



行政院經濟建設委員會八十九年度委託研究計畫

高雄都會區建設方案之研究

【PG8911-0499】

計畫委託機關：行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處

計畫執行機關：高雄市中心企業管理學術研究學會

計畫主持人：蔡敦浩教授

研究人員：張玉山教授、洪富峰教授、吳濟華教授、

李清潭教授、李正芳助理研究員、羅基益研究生

執行期間：八十九年十二月十九日至九十年十二月三十日止

本報告內容純係作者個人之觀點，不應引伸為行政院經濟建設委員會之意見

高雄都會區建設方案之研究

目 錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究背景.....	1
第二節 研究目的.....	2
第三節 研究方法與研究架構.....	2
第四節 文獻探討.....	4
第二章 上位計畫與相關建設計畫.....	13
第一節 高雄都會區的範圍.....	13
第二節 上位指導計畫.....	15
第三節 高雄都會區實質發展計畫規劃.....	16
第三章 地方政府的施政方針與跨域整合模式.....	19
第一節 高雄市政府的施政方針與重大建設計畫.....	19
第二節 高雄縣政府的施政方針與重大建設計畫.....	20
第三節 屏東縣政府的施政方針與重大建設計畫.....	22
第四節 高雄都會區跨域整合的模式.....	23
第四章 高雄都會區實質發展現況.....	29
第一節 自然環境.....	29
第二節 人口與就業.....	32
第三節 產業發展.....	34
第四節 交通運輸.....	38
第五節 公共設施與公用設備.....	42
第六節 環境品質.....	43
第七節 觀光遊憩.....	46

第五章	高雄都會區的整體發展構想	49
第一節	全球化與區域發展政策	49
第二節	高雄都會區發展遭遇的問題	52
第三節	高雄都會區的競爭優勢	55
第四節	高雄都會區的整體發展構想	62
第六章	產業觀點的建設方案探討	71
第一節	研究對象與問卷設計	71
第二節	廠商對高雄都會區建設項目的評選分析	77
第七章	高雄都會區建設方案與執行策略	83
第一節	提升高雄都會區競爭力的發展共識	83
第二節	高雄都會區建設方案的整合	85
第三節	高雄都會區建設方案的執行策略	94
第四節	小結與建議	98
參考文獻	103
附錄一：	「高雄都會區建設方案之研究」期末報告之 審查意見修正對照表	107
附錄二：	高雄地區產業發展與建設方案之研究問卷	113
附錄三：	高雄都會區現階段重大建設計畫及現況	115
附錄四：	如何推動高雄都會區跨域建設方案之整合座談之 會議記錄	141

圖目錄

圖 1-1	研究架構.....	3
圖 2-1	高雄都會區範圍.....	14
圖 5-1	世界經貿園區整合規劃示意圖.....	65
圖 5-2	高雄都會區策略性建設示意圖.....	66
圖 5-3	高雄都會區科技與產業關連廊帶.....	67
圖 5-4	高雄都會區捷運路網示意圖.....	68
圖 5-5	高雄都會區觀光及文化資源示意圖.....	69
圖 7-1	高雄都會區的發展策略—全球經貿平台的建構.....	96

表目錄

表 1-1	世界都市層級表.....	9
表 1-2	各家學者的國際都市要素.....	10
表 4-1	高雄都會區主要河川特色表.....	31
表 4-2	高雄都會區用水量預測表.....	32
表 4-3	高高屏三縣市人口及就業統計表.....	33
表 4-4	高高屏地區各生活圈各業別產值與區位商數表.....	34
表 4-5	高雄都會區垃圾處理狀況.....	42
表 4-6	高雄都會區垃圾處理方式.....	43
表 6-1	問卷樣本行業別分布表.....	71
表 6-2	問卷樣本區位商數統計.....	73
表 6-3	高雄市製造業個別行業集中程度.....	74
表 6-4	回收問卷廠商基本資料分析表.....	77
表 6-5	提升高雄都會區國際競爭力的建設項目評選統計表.....	80
表 6-6	提升高雄都會區國際競爭力的建設項目分群統計表.....	82

第一章 緒論

第一節 研究背景

台灣地區在最近三十年來，隨著經濟快速的成長，國民生活水平提升的同時，工業化與都會化的影響也日益深化。而都會化趨勢的發展，不只是中心都市人口和就業機會快速增加，也同時推動外圍衛星市鎮的發展，另一方面，隨著新生活型態的出現，市民對於交通運輸及公共設施的需求標準也比以往更高。

大高雄地區的發展，可以依產業結構的特性概分為以下幾個階段：一為台灣光復（1945年）之前，在日本軍國主義「工業台灣，農業南洋」的策略下，高雄因為地理位置的優越，而積極完成鐵路、港口設施的興建，並奠定糖業及水泥、化學、機械等工業發展的基礎。

其後，隨著民國四十二年第一期經建計畫的實施，高雄地區邁入以國家主導的重化工業發展期，在此一階段高雄被列為工業發展的建設重心，由五〇年代的進口替代、六〇年代的出口擴張到了七〇年代已成為國內化工、鋼鐵、造船及海運的最重要基地。

到了八〇年代，由於受到國內投資環境惡化的影響，低廉的工資及環境成本已不復存在，加上大陸、東南亞等新興地區的快速發展，台灣地區的傳統產業開始面臨產業轉型的壓力。在這段期間內，雖然有部分高雄地區的廠商隨著國內北部蓬勃發展的電子資訊產業而順利轉型，但多數的高雄地區傳統產業由於對勞動力的依賴甚深，在區域的未來產業尚未成型的情況下，多陷入經營的困境，甚至只得選擇外移一途，這也是近年來造成高雄地區失業率一再攀高的主要原因。

由於台灣國內市場極為有限，過去經濟發展的經驗，乃是成功的扮演了國際加工基地的角色，但是這種輸出導向型的經濟體質對於生產要素的價格最為敏感，因此在全球化的潮流中受到的衝擊將最為直接，尤其在高雄地區的主要產業過去都由政府主導或受政策保護，受到的威脅將更為嚴峻。因此對於高雄都會區未來的發展，實不應只以傳統土地使用配置或是區域內的產業移動來規劃，而必須置放在全球化的趨勢中來思考。

過去高屏地區被定位為初級產業資源供應和二級產業的製造業基地，過度耗用資源的結果，留下目前許多環境污染的難題，而造成生活環境的惡化。加上遠離政治中心，因此諸多基礎民生建設相對不足，這些都是高雄都會區發展所面對的重大議題。然而在行政區域上緊鄰的高雄市、高雄縣與屏東縣，不但在資源使用、產業關連及居民生活機能上息息相關，其個別地方政府所遭遇的發展問題亦大多近似，因此近年來乃形成三縣市跨域合作的協商機制，為高雄都會區的發展，開啟了另一種統合的模式，期能藉此一模式的推動，突破行政區域的疆域限制，有效解決居民共同的問題，進一步整合都會區的建設方向和建設資源，促進高雄都會區產業發展及環境品質之提升，以營造更美好的共同生活圈。

第二節 研究目的

回顧高雄都會區的發展過程，由核心都市與衛星城市所構成的「都會區域」(metropolitan area)已逐漸成形，基於都會區域「共同生活圈」的屬性，許多公共議題均跨越單一行政區域的範圍，而需要許多各地方政府協同中央政府藉由有效的協商機制和共同的發展願景，方足以發揮統合規劃與執行之效。準此，本研究之目的在於：

- 一、釐清現階段高雄都會區發展遭遇的問題。
- 二、分析高雄都會區未來的競爭優劣勢。
- 三、探討跨域合作的運作機制並彙整地方政府的建設共識。
- 四、規劃高雄都會區綜合建設方案。

第三節 研究方法與研究架構

關於「高雄都會區建設方案」的議題，由於牽涉的範圍極廣，不只是完整的都會區域計畫，也牽涉到區域計畫的執行架構及中央與地方的權力分配，更必須考量到全球化對區域產業發展的影響，在有限的時間和人力限制下，本研究擬依據如下的步驟，逐一釐清相關的研究問題。

首先，本研究將先針對與高雄都會區發展相關的上位指導計畫作分析，以掌握政府部門由上而下的發展方向指針；其次再以地方的觀點，瞭解地方政府的施政方向，並實際分析區域內的發展現況，以瞭解高雄都會區現階段發展的問題以及其未來的競爭優勢為何？在此同時，本研究亦將特別針對全球化趨勢對區域發展政策的影響作進一步的探討，以釐清未來政府部門在區域產業發展應扮演的角色和功能。

在第二階段，本研究將根據上述的資料，初步描繪高雄都會區未來的發展構想及定位，並依據發展的目標分別擬定執行的建設策略。由於過去的區域發展規劃多採用由上而下的指導原則，而本研究的目的既在於研擬如何提振地方經濟的發展，因此本研究特別針對地方產業界及學界進行深度訪談與問卷調查，以進一步具體化高雄都會區綜合建設方案的內容，並且彙總其他有助於推動高雄都會區整體發展的軟、硬體建設項目，以期能對於高雄都會區的整體發展規劃，提供有助益的建言。

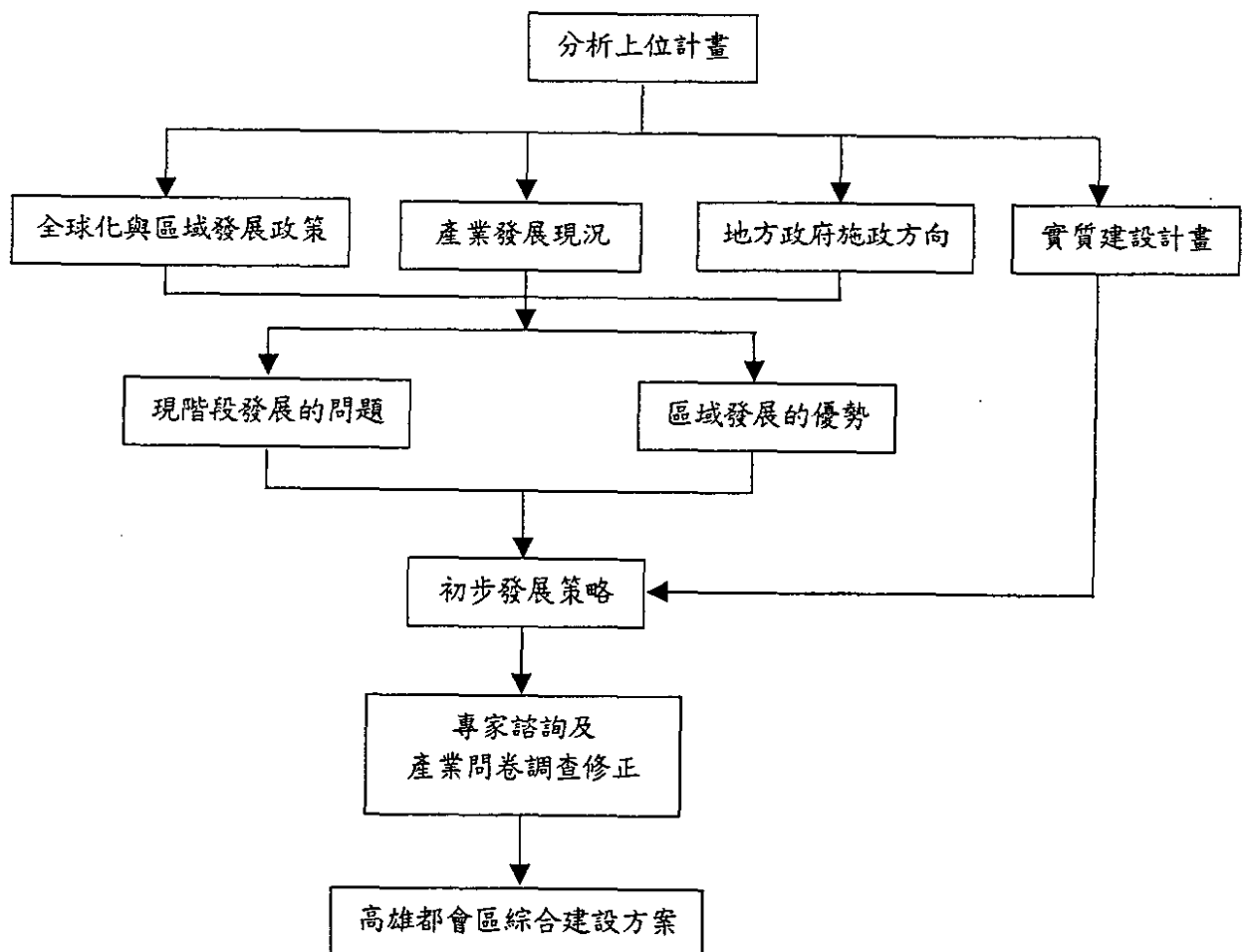


圖 1-1 研究架構

第四節 文獻探討

一、區域發展理論

區域經濟理論的發展最早可以追溯到柏拉圖的「理想國」，然而，現代的區域科學則是到了二十世紀中期以後才逐漸發展出較成熟的科學理論。以下則將區域經濟發展理論歸納成部門成長理論、聚集經濟理論以及總合經濟成長理論三個部份：

(一) 部門成長理論

部門成長理論主要是將區域成長分成不同的部門或階段來說明區域成長的現象，這個部份的主要理論有下面兩個：

1. 農業與非農業部門理論

這個理論是在 1950 年代由 Colin Clark 所提出，他指出區域成長主要是由於第一級產業部門的重要性降低，而第二級與第三級產業部門的相對重要性提高所引起的。換言之，他認為區域部門間相對重要性的變動是決定區域成長的主要原因。

2. 發展階段理論

這個理論是在 1949 年 Edgar M. Hoover 與 Joseph Fisher 所提出的，他們認為一個區域的經濟發展通常經歷了五個階段：(1) 自給自足的經濟階段—區域產業主要依靠農業維生。(2) 鄉村工業崛起的經濟階段—由於交通運輸的建設，區域間產生貿易，生產逐漸分工，以鄉村工業以及相關產業為主。(3) 農業生產結構變遷階段—鄉村工業分工更為專業化，而且漸漸朝向商業發展。(4) 工業化階段—由農林礦產的鄉村工業轉變成偏向石油煉製、金屬加工與化學製造等後階段工業。(5) 成熟階段—此階段是區域發展的最後階段，以服務業為主，舉凡金融、技術以及專業性服務變成主要的經濟活動。

(二) 聚集經濟成長理論

聚集經濟成長理論主要強調區域內部空間結構的特性，此一理論可分為四個面向：

1. 成長極理論 (Growth Pole Theory)

由法國經濟學家佛朗索瓦·佩爾魯克斯 (Perroux) 所提出。所謂的「成長極」就是經濟活動聚集的中心，他認為經濟成長並不會同時在所有地方出現，而是經由下面兩個途徑先形成一些「成長極」：一種是由市場機制的自發調節，引導企業和行業在某些大城市與發達地區聚集而自動產生「成長極」；一種是由政府透過經濟計畫和重點投資主動建立的「成長極」。然後，藉由不同的管道向外擴散，對整個經濟產生不同的最終影響。

2. 累積因果關係理論 (Cumulative Causation Theory)

此一理論由瑞典經濟學家米達爾 (Gunnar Myrdal) 提出。米達爾的理念建立在「累積因果原理」的觀念上，他認為在自然放任的經濟發展過程中，若國家越貧窮，則此國家內在市場力量的作用下，將會加劇區域間的不平衡，擴大區域之間的差距，因此，區域發展的不均衡最主要是市場力量發生作用的自然結果。

3. 極化效應 (Polarized effects) 和涓流效應 (Trickling-down effects)

針對成長極地理論在地理空間上的應用，美國經濟學者赫希曼 (Hirschman) 探討了經濟成長如何由一個區域擴散到國家中的其他區域，他將正在成長的區域稱為「北方」，仍處於落後的區域稱為「南方」，北方的經濟成長將對南方產生一系列直接或間接的影響，有些有利，有些不利，有利的稱為「涓滴效果」，不利的則稱為「極化效果」。「涓滴效果」主要是透過北方對南方購買力與投資的增加，並藉由對南方的技術擴散，增加南方的生產，提高南方技術水準，帶動其經濟成長。「極化效果」則是由於北方效率較高的生產者透由競爭機制使得南方經濟更為萎縮。赫希曼建議人們對於成長過程中的不均衡現象，應有一定的容忍，並建議政府應加強落後區域的公共投資，阻止資金與人才的外流，藉由政府的力量來抵消極化效果，加強涓滴效果，以確保區域均衡發展的實現。

4.倒U形理論

所謂倒U形的成長理論是指經濟增長與區域平衡之間呈現倒U字形曲線，他指出在國家經濟發展的早期階段，國家為求經濟發展順利起飛，應扶植某些條件較佳的地區優先發展，並透由貿易、關稅等政策來保護該地區經濟的成長，因此，區域間成長的差異將會擴大，傾向不平衡發展。之後，隨著經濟的成長，區域間不平衡的程度將趨於穩定。當經濟發展達成熟階段時，政府應積極鼓勵區域間的互動，促進區域間成長差異縮小，區域間傾向均衡發展，實現國家經濟發展的全面起飛。

(三) 總體經濟成長理論

總體經濟成長理論主要是以整個區域甚或國家層面來解釋區域成長理論，可以新古典成長理論及 Siebert 模式為代表：

1.新古典成長理論

此理論是以供給面為分析對象來探討區域成長的過程，認為區域長期的成長來原有下面三個因素：勞動、資本與技術進步。此理論特別強調要素將在區域間透過價格機制的作用而流動，主張長期下區域間的成長差異將會縮小，而使得區域均衡發展。

