式相當有關係。

## 三、北臺委員會的發展歷程

### （一）發展歷程

北臺委員會的創始是鑒於全球化趨勢下競爭力、全球城市區域崛起，城市已無法再單打獨鬥；然而在無形的行政區域線所帶來的本位意識，突破是努力的開始、合作是前進的必然。馬總統在 2004 年臺北市長任內，與北部各縣市首長共同努力，成立了「北臺 7 縣市論壇」，



共同簽署區域合作備忘錄，為北臺委員會的前身，2006年轉型成為「北臺區域合作發展推動委員會」，目的是為促進北臺灣地方政府的區域合作，打破行政界線無形之區域屏障，透過整合區域力量，分享彼此資源，創造互助有利的共同發展前景。

國內目前還沒有一個區域合作組織如同北臺區域發展推動委員會般，自創立迄今12年仍持續有效運行。北臺委員會屬非正式跨域合作組織，靠著是由下而上，各縣市間彼此信任與合作的默契，推動各項事務的進行。

### (二) 北臺區域優勢

北臺8縣市依行政院2010年核定之國土空間發展策略計畫中，包含北北基宜與桃竹苗兩個區域生活圈在區域層級跨北部城市及東部城市區域兩大區塊。其人口與土地面積可與全球大城市相提並論(如表1)，在目前國內已成立之區域平臺達到1,000萬人以上規模的僅有北臺區域(如表2)，以目前北臺區域在臺灣國土中所具備重要的優勢，包含以下6點：1、政治行政中心，中央政府所在地的優勢；2、金融資本豐富，國際快遞量高的優勢；3、生產性服務業成長趨勢漸增的優勢；4、運輸與資訊網路發達的優勢；5、大量人口聚集，人才儲量豐富的優勢；以及6、具備全球會計、廣告、銀行與法律服務中心的潛力(郭大玄，2005:281；孫同文，2005:72)。以全球角度來看，北臺區域

已為具有相當規模的城市區域。

## 參、北臺區域發展推動委員會合作機制

### 一、合作機制說明

國內學者對於北臺委員會區域治理合作機制已有相關研究。綜合來說，北臺委員會合作治理體系為區域型整合式，屬多層次合作。資源整合係透過領域議題進行，運作採分組分議方式運行(李長晏、曾淑娟，2009)。跨域合作計畫主要是以「由下而上」與「自主推動」來運作，透過議題主政縣市結合專家學者，將同一領域承辦局處聯合召開8縣市工作小組會議以擬訂合作計畫；與現行多以「由上而下」的執行步驟有所不同。在北臺委員會組織章程與實際運行操作，可清晰了解北臺委員會的合作機制。

#### (一) 任務設定

北臺委員會任務有以下6點：

- 1、確立北臺區域發展定位、發展目標及發展政策協調、整合與推動事項。
- 2、協調並整合推動北臺區域內之相關重大計畫。
- 3、北臺區域內之相關重大計畫與實施事項之研究與建議。
- 4、推動北臺區域內地方整合性發展必要法令之研訂。

表1 2009年世界重要城市發展範圍比較表

城市	北臺	臺北市	首爾	新加坡	紐約	倫敦	東京	上海	巴黎
土地(km <sup>2</sup> )	9,173	272	605	704	813	1,600	2,187	6,340	12,012
人口(萬)	1,051	270	1,132	468	801	720	1,279	1,858	1,060