2.Siebert 模型

此理論是由 Siebert 在 1969 年提出，認為區域的發展是透由內在因素與外在因素來分成三類：(1) 封閉型區域的成長模型—區域是封閉的，要素在區域間不會流動，區域內在因素決定區域的成長。(2) 開放型區域—要素會在擴散流動到其他區域，而對其他區域產生影響，是一種由外在因素決定區域發展的模型。(3) 區域內在與區域外在成長決定因素聯合模型：區域的經濟成長除了受區域內的要素資源影響之外，區域間要素資源的流動亦會對區域發展造成影響，是由區域內與區域間錯綜複雜的因素交互影響的區域發展模型。

二、世界城市理論

Cohen (1981) 認為一個城市若是集中了眾多的服務業和跨國公司總部，發展成為國際性或區域性經濟的控制協調中心即為國際都市。包括以下特點：1.國際企業總部辦公室；2.國際機構所在地（如國際法庭）；3.跨國銀行所在地；4.股票主要交易地；5.生產者服務業的聚集地；6.文化與媒體事業中心；7.服務業中心（如旅館、餐廳、警政安全服務、娛樂事業等）。

Peter Hall (1984) 則認為某些大城市中以超過一定的比例發生世界最重要的商業活動者則為全球城市。並將全球城市定義為：1.是政治權力的中心，具有強有力的政府及國際組織，而且有眾多與政府和民間團體交流的機構，如職業協會、工會等；2.是商務貿易中心，國內外貨物的集散地或國際流通節點，同時聚集眾多國際金融機構；3.是公共設施的中心，醫療、法律、教育等專業性人才匯集的地方，並且是資訊的集散中心。

John Friedmann (1985) 將世界城市 (world cities) 界定成是大的都市化區域，人口在 100 萬和 2000 萬之間或是更多，經濟與社會互動情形密集，將區域、國家及國際經濟體與全球經濟相連接，並充當資金、工人、資訊、商品和其他相關經濟變數流通的中心。

John Friedmann 於 1986 年發表世界都市的假說 (The World City Hypothesis)，提出世界都市地位層級的指標有 7 項分別為：

1. 國際金融中心所在地
2. 跨國公司總部（包括地區總部）
3. 國際組織的執行辦公處所在地
4. 具有快速成長的商業服務部門
5. 製造業中心重鎮

6. 主要的交通運輸點

7. 人口規模在一百萬以上等。

並依據城市在空間上的聯結情形 (spatial articulations)，將 30 個世界城市劃分成四類：

1. 具全球金融聯繫地位之世界金融中心都市，亦即擔任全球經濟指揮控制中心的城市如紐約、倫敦與東京。
2. 擔任區域性多國聯繫角色之區域中心國際都市，包括邁阿密（指揮與操控加勒比海及拉丁美洲地區）、洛杉磯（太平洋沿岸）、法蘭克福（西歐）、阿姆斯特丹或 Randstad、新加坡（東南亞）。
3. 重要國家聯結地位之都市中心 (Important national articulations)，亦即一個國家之全國都市，可與較大國家經濟體或全球經濟聯繫，這種城市有巴黎、蘇黎世、馬德里、墨西哥市、聖保羅、漢城、和雪梨。
4. 扮演連接全國都市中心或是區域中心經濟體角色之次全國都市，如芝加哥、舊金山、西雅圖、休斯頓、溫哥華、波士頓、多倫多、蒙特羅、香港（珠江三角洲）、米蘭、里昂、巴塞隆納、慕尼黑、大阪及神戶（阪神地區）、及杜賽道夫 (Dusseldorf)、科隆、Essen、Dortmund（萊茵魯爾區）。

另外，John Friedmann 也依據這些城市所掌握的經濟力量的大小加以層級化。他將世界分成核心國家 (core countries) 之主要都市及次要都市、以及半邊陸國家 (semi-periphery countries) 之主要都市及次要都市四種，依據世界銀行所界定的標準，核心國家是工業市場經濟的國家，半邊陸國家則是中高所得之市場經濟國家。表 1-1 表示其所提出的世界城市層級表。

表 1-1 世界都市層級表

核心國家		半邊陸國家	
主要城市	次要城市	主要城市	次要城市
倫敦	聖保羅	聖保羅	約翰尼斯堡
巴黎	米蘭	新加坡	布宜諾斯艾利司
鹿特丹	維也納		里約熱內盧
法蘭克福	馬德里		卡拉卡斯
蘇黎世	多倫多		墨西哥市
紐約	邁阿密		香港
芝加哥	休斯頓		台北
洛杉磯	舊金山		馬尼拉
東京	雪梨		曼谷
			漢城

資料來源：John friedmann, "The World City Hypothesis," *Development and Change*, Vol.17 No.1 (1986), P72.

John Friedmann 與 Wolff (1982) 以跨國經濟活動的角度認為，國際程式可以視為跨國公司所選擇的城市。因為跨國公司在選址的時候，必定要考慮這個城市在國際市場的地位與穩定性，及在這個城市中的市場潛力，即認為這各城市對金融與市場的控制作用是具有全球性的。

Sassen (1991,1994) 認為國際都市的功能為 (1) 組織世界經濟的指揮中心 (2) 各類金融機構和專業化服務公司的主要選址地點 (3) 是金融及專業化服務產業生產創新其產品的地點 (4) 是金融機構及專業化服務公司的產品市場地。

Shachar (1991,1994) 則認為全球經濟逐漸整合，所以全球都市必須具備下列條件：1.全球都市必須是國際管理與金融中心；2.必須是高級生產服務中心；3.有具全球規模企業的辦公區位；4.交通可及性高；5.具多樣性的社會文化結構，及充分的文化設施如博物館、戲劇院、藝術館等。

Knox (1995) 認為國際城市即為跨國企業總部的所在地，是商業服務、國際金融、跨國機構、電訊傳播及資料處理的中心，是一組互相依賴具有層級性的金融及文化的控制中心。

綜和前節幾位學者對於國際都市或稱全球都市所應具備的條件，整理出下表 1-2 各家學者的國際都市要素，由表中可以發現，國際都市的定義中最具代表性的指標，即為國家或區域的政治中心都市，例如首都或是國際組織的所在地；或是全球經濟活動的指揮中心，如跨國公司總部的所在地或國際金融中心，並且是生產者服務業高度密集的地方，且為區域的資訊流通服務中心。

表 1-2 各家學者的國際都市要素

國際都市要素	國家或區域政治權力中心	跨國企業營運總部	國際金融中心	國際製造業中心	區域運輸中心	資訊集散中心	生產者服務業密集	人口密度高	國際化公共設施	具有市場潛力
Cohen (1981)	○	○	①	○		○	○			
Friedmann & Wolff (1981)	○									○
Peter Hall (1984)	○		①			○	○		○	
Friedmann (1986)	○	○	①	○	○	○	○	○		
Sassen (1994)		○	①				○			
Schachar (1994)	○	○	①		○		○		○	
Knox (1995)		○				○				

資料來源：傅佩嫻「高雄市國際化策略之研究-外資企業投資環境分析」

三、知識經濟時代的區域發展實例

影響區域發展的因素是錯綜複雜的，可分為內部因素與外部因素。內部因素包含：區域本身的生產要素的供給、投資消費的需求、以及經濟活動的分佈；外部因素則包含：區域之間的要素遷移、資本移動、技術傳播…等。

目前，區域性的經濟實體如：歐盟、北美貿易組織、石油輸出國家組織…等等已經在全球的經濟體系中扮演重要的角色，全球經濟的主要力量已經逐漸集中在幾個重要的城市與區域上，成為生產、投資與金融的中樞，這就是所謂全球城市的浮

現。其具體的例證包括：舊金山—奧克蘭之於灣區、洛杉磯與周圍五郡之於南加州，香港之於珠江三角洲，上海之於華中地區等。

在薩克瑟尼安（AnnaLee Saxenian）所著的「區域優勢」一書中，以美國一二八公路區與矽谷區為例來說明區域如何利用本身的優勢來發展，藉以從中歸納在知識經濟時代的區域產業發展模式。

（一）一二八公路區

在十九世紀初期，此區域就已經是紡織業、軍備以及機械工業等產業的中心，然而，因為傳統產業移往工資較低的地區以及金融服務業移往紐約，此區在二十世紀前就陷入了衰退。不過，1816年創立的麻省理工學院為這個區域奠定了復甦的基礎，在二十世紀中期，因為冷戰、韓戰等因素，使得國防相關的研究快速發展，此區成為全美電子產業重心。後來隨著戰爭的結束、太空競賽的趨緩，一二八公路趨陷入衰退，雖然，一九七零年代，一二八公路區將生產結構垂直整合，大量生產標準化的迷你電腦，成為當時經濟發展最快速的區域，但是，在1980年代，個人電腦工作站取代了迷你電腦，垂直整合的結構使一二八公路區無法創新，因此，一二八公路區便逐漸沒落了。

（二）矽谷區

矽谷區源起於1937年惠普公司的成立，期間在史丹福教授特曼幫助下，一個科技區域在此漸漸形成。第二次世界大戰也是矽谷區發展的重要關鍵，戰爭吸引了大批要素投入相關產業生產，然而，當時政府大部分的契約都交給東岸一二八公路區。後來，史丹福大學積極與民間企業合作，更成立全美第一個完整規劃的工業園區，在1950年代，雖然規模仍不及一二八工業區，不過卻成長迅速，到了1970年代，矽谷區成為全美半導體產業生產與創新的中心。

在兩區發展的過程中，我們從在地的機構與文化、產業結構，以及企業組織三個面向來探討兩區的區域產業體系，並進而研究區域如何利用其優勢來發展。對於一個區域發展的興起，可歸因於下列幾個因素：

(一) 知識的供給 (大學)

不論是矽谷地區的史丹福大學與當地企業的互動良好，抑或是 128 公路區麻省理工學院於政府部門、大企業的關係密切；大學將其研究所得的最新科技，或是對於製造過程的改良、新製程的發明，傳播到當地的產業上，讓當地的產業能不斷進步，獲得利潤。

(二) 政府

我們從兩區的經驗中發現當地的政府除了訂單的提供讓兩地的公司在初期能成長迅速外，也滿足了兩個經濟體系因經濟活動會高度在地化而產生硬體基礎建設的需求。政府應該對於該地的特殊需要給予幫助，如交通、環境方面的改善，避免發生交通壅塞、環境惡化等副作用。

(三) 良好的商業環境和特殊背景

除了高科技製造商外，設備製造商、銀行、投資商等在兩區的發展上也扮演了重要的角色，須相互配合。企業並不是與所處環境全然的孤立存在，相反的，企業是密密嵌入周遭的社會機制。

在歷史方面，矽谷區勇敢創新不怕失敗的環境導因於此區沒有一二八公路的早期經營產業經營模式的包袱，所以能面對此種快速變化的情況。比較矽谷與 128 的優劣時可以發現，對於高科技這種變化快速的產業，如 128 公路區“垂直整合”、“自給自足”、“清教徒式”的以獨立公司為基礎的環境，雖然具有規模及穩定的優勢，但是對多變的市場及技術回應卻是非常遲緩。因此，在比較之下，矽谷地區的網路為基礎的體系應是比較能適應此一環境。

(四) 以網路為基礎的體系

我們由矽谷區的發展經驗中發現，網路化聯繫的經濟區域優點為此一體系讓知識及技術能相互交流，並且與製造商，供應商，金融機構等各方面的複雜的關係，讓此地區的公司能夠面對變化快速的科技及市場。

第二章 上位計畫與相關建設計畫

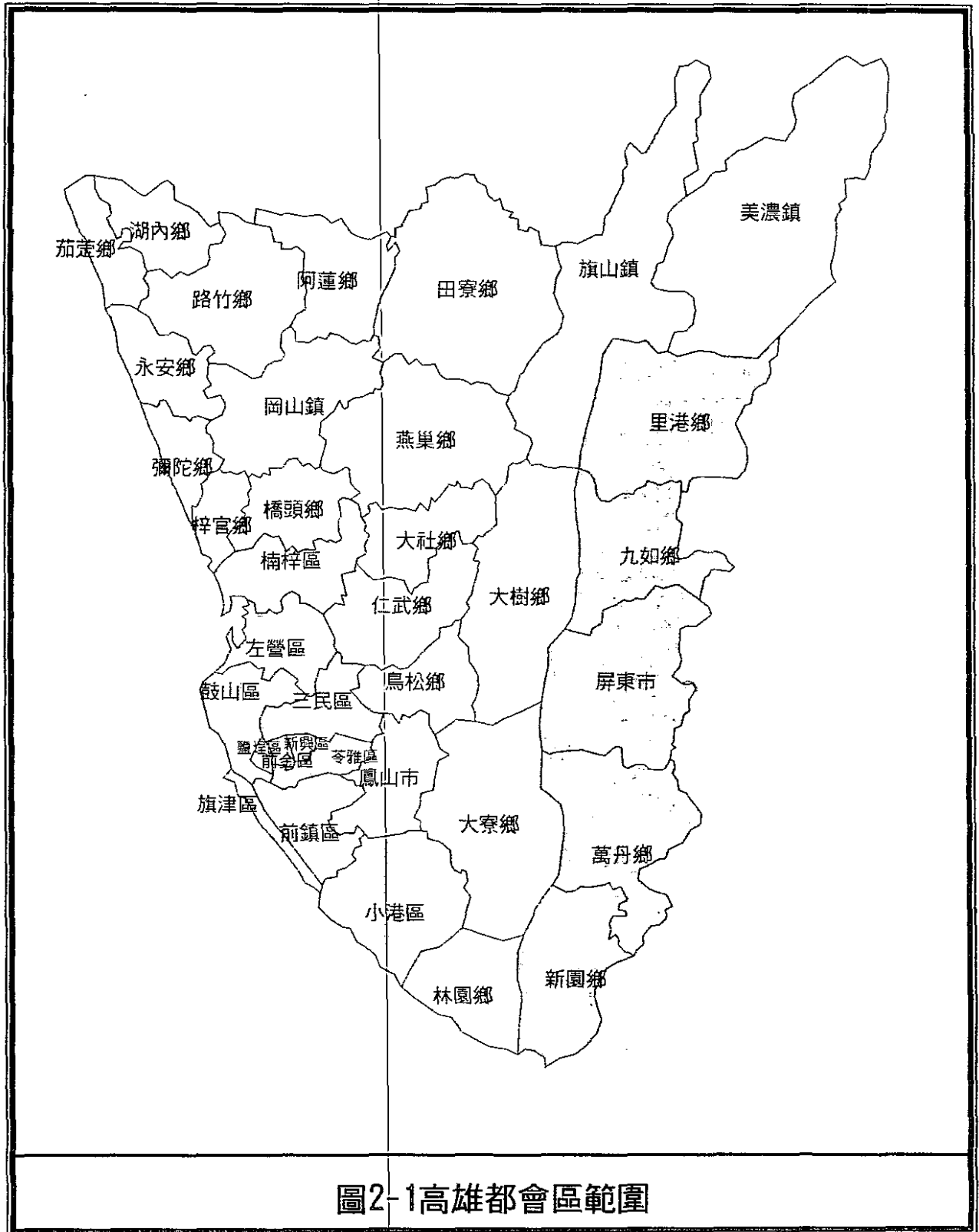
第一節 高雄都會區的範圍

關於高雄都會區範圍的界定，在過去諸多研究中，或因研究目的的不同，而分別劃定不同的區域範圍。依據內政部營建署於民國八十二年所完成的「高雄都會區實質發展計畫規劃」中，對於高雄都會區的範圍，分別依據人口成長率、產業人口成長率、生活圈、公共設施、交通運輸、地形、水資源等指標，經由疊圖標示作業及替選方案的嚴謹評估後，將高雄都會區的範圍界定為包括高雄市全部及高雄縣茄萣鄉、湖內鄉、路竹鄉、阿蓮鄉、田寮鄉、旗山鎮、美濃鎮、永安鄉、岡山鎮、燕巢鄉、彌陀鄉、梓官鄉、橋頭鄉、大社鄉、仁武鄉、鳥松鄉、大樹鄉、鳳山市、大寮鄉、林園鄉以及屏東縣的屏東市、里港鄉、九如鄉、萬丹鄉、新園鄉等 26 個鄉鎮市。

其後在民國八十五年的台灣南部區域計畫第一次通盤檢討中，大致上仍延續營建署「高雄都會區實質發展計畫規劃」案中所界定的範圍，但不包括高雄縣的茄萣及湖內兩鄉，計 24 個鄉鎮市。

唯近年來，隨著西濱快速道路的完成以及未來路竹科學園區開發完成之後，在路竹周遭區域勢將帶來快速的成長，基於整體發展的考量，本研究乃將位於路竹以北與台南都會區所夾的湖內及茄萣兩鄉納入高雄都會區的範圍之中，合計面積約為 1,324 平方公里（如圖 2-1）。

此外，由於台灣地區居民生活在區域之間的移動快速且頻繁，加上不同行政區域之間對於資源的使用上亦存在極密切的互動關係，因此在部分區域發展現況的資料收集上，本研究兼採整個三縣市行政區域範圍為分析對象，以更完整描述整個高高屏區域的發展現況。



第二節 上位指導計畫

一、國土綜合開發計畫

民國八十五年核定的「台灣地區國土綜合開發計畫」係針對台灣地區人口、產業發展、實質建設、自然資源等在空間上的配置與發展，藉土地使用以協調各部門發展的指導性長期計畫。