資料來源：北臺區域發展推動委員會總顧問團隊及整體發展策略規劃執行計畫，2009

表 2 國內現有地方政府區域合作平臺一覽表

區域平臺	成立時間	土地 / 人口數	範圍	主要運作治理方式
北臺區域發展推動委員會	2004	面積 9173km <sup>2</sup> 人口：1,112 萬	宜蘭縣、基隆市、新北市、臺北市、桃園市、新竹縣、新竹市、苗栗縣	1. 採年度輪值制方式。 2. 設 9 個議題小組：原住民客家族群及新移民、休閒遊憩、產業發展、健康社福、交通運輸、防災治安、文化教育、環境資源與發展推動組。
中臺區域合作發展平臺	2009	面積：7395 km <sup>2</sup> 人口：453 萬	臺中市、彰化縣、南投縣	1. 以副首長會議為平臺推動工作最高決策層級。 2. 設 7 個議題小組：產業、農業、觀光、交通、環境、社會文化與發展推動等。
中彰投區域治理平臺	2014	面積：7395 km <sup>2</sup> 人口：453 萬		1. 由首長會談共識為基礎，由上而下擬定和推動跨域合作政策。 2. 常設幕僚小組（各縣市研考／計畫單位）。
雲嘉南區域永續發展推動委員會	2009	面積：5446 km <sup>2</sup> 人口：338 萬	雲林縣、嘉義縣、嘉義市、台南市	1. 採年度輪值制方式。 2. 四大整合發展面向：區域永續發展組織、整合工作小組組成與運作、跨域合作型補助計畫之提案與規劃評估作業與召開委員定期會議。
高屏區域合作平臺	2009	面積：5723km <sup>2</sup> 人口：362 萬	高雄市、屏東縣	1. 以高高屏首長暨主管會報為主，2010 年後為高屏首長暨主管會報。 2. 以委員會及工作小組方式運作，包含景觀橋梁、空氣品質、流域管理、永續發展、水系活化等委員會。
南高屏區域整合合作平臺	2015	面積：7913 km <sup>2</sup> 人口：551 萬	臺南市、高雄市、屏東縣	2015 年進行第 1 次南高屏區域治理工作平臺會議，討論共同解決臺南、高雄與屏東的問題、發揮整合的效果及討論南高屏三地機場的合作。
離島區域合作平臺	2012	面積：307km <sup>2</sup> 人口：24.4 萬	金門縣、連江縣、澎湖縣	1. 以離島縣市首長聯繫會報為主。 2. 成立工作小組及議題小組（分為前瞻產業發展、基本生活照顧及文化生態觀光）。

資料來源：本研究整理，2015

5、有關北臺區域性重大計畫推動經費之籌措及協調事項。

6、其他北臺區域發展有關之重大建設計畫或開發事業之研議、協調與實施事項。

## (二) 運作機制組成

1、當然委員：8 人，由北臺區域內 8 縣市政府首長擔任。

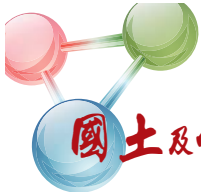
2、主任委員：1 人，統籌推動區域內各項協調事項，並主持本委員會會議；主任委員由當然委員以協調方式每年輪流擔任之；輪值主任委員任職之縣市政府為該年度主辦單位。

3、一般委員：8 至 16 人，由各當然委員推薦

專家學者及產業企業界人士 1 至 2 人提報委員會議通過後聘任之。

4、推動小組：設執行長 1 人，推動小組成員由各地方之當然委員指派所屬地方政府副首長或相關一級單位所屬機關首長 1 人常任，作為當然連繫窗口。主要任務係對有關委員會之各項辦理事項進行事前協商與溝通，並做成初步建議，提供委員會會議參考。

5、議題小組：由當然委員指派所屬副首長或相關一級單位所屬機關首長 1 人常任。議題小組成員及其所屬單位、機關，為委員會與各地方政府就該議題之當然連繫窗口。任務為針對各該議題與其他縣市橫向聯繫、協商與



溝通，每季至少召開 1 次小組會議，年度結束時彙整提出建議及推動成果。

### (三) 合作議題的分工

北臺委員會為因應區域合作議題的多元性需要，設有九大議題組，分別為發展推動、防災治安、休閒遊憩、產業發展、健康社福、交通運輸、原住民客家族群及新移民、教育文化、環境資源等。委員會以發展推動組為核心，其窗口一般為研考或是城鄉窗口。此外，每縣市負責一項合作議題並設立議題主政小組並有配合之議題小組，在組織與合作議題分工架構如圖 2。