在國土綜合開發計畫中，對於未來台灣地區的發展，提出如下的指引方向：

- (一)未來國土空間之規劃，分為西部成長管理軸、東部策略發展軸、中央山脈保育軸、離島振興區及海岸(含海域)發展保育區等。區域生活圈之規劃，分別建立都會生活圈、一般生活圈與離島生活圈等，俾均衡地方產業與服務設施。
- (二)國土空間規劃之目標，透過生態環境的維護、生產環境的建設及生活環境的改善，達到「三生」的永續發展。
- (三)國土規劃應配合人口與產業發展，適地適用，並適時以合理價位提供真正需要土地者，落實國土利用之規劃、開發與管理。
- (四)國土發展體系應以國土綜合發展計畫為目標性、政策性之長期發展計畫，作為地方擬定綜合發展計畫之指導原則，並規範中長期建設、土地發展許可及管制工作。有關土地之經營管理，將依土地之環境特性及功能劃分為限制發展地區及可發展地區，並分別採取計畫管制及發展許可方式管理之。
- (五)可發展地區土地之開發利用，政府將依成長管理及總量管制理念，引導朝向具整體性的開發。

二、台灣南部區域計畫

內政部於民國七十三年八月公告實施台灣南部區域計畫之後，由於我國經濟及社會環境的快速變遷，加上國家建設六年計畫與重要交通運輸建設陸續興建完成，使得南部區域的交通運輸及生活環境，進而加速改變土地使用發展之型態，

乃於民國八十五年辦理第一次通盤檢討進行修訂。

在南部區域計畫第一次通盤檢討中，對於高雄都會區的發展計畫，以及對於未來都會區空間結構的影響，說明如下：

根據多核心發展的理念，高雄都會區目前計畫或推動中的重大計畫，在交通建設方面包括第二高速公路、西濱快速公路、高雄都會區大眾捷運系統、都會區快速道路系統、高雄潮州線東西向快速公路、跨港大橋等。將可健全都會區內交通運輸系統，並加強都會區對外的交通網路。在都市建設方面包括凹仔底新都心、高雄新市鎮、高坪及大坪頂特定區、高雄港埠整體開發計畫等，將可紓解中心都市人口成長壓力，建立多核心發展型態。在產業發展方面包括資訊埠、工商綜合區、智慧工業園區開發計畫等，可促進未來高雄都會區產業升級，健全產業發展環境。在文教及遊憩建設方面包括高雄都會公園、經國文化園區、高雄大學等建設，將可充實都會區文教與遊憩設施服務品質。

由於重要聯外幹道路網的相繼完成，加強了都會區中心都市、新市鎮及其他地方中心間的聯繫，配合高雄新市鎮的開發，將促使都會區的發展沿運輸走廊往橋頭、鳳山及屏東方向延伸。東側鄉鎮如旗山、美濃等地區將因第二高速公路旗山支線的完成，大幅改善運輸條件而引入更多產業活動；北側沿海地區鄉鎮如：永安、彌陀、梓官等因西濱快速公路及濱海遊憩區的開發，將帶動相關產業及經濟的成長。至於主要交通轉運、輻輳地區及交流道附近，將因可及性的大幅提高，優先提供做為都市化發展用地，擴大都會區影響範圍。未來，凹仔底新都心計畫、亞太營運中心計畫之海運轉運中心的建設、高雄機場研究遷移與後續利用發展，將促進都會區土地合理的使用與發展。綜合以上所述，高雄都會區未來發展除以高雄市核心為都會中心外，周圍則沿運輸走廊分佈數個次都心或地區中心，形成一「運輸走廊—多核心」發展模式。

第三節 高雄都會區實質發展計畫規劃

就計畫整體而言，都會區計畫係遵循綜合開發計畫與區域計畫之指導，配合縣市綜合發計畫，以都會區生活圈的觀點來研擬未來都市空間發展模式，並協調

整合各部門建設計畫與方案。

在民國八十二年由內政部營建署執行的高雄都會區實質發展計畫規劃案中，經由對高雄都會區之發展現況分析、未來發展預測並配合高雄都會區本身所具備的資源條件，而規劃高雄都會區在民國一〇五年的發展總目標為：「建設現代化工商港灣都會，塑造人性化居住環境，以創造國際明日之星」。並具體規劃如下的發展目標：

- 一、確定整體發展模式，健全都會區發展。依據發展構想高雄都會區將朝「衛星市鎮—運輸走廊」的發展模式，以主要運輸幹線為發展主軸，其中台南—高雄—新園為南北軸，高雄—鳳山—屏東為東西軸。
- 二、調整都會區工業結構及工業區位，促進產業升級及環境品質提升。
- 三、提升都會區三級產業服務水準，強化中樞管理機能。
- 四、擴充海、空運服務設施機能，提高國際運輸地位。
- 五、建立完善的運輸設施與網路系統。
- 六、增加都會性公共設施，提升生活環境品質。
- 七、強化都會區環保措施，降低城鄉發展對環境之影響。
- 八、健全供水系統，滿足都會區用水需求。
- 九、合理開發觀光遊憩資源，兼顧自然環境保育。

在高雄都會區未來的空間結構發展議題上，該計畫提出「雙軸、四圈、多核心」的發展構想：

- 一、雙軸：以高雄—鳳山—屏東沿台 1 號道路的東西向軸線，配合台南—高雄沿台 1 號道路軸帶與高雄—新園，沿台 17 號道路的南北向軸線，連結交通流量頻繁的運輸走廊，並沿此雙向軸線，擴大都會區的發展。

二、四圈：以空間功能圈的劃分，將高雄都會區分為四個不同的空間結構分佈：

- (一) 核心圈：包括高雄市的新興、苓雅、鹽埕、前金、三民、前鎮、鼓山、左營及鳳山市，為住宅與商業密集地區。
- (二) 邊緣圈：居核心圈外圍，包括楠梓、小港、旗津、鳥松、梓官、仁武、大寮、大社及橋頭，為住宅與工業集中分佈地區，其中住宅以中密度發展，工業則以高科技技術密集型與港埠倉儲工業為主。
- (三) 郊區圈：包括岡山、燕巢、大樹、屏東、萬丹、新園、林園等地區，主要以住宅使用為主，屬低密度住宅開發。
- (四) 影響區：包括湖內、茄苳、永安、彌陀、路竹、阿蓮、田寮、旗山、美濃、里港、九如等地區，主要以濃漁業發展、自然保育、觀光遊憩發展為主。

三、多核心：為分散高雄都會區過度向都會中心集中發展以適度達到均衡區域發展的目標，除了上述以運輸主走廊的發展構想之外，亦輔以多核心的聚落發展：

- (一) 都會中心—即高雄市新興、苓雅、鹽埕、前金、三民、前鎮、鼓山等區，同時具有南部區域中心之功能。
- (二) 都會副中心—包括左營、鳳山二處，分別處於南北軸與東西軸線上，具有服務不同軸帶之功能。
- (三) 地區中心—包括橋頭、仁武、旗山、屏東、大寮等五處，亦為各功能分區之活動中心所在。

從上述空間結構發展構想中，期望以「雙軸」落實區域計畫理念，以「四圈」界定都市發展強度與土地使用功能，以「多核心」均衡地方發展，使各分區得以發揮其功能特性，並具有適度的自主性，以減少都會區過度集中發展的問題。

第三章 地方政府的施政方針與跨域整合模式

第一節 高雄市政府的施政方針與重大建設計畫

一、高雄市政府的施政方針

高雄市地理位置優越，期望以海洋視野將高雄市定位為海洋首都來規劃未來發展方向，加上國際機場、國際級海洋產業、長期累積的製造業、商業基礎及陸海空三度空間的交通運輸網路等，高雄市是一個條件優越、獨一無二的都市，希望在二十一世紀將高雄市建設成一個可以創造生活、生產、生態均衡的國際港灣都市，透過下列建設的完成，將高雄市提升為一個以亞太產業加工轉運節點上的「海洋首都」；一個南部產業的門戶城市；一個南部區域產業的生產性服務之都。

（一）掌握優勢的交通建設

建構區域交通運輸網路；發展大眾捷運系統；市港建設總體營造；興建都會區快速道路系統；提升交通系統管控能力與效率；爭設南部國際機場。

（二）營造整合的跨域合作

建立區域性公共事務協商機制；建立跨域運輸與經濟合作體系；建立區域性污染防制；推動區域性水資源保護；推動區域性防災體系；整合區域性觀光資源。

（三）創造高級的生活品質

提供優質工作環境；強化公共防災體系；強化醫療保健與防疫；推動資訊化電子化政府；加速都市更新；推展親水性觀光遊憩。

（四）確保永續的生態環境

加強生態保育；提升家戶污水接管率；落實空氣污染防制；擴大資源回收；推動城市綠化；改善飲用水品質。

(五) 追求卓越的產業經濟

加強多功能經貿園區開發；推動資訊軟體園區；發展觀光產業；促進勞資關係和諧；開拓就業機會；發展海洋產業。

二、高雄市政府現階段重大建設計畫

(一) 大高雄都會區捷運系統

(二) 高雄多功能經貿園區

(三) 高雄軟體科技園區

(四) 河川整治及雨污水下水道工程。

第二節 高雄縣政府的施政方針與重大建設計畫

一、高雄縣政府的施政方針

高雄縣政府為了使縣民未來的生活環境與品質朝向更好的狀況，在人口就業、經濟發展、交通建設、公共設施、環境保護等方向來努力，高雄縣未來產業發展的方向與規劃的願景如下：

(一) 加速產業升級，建立高科技主導的產業發展方向。

高雄縣未來將積極結合工業技術學院的研究資源，配合高雄縣的產業發展方向，研發污染防治的技術、精密化學、機械等高科技產業，並將開發的技術轉移給民間中小型企業廠商，帶動小中企業的產業升級。同時可以鼓勵大型廠商自行研發產業科技，提升產業競爭力。

(二) 提昇三級產業的專業水準，帶動地方產業結構的轉型。

高雄縣的服務業仍停留在基礎商業與服務業，未來三級產業的轉型方向應以媒體資訊業、行銷管理、旅遊以及社福醫療服務業為主導，培訓專業人才，以配合產業轉型的需要。媒體資訊業為因應未來南部媒體資訊中心的設立，帶動高雄縣電子、

電訊、電台、電視等多元媒體資訊的發展；行銷管理業則為因應未來產業結構的轉型，由生產轉向市場行銷管理的趨向；旅遊業仍是未來前景看好的服務業，有必要提升旅遊服務的品質，並帶動精緻化的文化旅遊模式；社福醫療服務業則為順應未來台灣福利社會的走向，也是高雄縣具有發展基礎與發展潛力的服務業，可以結合醫療保險、社區組織等專業社工人員的培訓，成為新興的熱門服務業。

(三) 結合生產與行銷間的通路，建立二、三級產業的垂直分工連結。

隨著亞太營運中心的設立，將使高雄的產業結構由原來的台灣地區一個島內的生產基地轉向整個亞太地區生產決策、貨運倉儲、行銷營運、資訊流通的中心，整個高雄都會區的角色與定位都有待調整。未來台灣的產業結構將由生產導向轉向市場行銷導向的發展，並參與全球的國際市場競爭，將是重要的發展方向。而高雄縣為因應此發展趨勢，將更積極地鼓勵廠商進行產業轉型，由原來純粹的生產角色轉變為生產—行銷的角色，一方面在既有的產業基礎上，建立與海外的生產垂直分工模式，將下游勞力密集的生產過程轉至海外，保留技術與設計等上游生產過程；另外，擴展廠商市場開拓與行銷的能力，以掌握商品流通的通路。

(四) 配合文化旅遊的發展趨勢，復振傳統地方資源型產業。

高雄縣具有許多歷史文化意義的地方資源型產業，不僅可以表現地方文化的特色，也可以配合旅遊發展的趨勢，豐富人文旅遊的內涵。高雄縣較具潛力的地方資源產業包括：茄萣至梓官沿海的漁業與水產加工業、美濃紙傘業與陶業、甲仙的芋頭、山地鄉的特殊農產、雕刻、手工藝等。未來高雄縣將訂定獎勵辦法，並與當地的教育體制結合，培訓傳統手工技藝人才，建立對外行銷宣傳的管道，以擴大市場的範圍。

二、高雄縣政府現階段重大建設計畫

(一) 路竹科學園區

(二) 興達海洋文化園區

(三) 岡山本洲工業區（詳如附錄二）。

第三節 屏東縣政府的施政方針與重大建設計畫

一、屏東縣政府的施政方針

有鑑於屏東縣優美的天然環境以及未遭受太多工業污染之下，屏東縣將秉持著延續、修正、創新的理念領導著縣政的發展，讓優質的生活環境得以繼續保存。因此整個屏東縣政的建設是朝向觀光、科技的大縣來發展，發展的願景敘述如下：

(一) 引進高科技產業

屏東縣政府所規劃的『高科技產業』，和其它縣市所爭取的科技產業有所不同，並不是一般的晶圓代工、主機板等產業，其所希望的是低污染、低耗能及高附加價值的知識產業，目前朝第二代加工出口區與生物科技園區兩大方向來進行。第二代加工出口區：第一代加工出口區多屬高污染傳統製造產業，二代加工出口區則轉型引進高科技、高附加價值、低污染的先進製造產業；二代加工出口區為一具倉儲加工物流性質的現代化產業，作業內容偏重於商品流通加工與組裝分裝。期待未來。生物科技園區：屏東縣在第一級產業上佔有許多優勢，農業方面有許多專精於育種及培育技術的研究機構，此外，屏東的氣候炎熱，讓作物較早熟可以有較短的成長週期。在未來加入 WTO 之後，屏東的農業將會受到相當大的衝擊，因此，屏東縣將善用其優勢發展二十一世紀的明星產業—農業生物科技產業。屏東縣政府希望藉由高科技產業的引進，能讓屏東縣的傳統產業轉型，帶動屏東縣的經濟成長。

(二) 協調高雄市、縣，共同規劃高屏全球運籌中心

屏東縣隨著土地使用限制的放寬及台糖等大筆的土地釋出，使得其在土地的取得上是所有競爭對手所望塵莫及的，而另一項優點則是其距離高雄港、小港機場都非常的近，可以說是高雄縣市最好的發展腹地。因此規劃高、屏成為全球運籌中心，建立國際分工體系，以區域經濟的觀念來提升產業競爭優勢。

(三) 發展並整合觀光資源，行銷觀光

屏東縣有如墾丁國家公園、大鵬灣、四重溪溫泉、賽嘉航空公園等眾多的遊憩

地點，此外，尚有許多未開發的處女地以及多樣化的族群人文環境，而近年來國人的休閒風氣大增，尤其是週休二日之後，對於旅遊的需求逐步上升，將為屏東地區帶來另一波發展觀光產業的契機。

二、屏東縣縣政府現階段重大建設計畫

(一) 生物科技園區

(二) 第二代加工出口區（詳如附錄三）。

第四節 高雄都會區跨域整合的模式

一、高高屏三縣市跨域整合的基礎

台灣地區近二十年來發展迅速，由核心都市與衛星都市所構成之「都會區域」乃逐漸形成，基於都會區域中共同生活圈的特性，許多公共議題均跨越單一行政區域的領域，需要各地方政府藉跨域合作的協調機制，方足以發揮統合規劃與執行之效。

目前國家整體的發展規劃可以分由上而下或由下而上的規劃程序，在由上而下的規劃過程中，先由國家層次計畫為國家發展提出一個基本架構，然後再交由部門和區域層次做更詳細的規劃，以國家整體發展為考量，避免發生區域發展失衡的現象。由下而上的步驟則可稱為資源程序，地方民眾可以參與，經過與其他區域的比較分析，較可以掌握其優勢，達到充分利用其區域經濟資源的目標。最後，綜合由上而下與由下而上的發展觀點，才能讓區域資源有效的利用。

地處台灣南方的高高屏三縣市，不論在資源使用、產業關連及生活機能等議題上都緊密連結，如土地利用、大眾運輸、水污染的整治等都會區的共同性課題，均無法在單一法定行政組織內達成總體建設目標，而透過區域合作、縣市間資源整合，才得以發揮高高屏三縣市的區域特色與及優勢條件，建立共存共榮的高高屏都會區，成為南部政治、經濟重心，促進高高屏的繁榮。

雖然早在民國六十八年，就曾經有高雄都會區計畫來進行區域間的協調，然而

由於行政、經費等困難，區域計畫並未執行，區域計畫有名無實。目前，各地方政府之施政計畫，多基於個別執掌轄區之政策需要加以推動，都會區合作發展建設之法令、機制均付闕如，使得多數探討與研究之結果多未能付諸實施。目前為加強高屏三縣市跨域建設的協商，三縣市首長暨一級主管定期召開三縣市首長會報，為三縣市的共同建設議題建立了合作的協商機制，在目前三縣市的協調溝通機制下，存在有許多缺點，如何改正這些缺點，創造一個永續的協商機制，摒除本位主義，為高雄大都會區居民解決共同的問題，創造三贏的局面，成為一個重要的課題。

二、現行跨域合作運作流程與協商模式

有鑑於高屏三縣市的發展是息息相關、密不可分的，應集合三縣市的力量，來共同解決問題。目前，三縣市首長暨一級主管每季定期召開三縣市首長會報，為三縣市的共同建設議題建立了合作的協商機制，來解決區域之間的問題，其運作流程與協商模式說明如下：

- (一) 依議題區分合作方式。
- (二) 依協調來訂定合作協商模式。
- (三) 區隔不同運作模式。
 1. 縣市首長之施政理念整理，了解可能之差異訴求。
 2. 計畫及研考單位之前置彙整。
 3. 研擬 SOP 程序。
 4. 專案制、委任制、合議制。
 5. 協調紛爭之處理方式。

三、推動跨域合作遭遇的問題

在目前欠缺跨域合作的法制基礎的情況下，合作計畫要取得普遍性的承諾去執行，存在以下的困難：

（一）本位主義的影響

基於目前政治生態及地方利益而言，本位主義實是跨域合作最大的一個難題，三縣市在各自立場的考量之下，縱使是相同政黨，往往對三縣市共同的議題卻還是有不同看法，如焚化爐的興建便是一個例子。