### (四) 年度例行性會議的辦理

1、幕僚推動組會議：由每年主政縣市之發展推動組窗口辦理，討論委員會運作、組織發展

與中央聯繫、溝通。

- 2、議題工作小組會議：由各縣市主政之議題組召集 8 縣市召開工作小組會議，提出並調整年度議題工作方案、執行年度議題與行動方案。
- 3、擴大幕僚會議：發展推動組與各縣市議題組共同辦理，地方政府聯繫與溝通及討論各年度議題方向與執行內容。
- 4、副首長會議：每年定期召開 2 次，確立年度行動方案。
- 5、縣市首長及委員年會：檢核年度重大合作成果。

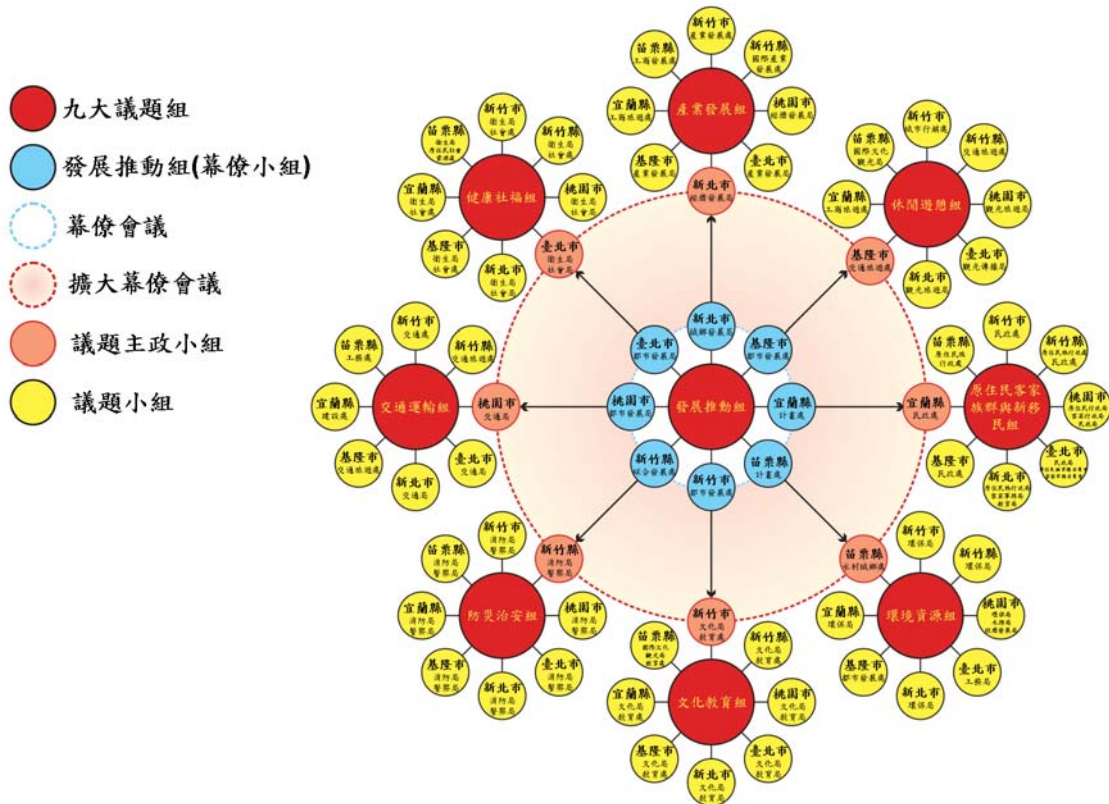


圖 2 北臺區域發展推動委員會組織架構圖

資料來源：本研究整理，2015

6、成果展：邀集中央部會、縣市及第三部門代表、媒體、社會大眾共同參與，搭配首長年會舉辦，呈現年度合作成果。

北臺委員會合作始於 2004 年，至 2006 年 1 月 13 日由北臺 8 縣市首長於臺北市簽署「新時代·新作為·建構新臺灣—共同合作宣言」正式啟動北臺區域合作的運轉。在發展組織架構上，2006 年發表「北臺區域合作宣言」訂定組織章程。在形態上，以委員會為核心，分為