如果能掌握目前的政治環境，在政治秩序及經濟資源的重新分配過程中，由三縣市政府盡量去除地方本位的考量，並結合民意代表的影響力，力促中央政府增加對高雄都會區整體資源的分配，將能對於高雄都會區建設目標的整合帶來相當的助益。

（二）經費之分擔與爭取補助之作法

當前不論是中央或地方政府財政收支困難是不爭的事實，且政府長期重北輕南的政策下，南部所分配的統籌分配款原本就不多。因此如何廣開財源，要求民間或中央政府對於不足的經費加以補助，便成為高高屏三縣市所必須處理的難題。

目前跨域合作雖然面臨了上述問題，但是區域整合仍是未來的趨勢。且區域合作應循著「制度化」的理想前進，有法令地位的正當性、有執行政務、事務的公權力與預算，為區域居民永續謀取福利。

按使用者付費的邏輯，以使用比率作經費之分擔或許是合理的方式，但由於各地方政府財政貧富不均，因此往往地方政府最後又將不足額部份，一起報請中央補助，而將問題推給中央政府。

（三）公共設施之共享與宣導不易

由於跨越行政區域的公共建設在經費分攤及使用效益的平衡上，往往遭遇極大的困擾。尤其與民意機關與當地居民的溝通上更是困難重重。

（四）行政作業效能與運作方式之協調

由於政經文化資源集中北部，重工污染卻滯留南部，長期以來，不但沒有財政收益的歲入，自然生態的破壞更是與日俱增。在高屏溪整治的問題上，主管機關的

權責劃分不清以及專業人員缺乏，都是目前跨域合作尚需努力改進之處；應可藉高屏流域管理局的成立，統籌高屏溪各管理單位的專業機構，以更有效率的方式達成監督、治水的工程。

由於高雄市為院轄市，有別於高雄縣與屏東縣，因此在不同的行政體系下便產生不同行政效率及官僚心態造成許多跨域合作的方案成效不彰。此外，由於位階上的差異，使得在談及跨域合作的議題上產生認知的落差，亦降低了合作的效果。

(五) 人力資源之分配

隨著將來高雄縣路竹科學園區、高雄市多功能經貿園區、軟體科學園區之設立，必須要積極地培育南部科技的人才，可以擬定和南部大學系所採用建教合作模式，成立科學城，讓優秀人才成為厚植產業發展的基礎，另外，加強科學園區週邊的產業規劃，讓科學園區帶動其他產業的消費，使每個產業都能進一步創造出額外的附加價值。

四、以跨域合作推動區域發展的調整模式

在目前跨域合作法制基礎不全的情況下，合作計畫要取得普遍性的承諾去執行，存在許多的困難，故而縣市的合作必須依靠一點一滴的累積，來建立相互瞭解、相互信賴的基礎，透過小規模的合作經驗，逐步邁向大型且困難度高的合作方案。未來改善協商機制的構想如下：

(一) 定期協商、分工主導、經費彈性調整配置

對於高雄捷運的交通動線未來延伸到高雄縣路竹科學園區以及屏東縣第二代加工出口區的議題，近來成為地方建設需求的主要訴求之一，但是對於龐大的建設經費自然不可能由高雄市政府全額負擔，對於捷運是否延伸、如何規劃財源等問題，在在都需要三縣市共同定期協商，否則屆時捷運動線可能還是分批完工，能否趕在科學園區落成前完工，實是一個未知數，對高高屏區域的科技競爭確有一定程度的影響。

(二) 依個別議題研議並配合民代向中央部會爭取補助

團結高高屏三縣市官員及民代，捐棄本位之私，建請行政院在整個計畫擬定時，涉及跨域合作的問題，應另行編列補助經費，使區域整合建設的資源更豐沛。

(三) 定期民調、了解民意訴求

跨域合作機制的區域思考方向應該是要考慮民意需求的，因此它必須去面對如何提振產業、振興房市等訴求，並創新思考下一個階段的產業為何，擬定計畫，以夢想行銷手法向大眾宣導政策目標，定期施行民調，以收到政策執行適當的回饋效果。

(四) 訂定管制表、分工進度來了解可行性及面臨困境

對於在首長會報中已獲共識的合作議題，則由各縣市政府依任務特性所組成的相關工作小組依分工內容，分別制定推動管制表，以追蹤執行進度與即時的協商，進而帶動整體的區域發展。

(五) 合作機制應予制度化

目前高高屏三縣市的跨域合作是因為三縣市首長同屬同一政黨，因此在各項建設推行上，比較能齊心協力、同舟共濟，但日後政黨輪替，則區域合作是否就因而停擺？所以區域合作還是應該循著「制度化」的理想前進，有法令地位的正當性、有執行政務、事務的公權力與預算，才能為區域居民永續謀取福利。

第四章 高雄都會區實質發展現況

第一節 自然環境

一、地理區位及面積

高雄都會區位於本島的西南端，其形狀由北向南呈一倒三角形。其西面臨台灣海峽，北方則以二仁溪與台南縣為鄰，最東為高雄縣美濃鎮，最西則為高雄縣茄萣鄉，而最南則是屏東縣的新園鄉。其範圍包括了高雄市及高雄縣茄萣、湖內、路竹、阿蓮、田寮、旗山、美濃、永安、岡山、燕巢、彌陀、梓官、橋頭、大社、仁武、鳥松、大樹、鳳山、大寮、林園等二十個鄉鎮，並跨越高屏溪，包括屏東縣的屏東市以及里港、九如、萬丹、新園等四個鄉鎮，整個高雄都會區的總面積約為 1,324 平方公里。

二、地形與地勢

大致來說，高雄都會區的地形高度，除了東北方屬於內門丘陵的地區，高度在一百公尺以上，其餘地區之高度皆屬於高度在一百公尺以下的屏東平原及高雄平原。

分布於旗山、燕巢、田寮、大樹以及大寮鄉之大部分的內門丘陵，其標高介於一百至五百之間，而坡度則介於百分之四十五至五十五之間。由頭嵙山層之砂岩與頁岩之互層構成，因其地層鬆軟，惡地形甚為發達，其河川呈強烈掘鑿曲流，其中以二仁溪之曲流地形最為顯著。

分布在高雄縣之旗山、美濃以及屏東縣之屏東市、九如、里港、萬丹、新園等地為由高屏溪、荖濃溪、旗山溪、隘寮溪、林邊溪等網狀河流沖積而成的屏東平原。其標高在一百公尺以下，平均坡度則在百分之十五以下。本區地下水豐富，再加上高屏溪之地面水源，灌溉水源充沛，農業發達為屏東平原最大特色。沿岸地區海岸屬於沙岸。

高雄平原，分布在內湖、阿蓮、岡山、路竹、永安、彌陀、梓官、橋頭、大社、仁武、鳥松、鳳山、大寮、林園等鄉鎮。平原上，除若干隆起之珊瑚礁石灰岩層，

標高約在三百餘公尺，如大、小岡山、壽山、半屏山、鳳山等。其餘地區之標高皆小於一百公尺，坡度和緩小於百分之五。河川細小短促，大多出於內門丘陵，源近流短，水量不足。海岸除了高雄灣附近為珊瑚礁岸之外，大多為沙岸，海岸平直多瀉湖，以高雄灣為最大，而高雄港及築於此瀉湖之西北。

三、水文與水資源

(一) 河川

由於夏雨集中，故高雄都會區內之河川枯水期與豐水期流量差異頗大，造成高雄都會區的河川水位最高與最低相差頗大。高雄都會區內有高屏溪、二仁溪、阿公店溪以及東港溪等四條主要中央管河川。

高屏溪發源於中央山脈玉山南麓，為高雄平原及屏東平原之天然界線，流經高雄、屏東，流至高屏兩縣之林園鄉及新園鄉出海。其流長約 171 公里，流域面積達 3257 平方公里，最大洪峰量達 18000 立方公尺，為台灣第一大川。年平均雨量為 3046 公厘，逕流量豐富，但豐枯分布極為懸殊，在一月至五月之枯水期尚有缺水現象。其為南部區域主要糧食產地，並為全台流域最廣之河川。

二仁溪發源於高雄縣內門鄉木柵之山豬湖，流長約 61.2 公里，流域面積 339 平方公里，其年均率降雨量為 1849 公厘，幾乎全集中在四至九月的豐水期，全域年輸砂量為全省河川之冠。而二仁溪以南之高雄平原，其地層屬海相沖積層，由極細之淤泥及黏土所組成，出水量甚微。且該平原之東側丘陵地屬上新世岩石，由軟質、中度膠結之中細砂岩組成，組織過於緻密，難成良好水層。因此高雄平原非良好地下水開發區。

阿公店溪發源於高雄縣燕巢鄉烏山頂，流經阿公店水庫，流域內之農產品以稻米為主。東港溪發源於南大武山之前山地帶，農作物亦以水稻為主。高雄川及仁愛河，主流發源於高雄縣仁武鄉，屬潮川型，原雖短促，但水量尚充足無乾枯之虞。

綜合高雄都會區主次要河川特性表列表於下：

表 4-1 高雄都會區主要河川特色表

項 目	中央管河川			
	二仁溪	高屏溪	阿公店溪	東港溪
河川	二仁溪	高屏溪	阿公店溪	東港溪
發源地 地點	山豬湖	玉山	烏山頂	南大武山
全流域面積(m ²)	339.2	3256.85	137.07	472.2
流經縣市	台南縣、高雄	屏東縣、高雄	高雄縣	屏東縣
幹流長度 (KM)	61.2	171.0	38	44
平均年降雨量 (公厘)	1849	3046	1880	2500
降雨體積 (百萬立方米)	647	9921	258	1180
年逕流量 (百萬立方米)	485	8455	225	1118
出海口	茄萣鄉	林園/新園鄉	永安/彌陀鄉	東港鎮
五月至十月逕流量(百萬立方米)	420	7694	203	1017
十一月至四月逕流量 (百萬立方米)	65	761	22	101

資料來源：台灣重要河川（89年）

（二）水庫

高雄都會區供應水源之水庫，包括高雄縣的阿公店水庫、澄清湖與鳳山水庫，另屏東縣的牡丹水庫亦部分支援屏東地區之供水，南化水庫目前約支援高雄都會區每日三十萬噸用水，俟施工中南化水庫至高屏溪攔河堰連通管路計畫完成後，可再增加供水。

（三）用水量

依據歷年用水成長趨勢，並配合本地區未來之發展，推估如下表所示。可知無論是民生用水或是工業用水，均呈現逐年增加的趨勢。高雄都會區民生及工業用水預測表列於下表：

表 4-2 高雄都會區用水量預測表

單位：萬噸/日

	90 年	95 年	100 年	105 年	110 年
低成長	173	194	231	231	251
中成長	174	208	235	254	287
高成長	174	212	239	258	292

資料來源：經濟部水資源局（88 年）

註：低成長：民生用水及現有林園、臨海、高雄加工區、大發、屏南等工業區用水成長。

中成長：低成長用水加上路竹科學園區、二代加工出口區等工業區及中油增產等用水成長。

高成長：中成長用水加上規劃中及擬議中之工業區用水成長（未包括八輕工業區、多功能經貿園區、雙港計畫等尚未提出用水計畫之可能用水需求）

第二節 人口與就業

一、人口

由於本區域的工作機會明顯集中於高雄市及週遭的數個工業區，加上本區居民的消費特性，使得居民的生活往往在不同縣市之間的移動快速且頻繁，加上不同行政區域之間對於資源的使用上亦存在極密切的互動關係，因此在本區域發展現況的資料收集上，本研究兼採整個三縣市行政區域範圍為分析對象，以更完整描述整個高高屏區域的發展現況。

高高屏三縣市於民國八十八年底人口數為 3,614,872，佔台灣地區之總人口 22,034,096 的 16.41%。在人口數方面，以高雄市來說，自從民國 75 以來，呈現出逐年增加的趨勢，但其人口成長幅度，由 85 年的 0.5%，下降至 88 年的 0.1%，可知成長的速度趨緩。高雄縣方面，自 84 年以來，其人口成長幅度除 87 年出現負成長外，其餘皆微幅成長，但都大於高雄市。以屏東縣來說，87、88 年皆出現負成長，顯示其人口外移的現象較高雄縣、市嚴重。

以人口分布來看，自 84 年到 88 年以來，高雄市人口占整個高雄都會區人口平

均約為 40.46%，高雄縣平均約為 34.05%，而屏東縣則為 25.49%，可知高雄都會區的人口分布主要還是集中在高雄市，高雄縣次之，屏東縣最後。以人口密度來看，同樣是高雄市最高，高雄縣次之，屏東縣最低。

二、產業分布

以高雄市而言，就業人口主要集中在第三級產業，約佔六成左右，二級產業次之，一級產業則不及一成。高雄縣的就業人口主要集中在第二、三級產業，一級產業則逐年下滑，維持在一成左右。以屏東縣來看，就業人口主要集中在第三級產業，約佔四、五成左右，二級產業和一級產業則比重相當，約兩、三成左右。

高高屏地區的就業人口從 84 年至 88 年來看，一級產業所佔的人口比重大致呈現下滑的趨勢，且在高雄都會區中的比例也最低，二級產業則維持在一、兩成左右，三級產業所佔比重最高，且有持續上升的趨勢，約佔八成左右。高雄都會區產業人口及就業結構情形列表如下：

表 4-3 高高屏三縣市人口及就業統計表

		A.總人口	B.就業人口	B/A(%)	一級產業		二級產業		三級產業	
					人口	%	人口	%	人口	%
75 年	高雄市	1,320,552	562,266	42.58	44,212	7.86	191,675	34.09	326,379	58.05
	高雄縣	1,080,197	483,530	44.76	142,920	29.56	152,270	31.49	188,340	38.95
	屏東縣	897,714	456,536	50.86	205,378	44.99	99,291	21.75	151,867	33.27
84 年	高雄市	1,426,035	563,000	39.48	12,000	2.13	204,000	36.23	347,000	61.63
	高雄縣	1,193,912	517,000	43.30	68,000	13.15	224,000	43.33	225,000	43.52
	屏東縣	911,843	381,000	41.78	103,000	27.03	113,000	29.66	165,000	43.31
85 年	高雄市	1,433,621	570,000	39.76	13,000	2.28	198,000	34.74	359,000	62.98
	高雄縣	1,208,128	527,000	43.62	65,000	12.33	209,000	39.66	253,000	48.01
	屏東縣	912,850	380,000	41.63	98,000	25.79	107,000	28.16	174,000	45.79
86 年	高雄市	1,436,142	567,000	39.48	12,000	2.12	194,000	34.22	362,000	63.84
	高雄縣	1,227,160	536,000	43.68	58,000	10.82	217,000	40.49	261,000	48.69
	屏東縣	913,764	377,000	41.26	92,000	24.40	110,000	29.18	175,000	46.42
87 年	高雄市	1,462,302	582,000	39.80	12,000	2.06	196,000	33.68	374,000	64.26
	高雄縣	1,227,072	535,000	43.60	55,000	10.28	225,000	42.06	255,000	47.66
	屏東縣	910,540	370,000	40.64	84,000	22.70	108,000	29.19	178,000	48.11
88 年	高雄市	1,475,505	599,000	40.60	11,000	1.84	197,000	32.89	392,000	65.44
	高雄縣	1,230,352	535,000	43.48	58,000	10.84	220,000	41.12	257,000	48.04
	屏東縣	909,015	379,000	41.69	88,000	23.22	108,000	28.50	183,000	48.28

資料來源：台閩地人口統計（89 年）

表 4-4 高高屏地區各生活圈各業別產值與區位商數表

單位：百萬元

生活圈	農林 漁牧	礦石 採取	製造業	水電 燃氣業	營造業	商業	運輸倉儲 通信業	金融保 險及不 動產業	工商服 務業	社會服 務業及 個人服 務業	總計
南部 區域	152,992 (1.75)	4,081 (0.61)	1,391,474 (1.08)	62,662 (1.08)	113,847 (0.84)	182,781 (0.67)	99,830 (0.72)	99,298 (0.64)	13,517 (0.36)	80,390 (0.81)	2,220,873
高雄	50,062 (0.59)	2,022 (0.90)	795,454 (1.04)	33,576 (0.97)	66,528 (1.06)	93,022 (0.92)	68,387 (1.24)	51,410 (0.94)	8,223 (1.10)	43,710 (0.99)	1,212,393
屏東	38,795 (3.00)	505 (1.46)	91,184 (0.78)	13,431 (2.54)	6,136 (0.64)	14,802 (0.96)	5,794 (0.69)	6,840 (0.82)	841 (0.74)	7,728 (1.14)	186,056

資料來源：台灣南部區域計畫（85）；（）內係區位商數，（）內大於1者，屬於具備區域優勢的產業。

此外，由表 4-4 之中則顯示高雄縣市都會區做為區域中心，其佔有優勢的產業為製造業、營造業與運輸倉儲通信業、工商服務業等。至於屏東地區則為農林漁牧與水電燃氣業為優勢產業。

第三節 產業發展

一、高雄市的產業發展現況

高雄市過去的產業發展，從最早的初級產業（農、漁、礦）到重工業（前鎮和楠梓加工出口區、中鋼、中油、中船等）一直至近年新興的服務業（金融、電訊營運中心），從這些產業的發展歷史，我們可以看到過往高雄的發跡歷程，甚至成為直轄市的重要原因。基礎工業是高雄繁榮的根本，活絡的服務業市場便是因而衍生。二者相輔相成，為高雄創造出可觀的產值，高雄市目前產業發展的現況如下：