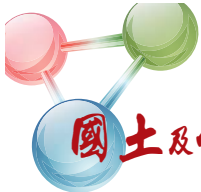
## 二、北臺委員會的發展

### (一) 推動組織的成型

	Friendly 安全友善的環境	Advance 科技先進的環境	Convenient 便捷舒適的環境	Eco 低碳永續的環境
原住民客家與新移民	從文化、風俗當中，瞭解及尊重及需求，擺脫以往照顧、保護的思維，以公民參與的角度出發，強調多元化，讓少數族群也能同樣享有友善安全環境的權利。	結合先進的資訊及網路系統，打破地理界線認識及尊重少數民族的文化與風俗，強化區域的硬體設施及電子化建置，並可兼具文化教育傳承之目標。	透過「流域治理」的觀念，提升山林間的環境的整體性，並尊重原住民部落對於土地的知識與管理，共同營造舒適便捷環境。在客家族群與新移民部分，提供文化上的互通性，強化文化的分享與族群的主體性。	依據少數民族所在地理區位特性，透過公民參與流域治理的觀念，強化流域整體治理的觀念。加強現代防災與保育的知識體系，並且融入綠色產業觀念發展低碳觀光，朝向永續發展的目的。
休閒遊憩	以雙語化、無障礙化、交通便捷化、識別系統化、整體性為目標，檢視北臺各風景遊憩區，並從軟體方面著手，建構高品質的遊憩與友善環境。	運用先進的資訊與科技，結合網路與多媒體技術，搭配雲端資料庫系統的建置，讓北臺各風景點透過整體及統一窗口，行銷全世界，滿足智慧旅遊的需求。	整合電子、資訊、通訊系統，提高景點及時資訊與通訊查詢服務，同時強化各景點與交通節點轉運功能，提高交通無縫接軌目標，建構便捷舒適環境。	強調山林、河海岸遊憩與保育的並重，透過環境保育與山林保護，結合生態觀念，發展綠色低碳的遊憩型態與觀念。
產業發展	生活品質的提升仰賴產業的活絡，面對全球化競爭，找尋北臺產業發展特色，在產品及產業環境中建構完善、便捷、整合、安全的平臺與設施，並以精緻、化型態產出，提高競爭力。	發掘北臺產業特色，選定重點培植之智慧型產業，同時提供產業平臺，輔導建立品牌，強化產業資訊鍊，以及培養產業所需人才，建構科技智慧的環境。	以產業基地中心，建置完善及便捷的就業通勤交通網路，搭配完整的智慧型交通以及設施，同時提高人流、物流、資訊流的可及性與便利性，落實便捷舒適的環境。	以 3R 為概念，強化生態保育的功能，用以落實產業環境的經濟與環保兼具的目的，建構低碳永續的環境為目標。
健康社福	整合各項健康及社會福利設施，健全區域醫療與照顧分工體系，強化地區救助與救濟資源，落實偏遠地區照顧，建構安全友善的環境。	運用先進科技，整合各地區醫療及社會福利體系與網路，建構北臺的資訊照護系統，與社會福利資源的合理分配機制網路，落實福利臺灣的發展原則。	結合資訊及科技系統，整合路況資訊服務，以及各區域醫療及社會救助體系，建構完整的社會及健康資訊服務網路，提高區域可及性，打造健康宜居，福利便捷的環境。	結合綠色科技與醫療照顧，發展綠色醫療及社會照護服務網，整合醫療救護與社會福利資源，已充分運用及使用，邁向永續法展的社會環境。
交通運輸	釐清目前北臺交通運具與運量情形，整合北臺交通運輸網及需求，建構雙語化、無障礙化、便捷化、安全化的交通運輸軟體系統，建構安全友善的交通環境。	整合現有交通網路資訊以及電子化服務技術，運用先進資訊與科技，建構完善的資訊服務網路與平臺，提高行車及搭車服務品質，並且透過智慧的交通監控系統，改善地區擁擠交通。	透過資訊網路及交通運輸特性，打破空間藩籬，強化交通可及性與便捷性，透過大眾運輸導向概念建立北臺區域大眾運輸系統網路，達到無縫接軌目標，落實便捷舒適的環境。	以低碳運具為概念，推廣綠色能源及交通運輸系統及路網，同時結合站體建築與土地資源，建構永續及節能的環境。
防災治安	釐清現有北臺各環境潛勢區域及問題，整合北臺各地防救災體系與網路，建構北臺共同的治安聯防及快速反應機制，落實區域聯防系統的功能，建構北臺安全無虞的友善環境。	整合現有資訊及科技，透過電子化軟硬體設備與技術，並結合電子地圖與監控裝置，達到災害防治，治安防範的目地。	整合北臺現有防救災體系，以及警政聯網，強化網路及科技技術，透過設施與設備的建置，有效掌握環境潛勢與治安防範資訊，落實便捷的舒適環境。	強化災害預防及治安防範軟硬體設施的相容性與機具規格的整合性，確保防災及守護家園觀念建立，減少災害及治安所造成的損傷，以落實永續環境目標。
文化教育	發掘地方文化及歷史特色，透過交流平臺與行銷網路，建構社會教育的平臺，以地方自我的特色，與國際都會區及世界接軌，強化在地居民對自身文化維護，培育安全友善的印象。	文創園區的設立需建立基礎的調查與交流的平臺。透過網路及科技技術，培養及建置文化人力資料庫、文化交流平臺及聯合行銷網路，同時透過網路平臺，落實教育資源共享的目標。	透過人才的普及，提升各地的文化觀念，並結合公民參與的觀念，透過資訊的整合能力，結合在地參與及田野調查的能力，讓文化與社會教育連結，拉近城鄉發展的距離。	結合地方文化館舍，透過網路及雲端資訊化建置，強化公民參與，提升民眾對於當代社會的思考，與文化教育多元目標並達到低碳永續的目標。
環境資源	以環境保育及保護為基礎，整合山林、河海岸其有環境敏感特性的地區，建構完整的環境保育機制及策略，提升都會區空氣、水的質量要求，改善居民環境品質，落實安全友善的環境。	運用資科技技術，建構環境生態資料庫，整合現有北臺環境監控系統，加強取締環境汙染源，降低都會區及城市汙染，隨時掌握環境訊息，及早提出因應對策，落實綠色科技的目標。	釐清區域環境資源特性，並以環境總量為原則，結合便捷的運輸路網，達到人為活動及環境保護兼顧的目標：以服務軟體設施，建構綠色環保策略機制，藉此落實綠色環境的目的。	調查現有環境資源，建構環境補償機制，建置環境生態廊道，研擬綠色區域發展方針，用以落實低碳永續環境目標。

圖 3 北臺區域整體發展願景—「NT FACE」方向圖

資料來源：北臺區域發展推動委員會總顧問團隊及整體策略規劃執行計畫，2010



九大議題組織之合作架構。

## （二）整體發展構想策略的建構

2010年北臺委員會透過總顧問專業團隊進行整體發展策略研擬區域發展願景，提出「NT—FACE」，即以「友善（Friendly）、先進（Advance）、便利（Convenient）、低碳（Eco）」為發展核心主軸，規劃以此作為整體發展方向，作為各項議題發展策略方向，作為北臺區域8縣市擬訂相關計畫之指導（如圖3），以打造北臺成為一個與國際接軌的宜居環境為目標。

## （三）結合中央推動國家建設總合計畫

2009年起原經建會（現國家發展委員會）推動補助地方政府進行跨域整合計畫的提案，其須經由區域平臺提案，並參考平臺建議優先順序核定補助計畫。北臺委員會在2009年至2014年間申請推動的49件國家建設計畫，總金額高達1億1,890萬元，在積極規劃並努力執行下，運用資源共享、共同合作的方式，為北臺區域整體合作的發展創造新價值。2010年北臺委員會建構起更進一步的合作體制思維，同年邀請美國區域合作專家就區域治理及平臺議題討論，提出北臺法制化與實體化運作之議題，8縣市聯合提案向中央請命提出重視北臺區域發展需要的迫切性，協助北臺區域朝向「北臺聯合辦公室」運作方向前進。