在農漁業結構方面，高雄市的漁業具有得天獨厚的漁業條件，東岸面太平洋，沿岸地形陡峭水深，因有黑潮主流經過，為南北洄游魚類必經之路徑，西臨台灣海峽，海底是約 200 公尺深度的大陸棚平坦海域地形，各類底棲魚類豐富在此區域繁殖棲息著，因此具有發展漁業的天然環境，早期為我國遠洋漁業的發祥地，目前擁有 3000 餘艘漁船、漁筏，主要作業區在台灣沿近海域和世界三大洋，約有 60 幾個國外漁業基地，漁船總噸數約 61 萬餘噸，佔台灣地區漁船總噸位的三分之二，

漁產量約 62 萬公噸佔，台灣地區海洋漁業生產量的三分之二，在台灣地區極具重要的地位。而農業所佔的比重由民國 85 年的 6.21% 到 88 年的 5.86%，有明顯下降的趨勢。

在高雄市的工商產業方面，高雄的石化業與鋼鐵業基礎雄厚，為台灣與東南亞的工業重鎮，製造業的基礎產業，包含金屬基本工業、塑膠製品製造業、電力及電子機械器材製造修配業、運輸工具製品製造業。高雄市的服務業相對於台北、香港、新加坡發展不足，面對雄厚的製造業未能充分支援，因此服務業在高雄市仍有開發空間，在發展趨勢上，近年來，高雄市服務業佔就業人口比率從民國 85 至 88 年，分別是 62.98%、63.84%、64.26%、65.44%；工業佔就業人口比率從民國 85 至 88 年，分別是 34.74%、34.22%、33.68%、32.89%，其就業人口明顯由二級產業轉向三級產業，此轉變隱示服務業在高雄市未來產業發展扮演的角色將愈形重要。

高雄市生產服務業目前最大瓶頸即是資訊不足、人才外流、資金缺乏、機會過少，市府也將落實電子化政府，加強電腦的普及化，並讓政府資料公開化及透明化。面對國際全球化的趨勢，高雄市將強化語言教育，同時也爭取加工出口區擴大，而觀光將朝地點的精緻化發展，希望帶動高雄市的經濟成長與繁榮。

二、高雄縣的產業發展現況

高雄縣過去是以資本密集政策引導的石化產業以及以金屬工業的小資本、勞力密集的雙元經濟結構為主，也形成了高雄縣特殊重工業發展的產業性格，目前高雄縣產業的產業狀況敘述如下：

在農業發展方面，高雄縣的耕地不斷釋出而減少，加上先天地形的限制，使得本縣的耕地面積遠低於台南縣、屏東縣，相形之下，在本島南部區域的農業角色並不如其他縣市來得重要，農林漁牧產值，十餘年來並未有所改變，大致比值是農：畜：漁=3:5:2 到 4:4:2 之間，畜產為主，農漁為輔的農產特性。農作則以稻、蔗、果樹（香蕉、鳳梨、番石榴、荔枝、芒果、棗等）、菸草等為主。畜牧業主要以養豬事業為主，經營畜牧業的家戶，以美濃及內門最多。至於漁業，高雄縣則是以內陸養殖為主。未來台灣加入 WTO 後，將對農業市場造成重大的衝擊，縣政府必須適

時的輔導農牧業升級，推動合作農場的構想，以企業化的經營，減少人力的仰賴與個別耕作的惡性競爭，以提升農牧產品的競爭力。

在工業方面，依高雄縣工業生產總值來看，以製造業的生產總值佔多數，高達80%。而製造業中的五大基本產業分別是化學材料業、金屬基本工業、塑膠製品製造業、食品製造業以及金屬製品製造業。五大基本產業的總產值即佔整個製造業的65.5%。五大基本產業除了食品製造業為輕工業外，其餘各業皆為重工業，可以看出高雄產業以重工業為主體的產業特色。高雄縣的化學材料製造業，多為資本額千萬元以上的大廠，以台塑集團為首的台塑仁武廠以及中油為首的大社石化區為最主要的集團。金屬基本製造業的廠商方面，大寮鄉是全省最主要的廢五金工廠分布地區，除了台灣鍊業、燁隆集團、協盈鋼鐵、彥正、聯鋼、鉉祥、高興昌等少數大廠外，其餘皆為中小型工廠。塑膠製品製造業主要的大廠包括統益、裕興、川揚、三芳、南亞塑膠、永豐、允揚、溢達等廠商，其餘均為資本額千百萬不等的中、小廠。目前產業不斷外移的現象是高雄縣工業發展最主要的問題。

在第三級產業發展現況上，高雄縣的工商服務業人口，佔總就業人口的48.04%，低於南部區域的高雄市（65.44%），且項目多數屬於滿足地方需求的基礎服務業，有關金融、保險、行銷、廣告、法律會計等高層級的服務業有限，無法迎合未來高雄都會區產業發展的需求。高雄縣的服務業以零售商業為主，且多為傳統的小店舖形式，規模、層級不高的服務業，零售店家佔整體商業家數的80%以上，可以看出高雄縣的商業活動是屬於地方性、小規模的類型，依賴傳統的批發-零售網。高雄縣的金融、保險與工商服務業相較於高雄市與南部其他縣市而言，也不發達。員工人數最多的是金融業，其次是不動產業，再其次是租賃業，至於專業服務業，如法律會計、資訊服務業以及廣告、設計業等，就業人數很少，顯見本縣的金融、保險及工商服務業的層級有待提昇。未來的亞太營運中心如確定是在高雄的臨海工業區，更急需發展高雄都會區內高層級的服務業，以因應未來國際化與自由化的產業發展趨勢。

三、屏東縣的產業發展現況

屏東地區由於其自然區位差異極大，使得各都市聚落有不同的特色約 40%之平原地區，農產豐富是為本縣農業精華區，更由於輻射狀交通密佈其間，其工業化及都市化的程度較明顯；而山地丘陵地區則保有完整的山地文化、原始天然之山林景緻、豐富的觀光資源，極具發展觀光事業的潛力；濱海地區的開發歷史甚早，地形饒富變化、養殖漁業的發達、漁港的人文景觀、沿海道路系統之建設、遊憩場所的多样開發等都是其特色。目前屏東縣的產業發展現況敘述如下：

在農業發展方面，屏東的農業資源是其一大特色，由於地處亞熱帶氣候，水果早產使得物以稀為貴，無論是香蕉、西瓜、蓮霧、芒果等均享有盛名，特別是沿海地區所生產的「黑珍珠」蓮霧更具有國際知名度；在漁業的部分，海洋漁業相當發達，東港五、六月的黑鮪魚亦是具有國際知名度的海產，此外，有些業者在大鵬灣從事箱網養殖，而這些技術層次，在世界上可說是名列前茅，僅有挪威、荷蘭有同等技術能力，除了經濟效益之外，亦極具休閒漁業發展潛力。未來將適當地輔導農業轉型並加強產業發展優勢之行銷，例如人力資源的配置與土地開發的利用、出口交通運輸網等，因應加入 WTO 以後的衝擊，是當前趨勢的發展方向。

在工業發展方面，全縣工廠家數由 85 年底之 1,438 家減至 88 年底之 924 家，其僱用人數由 85 年底之 42,525 人減至 88 年底之 27,632 人，減幅分別為 36%及 35；顯示無論是家數或僱用人數均呈現大幅衰退、傳統產業外移的現象。屏東地區傳統產業同樣面臨工資上漲、產品成熟、產業轉型升級不易以及現代經營觀念缺乏等問題；然而，受到家族式企業本質與經營規模不足兩大因素的影響，不但使得企業本身缺乏吸引外部可用人才條件，內部高素質人才也因企業制度組織不夠健全而難以留任。而許多經營調查也顯示，就算是外移大陸或其他地區，經營者現代企業經營觀念的缺乏與人力運用能力的不足，也是成功率偏低的關鍵。

在觀光服務業方面，屏東縣擁有極佳的天然資源，且四季氣候合宜，觀光產業因而是屏東縣相當重要的經濟活動，也是台灣發展觀光產業最具潛力的地區。例如，除了國內外知名以墾丁國家公園為主體，涵蓋旭海草原、四重溪溫泉區等自然資源

所形成的恆春半島觀光區域外，也有大津瀑布、涼山瀑布、三地門、霧台、好茶風景區、北大武山等重要沿山自然資源區域，並有東港一枋山沿岸、小琉球海上觀光樂園以及國家級大鵬灣海上樂園等所構成的海岸觀光資源；此外，屏東縣還擁有許多極具特色的文化、休閒觀光資源，如原住民文化園區、恆春古城、賽嘉航空運動公園、石門古戰場、海洋生物博物館、東港迎王祭以及異國風情濃厚的墾丁南灣等等。未來將利用過去的農業優勢，發展觀光農業與休閒農業為輔導農業轉型。

整體而言，由於屏東地區產業具有傳統與農業特性，無論是產品或產業本質，都有成熟度高、進入障礙低，競爭相當激烈的現象，未來，屏東縣必須進行發展觀光遊憩產業、加速工商發展、加強地方建設等工作；而目前政府將鬆綁屏東縣內大部分平地劃分為農業特地用地的限制，並縮小水源水質水量保護區的範圍，使屏東縣政建設得以引進低污染、低耗能之知識科技產業，與發展生物級農業科技，朝向觀光科技大縣邁進！

第四節 交通運輸

高雄都會區的交通運輸系統可以分為公路、鐵路、海運、空運與捷運五大系統，分別敘述如下：

一、高速公路

中山高速公路是主要的南北運輸動脈，其路線是穿越高雄都會區的西部平原，沿線設有岡山收費站一處及路竹、岡山、楠梓、高雄及五甲等五處交流道，可聯絡各市鄉鎮，是本都會區對外聯繫的主要動脈。

至於南二高這條國道大工程，其主線從新市，經新化、關廟、龍崎，進入高雄縣，直到屏東縣，總長一三四公里。其中經過新化的那拔林(畜產所附近)，再經過高爾夫球場附近，到五甲勢，入關廟埤仔頭，大部份是高出地面填土施工，可經國道10線由高雄市鼎金系統交流道與中山高銜接或進入市區。

二、省道系統

省道系統主要有台 1 號省道、台 1 乙號省道、台 3 號省道、台 17 號省道、台 21 號省道與台 25 號省道錯綜分布在高雄都會區，分別敘述如下：

(一) 台 1 號省道

是貫穿都會區西部主要縣市之交通動脈，路寬 25~40 公尺，目前服務水準為 B~D 級，是本區南北運輸的主力。

(二) 台 1 乙號省道

是連接鳳山市與高雄市中心區之幹道，現有路寬 25 公尺，已依據都市計劃寬度改善完成。

(三) 台 3 號省道

是內陸山區之運輸幹線，現有路寬 6~20 公尺，為山地鄉鎮之主要聯外幹線，並具有觀光遊憩發展之潛力，服務水準約為 A~C 級。

(四) 台 17 號省道

屬西部濱海公路系統，寬 25~40 公尺，除梓官—永安路段外，服務水準為 A~B 級，路段服務水準良好。

(五) 台 21 號省道

為三民、甲仙、旗山等山地進出高雄地區之幹道，部分路段現正進行拓寬，服務水準為 C 級。

(六) 台 25 號省道

即鳳林公路，為林園與鳳山間之主要聯絡幹道，現有路寬為 15~30 公尺。由於鳳山一大寮段為大發、林園工業區所在地，又因大坪頂特定區計劃的公佈實施，使

交通流量急遽增加，以致該路段服務水準降至E級。

三、鐵路

在鐵路運輸方面，有台鐵縱貫線、台鐵屏東線、臨港貨運線與台糖鐵路，其路線分布狀況分別敘述如下：

(一) 台鐵縱貫線

由湖內進入高雄都會區至高雄站在往東可接屏東線，為雙線電化區間。

(二) 台鐵屏東線

由高雄站起往東至屏東。原為單軌、未電氣化，現已鋪設雙軌並完成電氣化工程。

(三) 臨港貨運線

南下縱貫現在鼓山區公所附近分出軌道，沿鼓山一路至高雄站，此段仍屬縱貫線，其他則屬臨港貨運線。目前正規劃部分改建為輕軌捷運系統，以紓解市區交通並連接多個商業中心。

(四) 台糖鐵路

由台糖公司橋頭總廠向南，至前鎮區草衙止。目前此段產業鐵路橋頭至鳳山段仍維持運轉，主要載運糖渣，而草衙至鳳山段則已甚少使用。

四、港口

高雄都會區擁有港闊水深的高雄港，其形勢天成，對外交通有縱貫鐵路、高速公路及台一號省道等，有多項與高雄港相關之設施已完成，高雄港實為主導高雄都會區發展的主力之一。

五、航空場站

高雄國際機場位於高雄市東南方，距市中心區約 9.3 公里，目前兼營國際及國內航線。至於屏東縣目前有四個機場，位於屏東市的屏東機場已開放民航，恆春的五里亭機場原僅供軍用，現在正規劃興建中，另外大鵬灣水上機場及小琉球機場目前則停用中。

六、捷運系統

高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計劃於 80 年 1 月 25 日行政院核定紅、橘二線基本路網，總長度約 42.7 公里，設有 37 個車站，總建設經費 1,813.89 億元。紅線自沿海路、漢民路口至橋頭，長 28.3 公里，其中 19.8 公里為地下興建，另 8.5 公里為高價路段，設有 23 個車站及 2 個副機廠。橘線自中山大學至高雄縣大寮鄉中庄，長 14.4 公里，全部地下興建，設有 14 個車站，一座主機廠。

本案執行方式為依行政院對高雄都會區大眾捷運系統建設方式，以 BOT 辦理之政策指示，並考量目前國內民間投資環境已日趨成熟，且民間參與交通建設相關法規已相當完備，經多年規劃評估決定採用民間參與方式，及依「獎勵民間參與交通建設條例」及相關法規辦理本計劃。並已於 89 年 5 月 10 日綜合評選出最優申請人為高雄捷運股份有限公司，經雙方議約完成並已於 90 年 1 月 12 日辦理簽約及動土，其特許期限為 36 年，(含興建期 6 年)，預定 94 年底紅線北段完成通車，95 年底紅橘線全線完工通車。

總體而言，捷運系統的開發不僅是解決都市交通狀況持續惡化的重要措施，捷運通車更將取代部分私人運具（小汽車、機車）的使用，降低車輛其排放空氣污染物及其肇事率，且捷運興建時大量資金流入，將可有效的帶動相關產業、增加就業機會、創造國民所得，進而振興景氣、促進經濟成長，而所生都市交通便利性將促進都市的發展，世界大都市莫不以捷運為其進不得重要指標。然任何工程於興建期間，不可避免將對週遭環境產生負面影響，為了解並將其可能影響降至最低，應做好環評工作與分析，期能落實環境保護。

第五節 公共設施與公用設備

一、醫療設施

在醫療設施方面，高雄都會區擁有三個大型醫學中心：私立高雄醫學院、長庚紀念醫院高雄分院與高雄榮民總醫院；而主要的區域醫院則有：海軍總醫院、阮綜合醫院、陸軍八〇二醫院與高雄市立民生醫院；地區醫院：約 22 所地區醫院；在群體醫療中心方面：則設置於茄萣、永安、阿蓮、梓官以及新園。

高雄都會區大型醫療設施大都集中於高雄市，其餘地區醫療設施則十分缺少。都會區內平均每萬人有 44 位醫事人員及 50 張病床數，這些比例比先進國家少得多，其醫療設施與服務網，仍待加強。

二、垃圾處理

在高雄都會區共有 25 處垃圾處理場，其中只有田寮鄉未設置，而垃圾處理的方式，除高雄市西青埔垃圾掩埋場及九如鄉是標準的垃圾處理場，其餘皆採簡易的覆土掩埋法，且大多使用河川地或山谷地，因此造成景觀的破壞及河川的嚴重污染。說明高雄都會區的垃圾處理情況與垃圾處理方式分別列於表 4-5 與表 4-6 分析：

表 4-5 高雄都會區垃圾處理狀況

行政區	項目	每日垃圾清運量 (公噸)	平均每人垃圾量 (公斤/每日)
高雄市		1,562	1.06
高雄縣		1,379	1.12
屏東縣		1,005	1.10

資料來源：行政院環境保護署（88 年）

表 4-6 高雄都會區垃圾處理方式 (公噸/日)

行政區	掩埋	焚化爐焚化	其他	垃圾處理量總計
高雄市	1,505	580	—	2,085
高雄縣	1,689	—	30	1,719
屏東縣	895	—	121	1,016

資料來源：行政院環境保護署 (88 年)

由分析結果可以看出，高雄都會區垃圾處理方式主要是採用掩埋法，而掩埋藏在使用年限上，除高雄縣的燕巢鄉、旗山鎮上能使用 15 年外，其他垃圾場大多在三年內即達到使用飽合。而高雄市所使用的西青埔垃圾掩埋場在民國 79 年底已填滿，而興建焚化爐廠的計劃又因民意反對，致工程延遲，目前仍無法完全處理都會區的垃圾廢棄物。

第六節 環境品質

高雄都會區由於工業區位設置不當，加上人口過度集中，以及重工業的發展，如高污染、高耗水的石化工業，使得水與空氣遭受到十分嚴重的污染，而在這樣的經濟發展下，雖然造成繁榮與富庶，但亦使環境與生態受到嚴重的破壞，現今為了補救、回覆及改善環境，導致經濟活動的成本增高及公害事件的頻傳，成為經濟發展與都會發展的障礙與瓶頸。由於三縣市無論在人口、產業等，都有著密切的關係，因此為提升區域競爭力及生活品質，勢必要對這兩大污染問題對症下藥。