## （四）區域合作推動成果

### 1、促成地區性有機農業發展

2010至2011年共同規劃推動8處苗栗、桃園和宜蘭有機村的建置和經營，營造有機村在地新亮點，吸引年輕人回鄉，已具初步成效。

### 2、串接北臺自行車道斷點打造友善環境

2011至2012年完成北臺自行車道旅遊系統整合和友善環境的規劃，於2014年陸續投入北臺8縣市自行車道斷點縫補工作，實際串接自行車道共長約618公里。

### 3、協力推動取得國際自行車活動，增加國際曝光

在北臺區域合作平臺的協力支援下，臺北市成功爭取到「Velo—city Global 2016全球自行車城市大會」首次在亞洲城市主辦權。臺灣和日本更合作拍攝首部以北臺自行車道為主要背景的电影—「南風」，將自行車文化與景色行銷至國外。

### 4、透過平臺提案，推動地區創意及藝術園區活化

- （1）2011年基隆市辦理「亞太當代藝術園區」計畫，推動六堵工業區轉型為亞太當代藝術文化創意基地，預定2015年竣工。
- （2）2014年宜蘭縣推動中興文化創意園區發展，以「森林美學、綠色產業」為主軸，創新並保存臺灣製紙產業歷史文化紋理。

## （五）今年合作辦理事項

北臺委員會密切合作已邁入12年，有關機制類、活動類、宣傳行銷類合作方案已超過200件以上。今年北臺委員會輪值主政為新北市政府，1月推動辦理總顧問團隊計畫案；2月份共同參與國家發展委員會所舉辦之國土空間發展特展，將北臺委員會合作成果展示於北臺館。4月份辦理跨平臺活動，與離島平臺進行交流，展開北臺平臺與離島平臺間合作的第一步。5月辦理北臺區域發展推動工作坊，採圓桌方式

進行議題分組討論，由產官學三面向領域代表與 8 縣市各議題組代表進行討論，九大議題組注入跨域議題發展共識的新模式。

## 肆、結論

北臺委員會以現有合作機制經歷 12 年的實質合作，為臺灣區域治理平臺創下首例。然而，在區域合作發展歷程中也面臨著數個面向的檢討，包括各縣市對跨域合作積極度不一、本位主義影響、平臺運作窗口人員及規劃團隊更動頻繁、中央及地方對於跨域合作補助方向差異、各部會對於跨域合作政策認知與熟悉程度、國

建計畫規劃與工程經費補助時程銜接等。此外，臺灣在 5 都選舉及桃園市升格直轄市之後，區域發展情勢亦產生變化。然而，區域合作是必然發展與重要的，其治理方式就是跨越現有政治體制來進行合作，以創造更有效能及緊密的合作，對於平臺實體化、法制化及深化運作機制等議題是緊接著必須面臨與克服的。未來北臺區域發展推動委員會的方向將期許跨域合作平臺能超越行政區域界線及本位主義的心態，廣泛吸納產官學界、公民團體、青年學生等不同觀點，落實平臺區域分工治理之運作機制，強化北臺區域合作之精神及發展成效。

## 參考文獻

1. 北臺區域發展推動委員會。2009、2010。《北臺區域發展推動委員會總顧問團隊及整策略執行計畫》。
2. 李長晏、曾淑娟。2009。北臺與高高屏區域聯盟治理營運之比較。《臺灣民主季刊》第 6 卷第 2 期：1-60。
3. 周志龍。2014。大都會城市區域崛起與全球化臺灣的多尺度治理挑戰。《人文與社會科學簡訊》第 15 卷第 2 期：75。
4. 陳小紅。2007。城市競爭與區域治理—兩岸案例探索「兩岸四地都市治理與地方永續發展」。《國家與社會》3：1-34。
5. 臺北市政府。2011。《北臺自行車旅遊系統整合可行性研究》。
6. 裴晉國、施聖亭、陳麗芬。2010。《區域發展合作模式之研究—以北臺八縣市為例》。財團法人國家政策研究基金會。  
<<http://www.npf.org.tw/2/7821>>（檢索於 2015 年 7 月）
7. 劉明德、徐玉珍。2010。地方政府跨域合作模式與案例分析—臺灣與德國之比較。《公共行政學報》14：37-72。