一、空氣污染

(一) 現況

高屏空品區 (高雄市、高雄縣及屏東縣) 之人口密度達每平方公里五三二人、機動車輛登記數達每平方公里四二五輛、工廠登記數達每平方公里一、二家，根據歷年來的空氣品質監測資料 (依空氣污染指標 (Pollutant Standards Index, 簡稱 PSI)

值)顯示,全省各空污防治區的空氣品質不良日數百分比,以高屏防治區的不良日數比例為最高,其環境負荷高居全國之冠。而空氣污染中的主要指標污染物為懸浮微粒(PM10)及臭氧(O3),污染源則以工業排放為主。

高雄地區因位於台灣地區的南端,當冬季盛行東北季風時受中央山脈阻擋,東北季風無法進入高雄地區,而盛行局部環流,除非有較強的冷高壓或鋒面系統移經台灣,否則無法影響到高雄地區,此時冬季高雄地區屬乾燥而晴朗的天氣;夏季時因無山脈屏障,又位於接近熱帶地區,西南季風可以長驅直入整個大高雄地區,因此午後山區常有雷陣雨出現,而在高雄地區環流型態以海陸風為主,且四季皆可出現,尤其在夏季海風環流伴隨西南季風造成白天有較強之海風,如此污染物更能向內陸傳送。

然而,高屏地區每年自十月起,空氣污染指標即明顯升高,造成此現象之原因,除景氣復甦工廠產能增加外,秋冬時節面臨氣候轉型,從夏季西南風逐漸轉為冬季東北季風,造成氣流遲滯,不利污染物擴散,污染物容易累積,在強盛陽光日照幅射下,形成光化學作用,出現二次空氣污染物臭氧,導致區域性之空氣品質明顯惡化。

至87~90年高屏防治區的不良日數,由14%下降到12%,其中高雄縣市的空氣品質不良率正逐漸下降,唯有屏東縣於88年度大幅增加,但是整體來看,三縣市的空氣污染防治已獲得改善。

二、水質污染

(一) 現況

高高屏三縣市內的四大主要河川,由北而南為二仁溪、高屏溪、東港溪、林邊溪,這四條河川中除了林邊溪的污染情況屬於未稍受污染外,其餘三條溪污染情況都十分嚴重,並且這四條溪的水質都有嚴重惡化的現象,由於高屏溪為高雄縣及屏東縣境內主要之河川,目前該流域供應屏東、高雄縣市兩百多萬人口之飲用水、灌溉用水、工業用水、及其他用水,為高屏三縣市的水源命脈,因此,以下以討論高屏溪為主。

高屏溪發源自玉山，流域 3,200 多平方公里，是台灣流域面積最大的河川，支流包括旗山、美濃、荖濃等河流。高屏河流域雖有 95.6% 土地為自來水水源水質水量保護區，由於人謀不臧，根據環保機關水質監測結果顯示，全長 171 公里有 59.3 公里或三分之一遭到不同程度的污染。歷來污染高屏溪主要的來源，有農業的濫墾、養鴨、養豬，工業的廢五金、油料及各種廢棄物，加上家庭的垃圾、廢水及濫採砂石。以下從高屏溪的污染源來看：

1. 生化需氧量方面

武洛溪排水區及牛稠溪排水區之污染排放量為全流域之冠，其次為萬丹排水區，所以高屏溪主流所乘載之污染負荷最重。全流域之生化需氧之污染排放量推估結果共計每日 58370.54 公斤，其中家庭污水佔 45%、工業廢水佔 11%、畜牧廢水佔 29%、垃圾滲出水佔 5%、非點源污染佔 10%，故生化需氧量之主要污染型態來自於家庭污水。

2. 氨氮方面

全流域每日約排放 31504.3 公斤，家庭污水佔 11%、工業廢水佔 2%、畜牧廢水佔 74%、垃圾滲出水佔 4%、非點源污染佔 9%，所以畜牧污染為氨氮污染之大宗，亦為高屏河流域污染型態之特色，主要原因為全流域根據農委會所提供之各村里養豬頭數資料統計，目前共計有 109 萬頭，分布於各支流之中下游，除濁口溪及民權大橋至甲仙堰畜牧污染較少外，其餘各集污區畜牧廢水約佔至 30% 以上，顯示出養豬污染對高屏河流域的嚴重影響力。總氮及總磷之污染量分別為每日排放 56779.15 公斤及 13163 公斤。

面對高屏河流域目前的污染情形，過去臺灣省政府乃成立「高屏溪整治計畫推動小組」，並於民國八十三年 7 月 26 日「高屏溪整治計畫推動小組」籌備會中，擬定出綱要計畫，以加速整治高屏溪、積極籌劃整治工作之推動。此外，民國九十年 3 月行政院通過在經濟部下設置「高屏河流域管理委員會」，以統合流域內水利、環保、農林及警政等部門之執行機制。希望透由這樣的作法可以改善大高雄地區民眾所關切的水質水量問題。

第七節 觀光遊憩

高高屏都會區的觀光遊憩資源非常的豐富，整個地區有山、有水還有肥沃的沖積平原，加上之前環境法規的限制使得很多景點都尚未開發。在人文景觀方面，因為族群眾多（河洛、客家、原住民）各自保存了許多文化資產。因此在觀光遊憩的發展方面，高高屏地區仍是有其發展的潛力。

整個高高屏地區的遊憩資源的分佈大致可分為都市地區、沿山線、親水線及文化之旅，分別列述於下：

- 一、都市地區：澄清湖、蓮池潭、春秋閣、高雄都會公園、高雄市立美術館、國立科學工藝博物館等都是相當著名位於都市地區的遊憩地點。這些景點因為交通較便利，所以整個規劃和遊樂的設施作的較完善。
- 二、沿山線：主要是分佈在高雄縣和屏東縣的山區，雖然多不在都會區規劃範圍內，但藉著快速路網及南二高的完工，已成為都會區休閒的後花園，較著名的旅遊地區有四重溪溫泉、茂林風景區、賽嘉運動公園、八大森量遊樂區、藤枝森林遊樂區、三地門、大武山等。另外田寮的月世界在生態景觀上相當特殊，在四季各有不同的風貌，亦是一個相當著名的旅遊景點。沿山線的風景區相對上開發的程度較落後，主要是因為地方財政困難，許多的建設沒有經費，因而影響了遊憩品質。
- 三、親水線：整個高高屏地區的海岸線相當的長，因此擁有相當豐富的親水遊樂資源。最著名的首推恆春半島，此地區除了舉世聞名的國家公園外，尚有風吹沙、佳樂水、鵝鑾鼻公園等各式各樣不同的自然環境景觀，加上政府亦投注心力在此地區的建設上，故此地區為高高屏地區的一大賣點。其他地方尚有像是高雄港、西子灣風景區、旗津風景區、興達觀光漁港、小琉球風景區、大鵬灣國家風景區等。由於這些地區在整個高高屏地區的遊憩資源中，骯對於其他的風景點有較高的能見度，所以民間廠商的投資意願較高，相關的遊樂設施和住宿、交通設施較為完善。

四、文化之旅：台灣早期的發展其實是由南向北推進的所以南部地區其實保存了相當多的文化資產，像是旗山老街、鳳山古蹟、玫瑰聖母院、明寧靖王墓、恆春古城。而由於族群的多樣化亦造就了許多特殊的人文環境，美濃的客家村、屏東的原住民文化園區等。

第五章 高雄都會區的整體發展構想

第一節 全球化與區域發展政策

由於全球經濟自由化的發展，加上媒體力量的無遠弗屆、交通通訊技術的發達，使得國與國或區域與區域之間原有的交易障礙日益模糊。這些交易障礙包括最簡單如地理距離、價值或偏好或如關稅及非關稅障礙等。以地理距離為例，例如在以米食為主食的社會裡，麥或其它相關製品不易與之競爭，即使沒有地理距離的隔閡，競爭關係依然不易形成。而當沒有地理距離或價值偏好的差異時，區域之間的競爭機制是否得以形成，其關鍵決定於區域之間是否存在人為的貿易與交易障礙。

在“市場是資源配置的有效機制”的觀念廣為接受之後，各國無不致力於消除區域之間人為貿易與交易障礙，同時，伴隨媒體力量的擴張和通訊科技的發達，世界各地的人們愈來愈經常被暴露於相同的資訊刺激之下，也自然會對各種事務做出類似的判斷，也有著相同的偏好，如麥當勞、必勝客、可口可樂、好萊塢電影等的全球擴張可作為世界各地市場偏好日趨收斂的明證。又例如國際規範的共識與強制性，如對二氧化碳的排放標準、產品安全認證等，亦進一步促成全球市場趨於一致。

全球市場趨於一致（即市場全球化），意謂著消費者的選擇不再被侷限於特定區域的貨品或勞務的提供者，而是可以合理的成本自全球表現優異的廠商獲得個自需求的滿足。因此，從消費者的觀點，市場愈趨一致，需求愈可以被有效地滿足（包括價格和品質）。

相對地，從供應者的觀點來看，市場愈趨一致，廠商愈有機會脫穎而出，有所表現，但也因為隨時有廠商脫穎而出的可能性，讓產業既有廠商時時處於高度的競爭壓力下，各地的廠商面對的競爭壓力不再被限於可及的地理範疇內，而可以是全球各地有實力的廠商。

資本主義推崇的是競爭機制，藉由競爭可以達到資源的有效配置，而有益生產效率的改善。但競爭的結果則永遠是有輸有贏，在一人一票的民主社會中，勢必需對競爭過程中的輸家做出補償與協助，以使競爭機制得到持續的支持。因此由市場

贏家納稅，由政府設置社會安全網、投資基礎建設、教育、國防等以保障基本人權、改善生活品質和維護交易公平，讓市場輸家獲得基本的生活保障，並享有因競爭改善效率的總體效益。此即所謂的社會契約。

此一維繫資本主義社會運作的基本契約，在市場全球化之際卻面臨最嚴峻的考驗，同時也註定政府部門轉型與改造的迫切性。如同前述，企業面對全球廠商的競爭壓力，愈來愈需要尋求有競爭力的勞動力、土地、資本等生產要素，因此，企業的足跡幾乎已遍佈全球，為獲取最有競爭力的生產要素努力不懈。企業既已立足全球，代表資本主義原有基本契約中的市場贏家已不在侷限於特定區域，立足區域的各國政府能否順利地向征戰全球的企業或市場贏家課稅不無疑問。

過去不論是地理空間、文化價值或人為的貿易障礙，都讓企業移動有限，但現在不然，任一區域對其企業“過多”的要求（如稅率、環保法規、勞動安全等）或“過少”的支援協助（如優惠措施等），都會讓企業有外移的可能。也因為企業有外移的可能性，讓政府有必要深思其政策作為究竟是留住企業或趕走企業。在講求政府角色在維護交易公平、保障基本人權、改善生活品質的時代裡，政策思維中開始要納入競爭的概念，特別是對地方政府而言，即如何讓企業選擇我們這個區域而不是其它區域，這是過去地方政府政策規劃過程中十分陌生的構面。換言之，廠商面對全球競爭的同時，政府也無法例外地必需面對競爭的考驗。如果說廠商面對的競爭是殘酷的，那各個區域政府的政策作為則直接影響區域廠商競爭的實力展現和決策。

面對市場全球化的競爭壓力（或機會），廠商自保之道在如何轉型強化競爭力以競逐全球。這個強化競爭力的作為中自然包括立足點的選擇。在區域優勢日益明顯的今天，如義大利的皮件、設計、磁磚；美國的半導體、軟體設計、金融服務；日本的汽車、自動化設備；德國的印刷、精密機械；荷蘭的花卉；瑞士的燧道工程等，廠商會選擇環境來強化自身的競爭條件已成為愈來愈無法避免的挑戰。

進一步深究區域優勢形塑的條件，往往是個長期各種力量交互影響作用的過程。這些力量包括要素稟賦、政府、企業、公會或工會機構、大學等，以荷蘭的花

卉產業為例，雖然荷蘭的自然條件不佳，如寒冷的氣候和鹽分過多的土壤，但也因此激發克服天然條件限制的動力，反而成就花卉王國的特色。

又例如美國矽谷的崛起，在東岸 128 公路的強勢壓迫下，矽谷從史丹福大學扶植鼓勵惠普企業的設立開始，史丹福大學為求生存，在沒有政府大型計劃資助的限制下，反而積極開發與中小企業的關係，設立創業育成中心來協助企業創立，逐漸在其周圍形成與史丹福大學緊密互動的企業網絡。因為企業網絡綿密而刺激快速的資訊擴散分享，因為即時廉價垂手可得的資訊分享不斷激發創意成真的可能性。因為不斷創新的可能性，以及不留在美國東部前往矽谷發展成員的獨特特質，如輕組織忠誠，重專業忠誠；輕經濟報酬，重技術成就；輕服從穩定，重創新開創等。加上政府、公會機構等的配合，矽谷自成一格地成為美國的科技重鎮。

綜合以上所述，市場競爭全球化帶給消費者更多與更好的選擇，同時，意謂著市場競爭的考驗愈趨嚴峻。因此，如何整合區域資源，塑造區域特色，建構區域優勢，在市場全球化的脈絡下益發重要。雖然整合區域資源，塑造區域特色，建構區域優勢是個不容迴避的挑戰，但此並非意謂著政府要出面扮演主導的角色，由政府出面來設定策略性產業，運用各種總體經濟的手段來引導產業的發展方向。這樣的作法在過去各國經濟發展的經驗中均證明是容易失敗且錯誤成本可觀的作法。

究竟在市場全球化的趨勢下，政府（特別是地方政府）應該扮演什麼樣的角色，基本上，從區域發展的觀點出發，不論發展的經濟活動或形塑的區域特色為何，都有必要發展出足以留住既有企業或吸引外來企業的條件與特色。如此才得以一方面引導區域內原有廠商轉型的方向，另一方面得以吸引、評選、過濾合適的外來廠商進駐。因此，地方政府在形塑區域優勢的角色上有二：一為引導自有廠商的順利轉型，強化競爭力以具備爭戰全球市場的實力；另一為創造條件特色，以吸引外來廠商進駐。

此外，塑造競爭力的是競爭的機制而不是政府。唯有經得起競爭考驗的廠商才是真正有競爭力的廠商。因此，政府的作為在：第一創造競爭，除了少數涉及公共利益或外部成本的事務外，政府應全面退出經濟活動，即使是傳統由公部門執行的業務都應慎重考慮釋放給民間部門的可能性，讓市場機制得以落實。

第二，建立便於競爭的環境，政府要努力作的事是在讓廠商的實力得以展現，亦即，排除阻礙廠商展現實力的障礙，最簡單如基礎建設、行政措施等，例如廠商有能力在 12 小時設計出顧客需要的產品，但卻因不良的道路系統或行政措施，使產品無法及時送達顧客。亦即，為何區域優勢日益重要？因為在全球化的市場中，競爭的不再只是個別企業的作為，還包括企業所在的環境和可以利用的支援。除了廠商自身的努力作為外，政府，特別是地方政府，要時時記住廠商的競爭成敗還關鍵決定於政府是否建立一個便於競爭的環境。處處充滿妨礙廠商實力展現的障礙，如延宕不決的政府投資計劃、不良的通訊交通建設、費時冗長的行政程序等，是足以扼殺廠商生機的。

第三，豐富化廠商可資利用的資源，如上所述，在全球化的市場中，競爭的單位不再只是個別企業的作為，還包括企業所在的環境和可以利用的資源。消極的政府作為在排除妨礙廠商實力展現的障礙，積極的政府作為則在豐富廠商可資利用的資訊、資本、人力等支援性的資源。所謂政府作為不是指政府來提供（如此即違反第一個原則），而是政府來引導讓民間有誘因提供類似的服務。可以想像，廠商在決定是否接單，以什麼價格接單時，如果所在區域可以提供即時的原料價格情報或市場動態訊息，廠商做出錯誤決策的可能性自然可以大幅下降，因為錯誤決策招致損失的可能性自然也得以減低。又例如企業的管理者可以容易地學習管理新知，使其決策更具前瞻性，對其企業經營生存當有助益。因此如果企業所在區域可以提供上述的服務愈豐富、愈便利取得、愈具價格競爭力，區域內的企業自然有更寬廣的生存空間。

第二節 高雄都會區發展遭遇的問題

在過去，高雄地區被定位為基礎農工業原料的生產基地，長期偏重工業發展的結果，使得基礎民生及文化建設相對不足。此外雖然高雄都會區具備了海、港、山、河等優越的地理條件，但是在過度使用環境資源的結果，卻使得高雄都會區一直未能展現足夠的城市魅力。再者，由於行政體制的限制，使得地方政府的財政自主性不足，且行政管理的權責也被嚴重分割，使得都會區的建設難有整體性的長期規劃。

一、水質污染問題

高雄縣及屏東縣境內主要河川高屏溪是供應屏東、高雄縣市兩百多萬人口之飲用水、灌溉用水、工業用水、及其他用水，為高屏三縣市的水源命脈，然而，其污染情況嚴重，其歷來污染主要的來源包括：有農業的濫墾、養鴨、養豬，工業的廢五金、油料及各種廢棄物，加上家庭的垃圾、廢水及濫採砂石。高雄都會區內其他的主要河川中除了林邊溪之外，其餘三條溪污染情況都十分嚴重，加上中央水資源主管單位未統一、缺乏自主性研發財源及人才與高屏溪缺少單一流域管理機構這些問題，高雄都會區水質污染的情況都有嚴重惡化的現象。對高雄都會區的水資源整治，解決水質污染問題刻不容緩。

二、空氣污染問題

高雄都會區之人口密度達每平方公里五三二人、機動車輛登記數達每平方公里四二五輛、工廠登記數達每平方公里一·二家，根據歷年來的空氣品質監測資料顯示，全省各空污防治區的空氣品質不良日數百分比，以高屏防治區的不良日數比例為最高，其環境負荷高居全國之冠，污染源則以工業排放為主。高雄地區因位於台灣地區的南端，當冬季盛行東北季風時受中央山脈阻擋，東北季風無法進入高雄地區，而盛行局部環流，因此，高雄都會區每年自十月起，空氣污染指標即明顯升高，而夏季海風環流伴隨西南季風造成白天有較強之海風，如此污染物更能向內陸傳送。由於高雄都會區過去的工業發展，再加上地勢以及氣候的影響下，使得高雄都會區的空氣污染問題相當嚴重，急待解決。

三、行政管理權分割與地方財政自主性不足

目前地方政府的稅收主要來源包括：課稅收入、非課稅收入與中央補助，

- (一) 稅課收入：財政收支劃分法修正後，稅課收入分別為土地稅（地價稅、田賦、土地增值稅）、房屋稅、使用牌照稅、契稅、印花稅、娛樂稅、特別稅和中央統籌分配稅。其中田賦已停徵，特別稅尚乏法源課徵。
- (二) 非稅課收入：除稅課收入外，其他主要收入尚有罰款收入、規費收入、財產收入、營運盈餘及事業收入、商港建設費收入、汽車燃料使用費等。

(三) 中央補助收入：中央除統籌分配稅款外，對重大經建亦有比例補助，和各部會對各局處的補助項目。

其中稅課收入是主要的收入，然而，其主結構是財產稅和中央統籌分配稅，非屬地方政府能努力擴增的財源。雖然，基於國家整體生存和發展的需要，必需由中央政府扮演統籌規劃的角色功能，但即使如此，在強調地方自治的民主潮流與行政效率下，中央政府的政策目標往往要在獲得地方政府的認可後，並在地方週邊措施的積極配合協助之下，方能順利達成。因此，中央與地方必須以協調代替權威，建立諮詢協議的制度，譬如就地方自治權限、地方自主財源、國土規劃，中央補助政策等議題之審議處理，往往需中央和地方籌組協議機關，就相關議題進行協議，並接受和遵守彼此所達成的共同決議。未來，透過法令修定的方式，是調整制度的諸多途徑之一，但藉由司法救濟或仲裁救濟制度的建立，解決層級政府間的權限爭議，容或有事後亡羊補牢之意味，然而在爭端的解決過程，地方自治的內涵可以隨時透過法令內容的重新詮釋，以切合社會實際需要和當代社會思潮，而在中央集權與地方分權的兩端，尋出一個新的平衡點。

至於現階段高雄都會區所遭遇的問題，則主要呈現在產業轉型過程中所帶來的產業外移及產業空洞化危機，以及不動產產業長期不景氣所帶來的都會發展遲滯的問題。

四、產業轉型失序及產業外移

隨著大高雄都會區經濟的發長，經濟環境不斷的轉變，企業的經營成本上升，造成企業的不斷外移，分析台商對外投資的原因主要有以下幾點：勞工意識抬頭，勞動成本增加；國內市場發展潛力較小；土地成本上升，取得不易；國內經營環境惡化，由於這些因素，使得高雄都會區過去的競爭優勢不再，企業外移情形嚴重。

過去支撐高雄地區產業發展榮景的三個因素：國營事業的穩健、中小企業的活力以及高雄港的優勢，在全球化的潮流中都逐漸陷入困境。以出口為導向的企業，由於失去廉價土地及勞動力的優勢，因此無法避免追隨訂單而外移的壓力；以內需為導向的企業，則由於國內市場規模不大，未來在加入 WTO 之後勢必遭到國外廠

商的強力威脅；而佔高雄都會區極大產值比重的國營企業，除了具國際競爭力的模範生中鋼公司之外，在自由化的解除管制措施中，將難以維持過去的榮景；至於過去號稱全球第三大貨櫃港的高雄港，一方面受到鄰近國際港口快速擴建的威脅，一方面未能掌握大陸沿海地區快速經濟成長的契機，也逐漸顯露頹勢。

第三節 高雄都會區的競爭優勢

過去大高雄都會區在擁有高雄港這個良好的自然環境優勢以及國家經濟建設的支持下，以發展石化、煉油、鋼鐵等重工業為主，進而帶動了營建業、金融業及其他工商服務業的發展，使得大高雄都會區成為全國第二大都會區。

然而，面對今日全球化發展的趨勢，重工業的優勢已經不再，傳統產業逐漸外移，於是產生高度的結構性失業，造成傳統產業空洞化與廠房設備荒廢的問題。

面對如何提振產業是當前最具挑戰的議題。然而，帶動產業絕不能只是一味的套用過去成功的模式，不斷投入高科技產業，成立工業園區。根本解決之道在於創新思考下一個階段的產業為何。目前高雄已經有許多硬體建設存在，卻未好好利用，所以，要發展產業不能只是依賴硬體建設，一味地追隨過去成功的道路，現在必須以軟體思考大高雄都會區的優勢為何，掌握優勢來創新，統合資源創造價值，透過小公司來搶食大公司的市場，大公司則必須進行瘦身，產業才能代謝，社會才會進步。大高雄都會區所擁有的主要優勢敘述如下：

一、海空港的聯外優勢

大高雄都會區擁有高雄港這個天然良港，隨著台灣經濟貿易蓬勃發展，高雄港運量逐年大幅成長，並在世界海運市場中逐漸佔有舉足輕重地位，但是近年來由於海運市場的競爭激烈，其貨櫃量於2000年由第三名落至全球第四位。

高雄港是台灣最大的國際港埠，港闊水深，腹地廣大，臨海有狹長沙洲，為台灣的天然防波堤，港灣形勢天成，為一天然的港口，地理條件優越，港口面臨台灣海峽，南臨巴士海峽，地處台灣面對中國大陸以及東南亞航線之交通要衝。

有鑑於高雄港在未來全球經濟及海運市場中扮演更積極的角色與地位，對大高雄都會區有舉足輕重的地位，因此，以下我們將分析高雄港的優點與威脅，進而歸納出面對未來環境的發展定位。

(一) 優點：

- 1.在地理區位上，高雄居東亞中心地位，可同時向西和向南就近銜接中國大陸與東南亞之廣大市場腹地，港腹理位置優越。
- 2.在港灣條件上，港闊水深，設施齊全，且氣象優良，終年營運不斷，並有小港機場可就近支援海空聯運。此外，還有完整的港埠開發計畫，因應未來需求成長。
- 3.在人才與勞力供應上，高雄地區將大幅增設大專院校，提供大量素質良好的管理、技術人才，滿足亞太營運中心的需要。
- 4.在土地供給上，市區中心鄰近之大筆工業用地以及近郊廣大的公有土地，可供產業轉型再發展與建設營運特區之用。另外，更可配合港口規模擴充，進行填海造陸，引進大型投資計畫。
- 5.地方配合意願上，地方政府、企業和社區居民都樂於促成港市整體發展，企進高雄地方的繁榮。
- 6.執行經驗上，高雄市政府與港務管理單位具有管理出口加工特區之經驗，方可有效配合亞太營運特區的設置，妥善規劃相關建設工作。
- 7.休閒遊憩機能上，大高雄都會區的山景、湖泊、海岸資源，具有充足的潛力開發為高品質的觀光遊憩點。

(二) 威脅：

- 1.台灣地區目前正面臨產業結構轉變的期間，部份產業的空洞化現象將對高雄港的進出口貨櫃業務量產生負面的影響。
- 2.高雄港貨櫃轉運中心的地位，面臨香港以及新加坡高效率的競爭以及釜山在大陸市場的卡位，將來可能還會面對大陸的低費率港口挑戰。

3.現行港口管制檢查過於嚴格，不利高雄港與香港以及新加坡等自由港口競爭。

(三) 機會：

1.亞太地區對外遠洋貿易高度成長，對貨櫃轉運的需求高，有利於高雄港未來發展。

2.台灣有許多企業投資於東南亞以及大陸地區，將延伸出許多貿易流量。

3.未來兩岸三通，高雄港將成為台灣與大陸地區的經貿往來門戶。

4.亞太營運中心的陸續完成將有助於提升高雄港的港腹經營效率。

(四) 未來發展定位：

未來我們除了應加強規劃開發高雄港親水性的遊憩區之外，更重要的是高雄港務局應結合民間企業現有的人力、物力資源，配合政府的發展政策，加強開發大高雄地的貨物轉運中心，並且規劃高雄港與小港機場的配合，提升高雄港的經營效率，以達到加強高雄港轉運功能的目標，隨著將來兩岸開放三通以及台灣加入WTO的機會，發展高雄港成為亞太地區的國際轉運港口。

二、加工出口區的管理及轉型經驗

四十年前，我國在推動工業發展的過程中，由於初期民生必需品進口替代工業面臨國內市場飽和，繼而美國經援停止，國內資金短缺，投資環境亟需改善，吸引僑外投資，增加外匯收入，在加上當時農村勞力過剩，需要創造就業機會。因此政府在配合當時國家經濟發展條件的限制下，決定採取先行發展勞力密集輕工業、拓展出口的策略，於是在民國五十五年十二月三日創設建成了高雄加工出口區。

在過去，加工出口區的開發的確成功地使台灣經濟從進口替代階段發展為出口擴張階段，分析加工出口區成功的理由，第一是因為當時世界經貿趨勢的助益，1960年代初期，先進國家開始擴大自由貿易，這樣的趨勢提供了台灣以及其他經貿發展國家良好的機會。其二是因為當時台灣擁有豐富的廉價勞動力，因此，吸引了外資的投入，推動了出口，在當時政府的政策領導下，成功的發揮了加工出口區的功能，

使台灣成為亞太地區的經濟強國。

而目前大高雄地區的加工出口區主要擁有下列的優勢：

(一) 地理位置優越

台灣位居亞太地區六大主要港口中心，可爭取時效並大幅降低營運成本，更可與新加坡、香港上海三地之市場相結合，創造出互利共榮的雙贏局面。

(二) 手續便捷通關快速

由投資申請、審查、公司登記到廠房建築等許可證之核發，皆由加工出口區統籌辦理，辦理手續快速而有效率。

(三) 租稅優惠

- 1.免徵（減徵）關稅、貨物稅……等稅捐。
- 2.營所稅—從事轉運業務者，以其營收之10%課稅。
- 3.關稅—課稅內銷之關稅，按出廠時形態之價格扣除附加價值後課徵。

(四) 土地租金低廉

(五) 製造業基礎堅實

- 1.囊括上、中、下游各相關產業，基礎雄厚。
- 2.行政、管理及技術人員之薪資為所有先進國家中最低者。
- 3.跨國投資多，資訊發達，可迅速掌握商機。

(六) 交通便利

近機場、港口、高速公路，交通極為便利、發達。

(七) 低利融資

- 1.新建（購）廠房可申請70%低利貸款，十年攤還。

2.區內設置融資銀行，手續簡便。

經過三十年的努力，加工出口區奠定了堅實的基礎，然而，加工出口區在不同的發展階段時，其結構是不斷地在逐漸調整的。面對目前國內外經濟情勢的改變加工出口區的經營管理也必須有所調整。歸納未來調整發展方向如下：

- (一) 加工出口區未來所引進的產業應朝高科技、高附加價值的方向來調整，促進大高雄都會區的產業升級，才能確保加工出口區的競爭優勢。
- (二) 過去台灣擁有豐富的价格低廉勞力之優勢已經不在，未來如何應用加工出口區的發展經驗到海外，將總公司設在台灣，而將生產製造中心設在海外，使海外成為台灣製造加工的據點，然後，再輸出國外以賺取更大的外匯收入，並促進大高雄都會區的產業轉型。

目前，加工出口區近已朝簡化行政手續放寬限制的方向改善投資環境，此次配合我國推動亞太營運中心計畫，將進行功能性的轉型，大幅修訂加工出口區設置管理條例，朝高科技、高附加價值的方向來發展。希望藉由這樣的發展方向使大高雄都會區發展成為橫跨歐、美、亞太三大經濟體系中製造、轉運、行銷、營運的活動中心，是加工區，更是我國邁入另一個新紀元的重大目標。

三、厚實的重化工業基礎

石化、鋼鐵等重工業在大高雄都會區發展而成一完整體系，上、中、下游環環相扣，此一體系可謂舉世獨有，因此在短短數十年間獲得良好的成就，在過去的經濟發展過程中，扮演著重要的角色，在世界上佔有重要的地位。然而，近年來，企業的經營環境產生了很大的變化，使得石化、鋼鐵工業者在生產成本提高、國際市場競爭力喪失之情況下紛紛外移或關廠。我們分析歸納出大高雄都會區的重工業所面對的問題如下：

- (一) 新台幣升值。
- (二) 國內勞工短缺。
- (三) 工資及地價高漲。

- (四) 勞工及環保意識抬頭。
- (五) 建廠土地難覓。

面對現在產業環境的改變以及將來台灣將要加入 WTO 的競爭壓力下，大高雄都會區應該認真思考如何善用過去石化、鋼鐵等重工業奠定的堅實基礎來發展未來，我們提出以下幾個未來發展建議：

- (一) 開發新興科技產品，提高產品附加價值。
- (二) 利用多角化經營來擴大市場。
- (三) 與國際知名企業聯盟來建立良好的產銷管道。
- (四) 投資海外市場，製造台灣母公司所需原料。

四、完整的中下游分工體系

過去台灣在全球國際分工體系中，向來以製造能力的優勢而取得一席之地，究其原因，除了基礎紮實的技術能力外，各產業內綿密而有效的上中下游分工體系，才是最有效的利器。雖然在國際分工體系，生產基地可能因為生產要素成本的考慮而遷出台灣，然而既有的中下游產業分工體系仍然極有價值，也是國外競爭者無法完全模倣的特殊競爭秉賦。

重要的是，在產業環境業已變遷的情況下，現有的協力體系如何尋找另一個戰場？第一種可能是選擇相關新興產業集體轉型，第二種可能是追隨市場移出海外具優勢條件的生產基地，但絕非單打獨鬥式的外移，而是整個體系的移植，或是轉為技術輸出的服務產業，提升既有體系的附加價值。

五、根基深厚的農業技術

雖然近年來農業部門的發展在整體生產體系中並非扮演著舉足輕重的角色，但不可諱言的，我國的農業技術在全世界確實佔有一席之地，只是我國農業走小農制，過去作物生產規模皆不足以達到經濟的水準，因此生產成本無法降低，而且歷來除了少數水果及蔗糖之外，多以內銷為主。空有技術價值而無法以國際行銷的手法提

高附加價值。

尤有甚者，近年來隨著農業生產成本提高，不少農戶也隨著工業外移的腳步而轉赴其他國家發展，殊不知如此一來，則往往將值錢的農業技術輕易地外移而頓失競爭優勢，例如屏東的養殖及作物品種改良都是很可惜的例子。

由於屏東及高雄縣都具有根基深厚的農業研究機構，這些都是未來發展生化科技的最珍貴的資產，日後產業界應朝農業科技加值以及生化科技發展，必將能開展農業的另一新格局。

第四節 高雄都會區的整體發展構想

高雄都會區由於位居國際運輸的樞紐位置，加上擁有天然海港及國際機場的優勢，在過去的發展過程中，由國家資本所引導的策略性重化工業累積為厚實的產業基礎，也具備了發展為全球城市的基本條件。唯近年來全球化的浪潮加速漫延，而高雄都會區過去被定位為初級產業資源的供應和二級產業的製造基地，其受到的衝擊尤其嚴峻。此外，近年來傳統產業轉型不順利及外移、以及相關政策、法令及基礎建設不能配套落實，都使得高雄都會區的競爭力相對落後。

對於高雄都會區未來發展的願景與策略的議題，三縣市政府的首長充分掌握了本區域的特性與競爭優勢以及亞太地區未來的發展趨勢，經過歷次三縣市首長會報的反覆研議，而形塑成對於高雄都會區未來的發展定位，足以適切的代表來自於在地的發展願景與期待。

一、高雄都會區發展願景與定位

定位一、與全球接軌的世界級轉運增值中心與製造服務基地

定位二、南部區域的經濟及產業服務中心與對外的門戶

定位三、創造生態、生活、生產均衡的國際級海洋首都

二、發展目標與策略

定位一、與全球接軌的世界級轉運增值中心與製造服務基地

目標 1. 以多功能經貿園區建構亞太運籌增值中心

策略 1. 以文化休閒商業區開放港埠空間再利用

策略 2. 以倉儲轉運專區提昇物流產業競爭力

策略 3. 以經貿核心區提供國際商務服務機能

目標 2. 以雙港計劃建構亞太轉運中心

策略 1. 加工出口區設置倉儲轉運專區計劃

策略 2. 重塑國際海空港介面整體規劃

策略 3. 聯外道路系統規劃

目標 3. 以高雄港擴建計劃維持亞太樞紐的優勢

- 策略 1. 興建第六貨櫃中心
- 策略 2. 擴建大林商港區及深水港相關產業區
- 策略 3. 高雄港聯外道路改善及高架道路興建
- 策略 4. 外海貨櫃中心及第二過港聯外道路規劃

目標 4. 結合多功能經貿園區、雙港計劃與高港擴建建構境內香港

- 策略 1. 規劃全球經貿園區的配套，創造有利於國際競爭的商業環境以吸弔全球資金、人才、技術及商品的匯集
- 策略 2. 建立全球台商的運籌中樞及後勤服務基地
- 策略 3. 建構全球台商的行銷與資金管理中心

定位二、南部區域的經濟及產業服務中心與對外的門戶

目標 1. 塑造第二政經金融中心以帶動鄰近縣市發展

- 策略 1. 高雄市定位為區域產業服務及消費中心
- 策略 2. 高雄縣定位為科技產業製造中心與文化培育中心
- 策略 3. 屏東縣定位為生物科技中心及都會休閒花園

目標 2. 以科技廊帶帶動產業轉型

- 策略 1. 投資設置國家級研發機構，以帶動科技產業發展
- 策略 2. 加速開發路竹科學園區
- 策略 3. 持續推動楠梓加工出口區的轉型
- 策略 4. 多樣化軟體科學園區的招商推廣
- 策略 5. 推動屏東二代加工出口區與生物科技園區

目標 3. 促進傳統產業價值再提昇以形成產業服務都會

- 策略 1. 整體規劃加工體系以成為全球零組件製造中心及技術服務中心
- 策略 2. 重化工業朝提高附加價值及環保產業發展
- 策略 3. 工業區位調整與再開發
- 策略 4. 傳統農業朝國際行銷及技術服務發展

定位三、創造生態、生活、生產均衡的國際級海洋首都

目標 1. 完善的交通運輸網路

- 策略 1. 加速完成高雄捷運工程及延伸規劃
- 策略 2. 規劃環狀輕軌系統
- 策略 3. 高鐵及都會區鐵路地下化工程
- 策略 4. 左營車站與高雄車站整體發展規劃
- 策略 5. 都會區快速路網系統

目標 2. 水資源開發管理與水質改善

- 策略 1. 規劃高屏流域管理局與高屏溪整治綱要計畫以落實高屏溪整治
- 策略 2. 成立高高屏自來水公司及高級淨水場
- 策略 3. 完成南化水庫與高屏溪攔河堰連通管計劃
- 策略 4. 積極推動水資源開發計劃

目標 3. 建立區域性污染防治體系

- 策略 1. 落實高屏地區空氣品質改善專案計劃
- 策略 2. 積極整治主要污染河川及地下水管制
- 策略 3. 提昇污水下水道接管率
- 策略 4. 成立高屏聯合廢棄物多元化處理中心

目標 4. 創造親水都會空間

- 策略 1. 整體規劃愛河流域沿景觀開發
- 策略 2. 開發港區休閒遊息空間
- 策略 3. 推動藍色公路
- 策略 4. 推動海洋觀光產業

目標 5. 提昇文化及觀光活動

- 策略 1. 整體規劃由高雄都會公園—左營新站—蓮池潭—內惟碑文化園區—哈瑪星的綠色文化走廊
- 策略 2. 文化資產的保護與再造
- 策略 3. 加速推動衛武營更新計劃
- 策略 4. 開發沿山風景線成為都會休閒的後花園

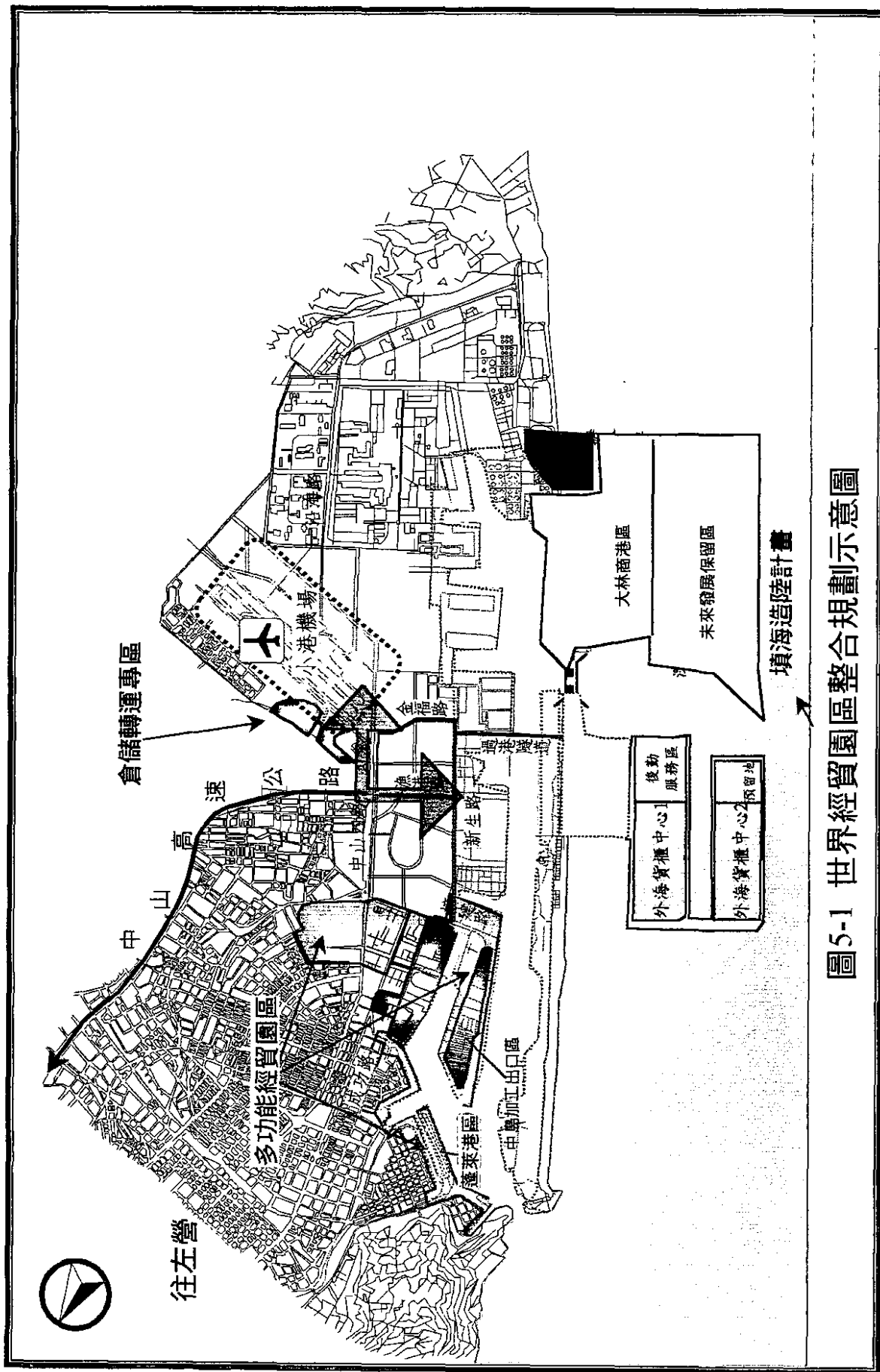
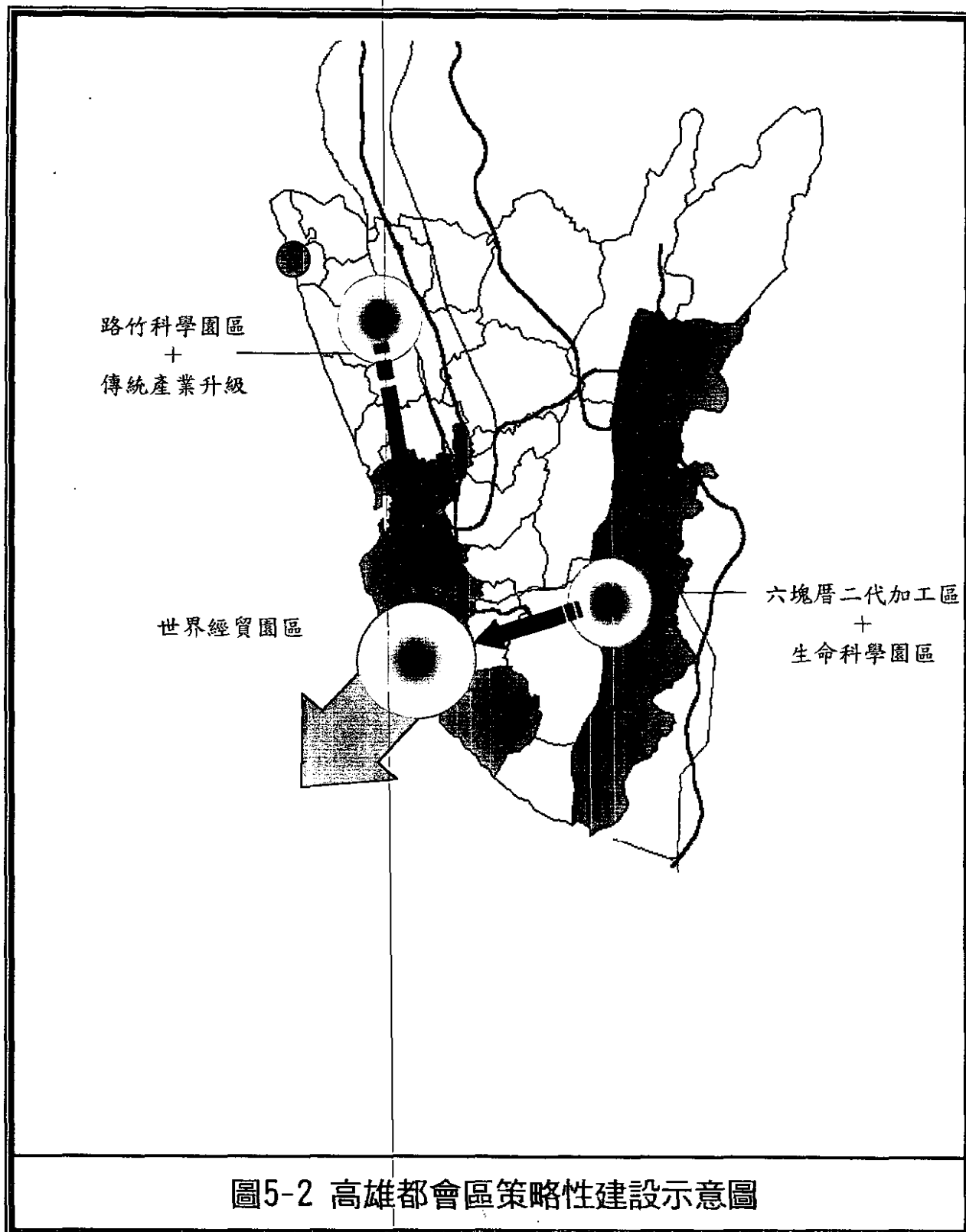
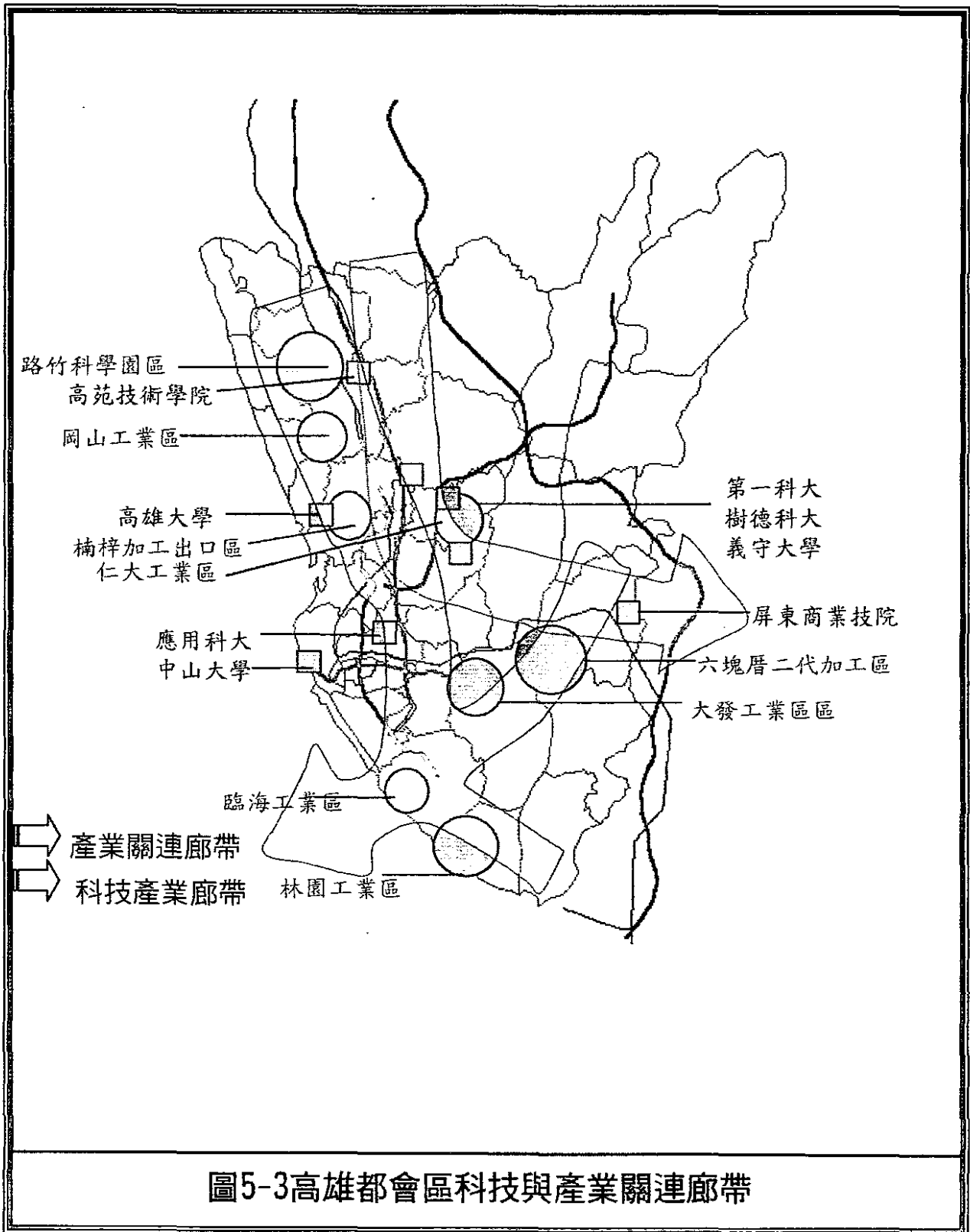
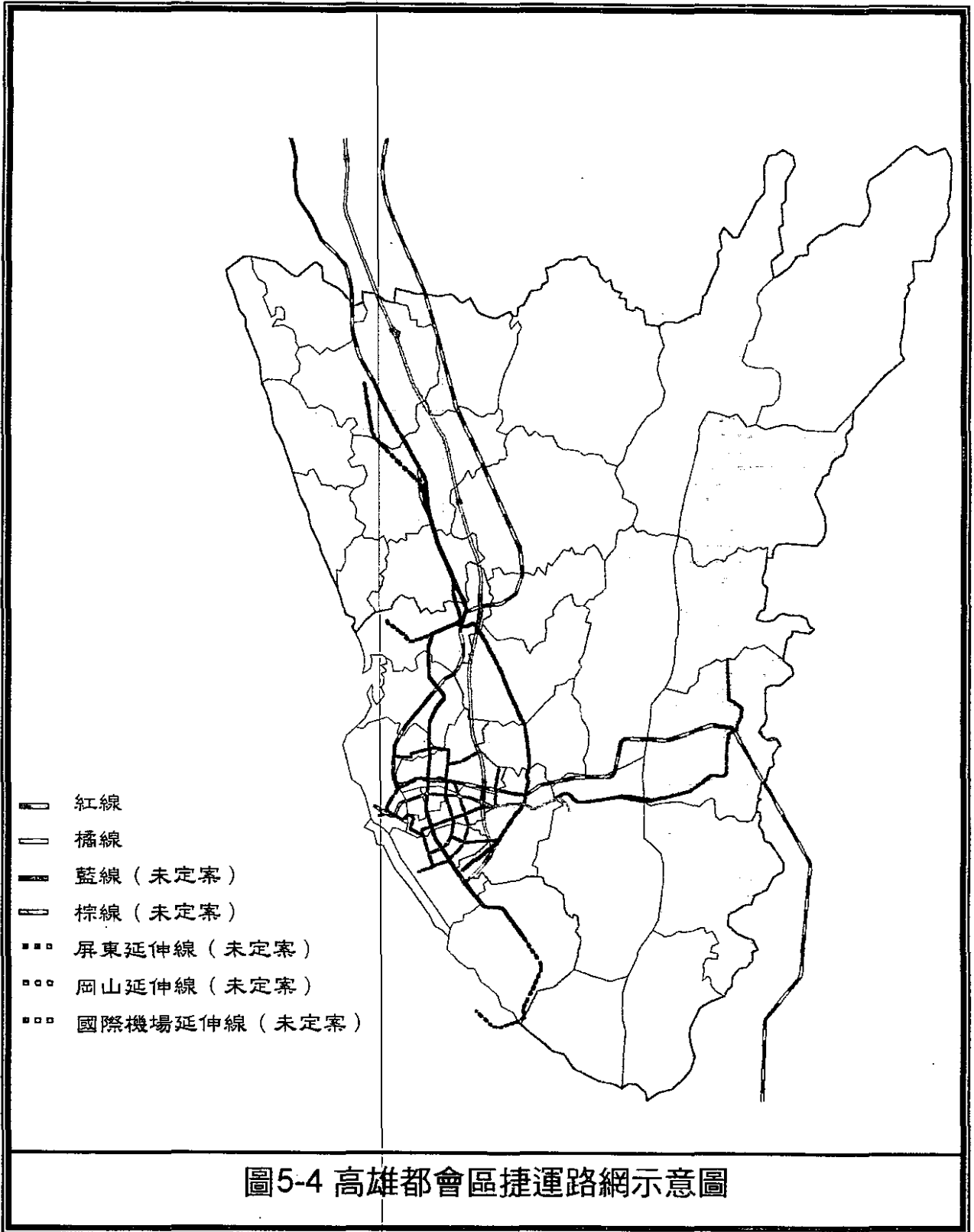


圖5-1 世界經貿園區整合規劃示意圖







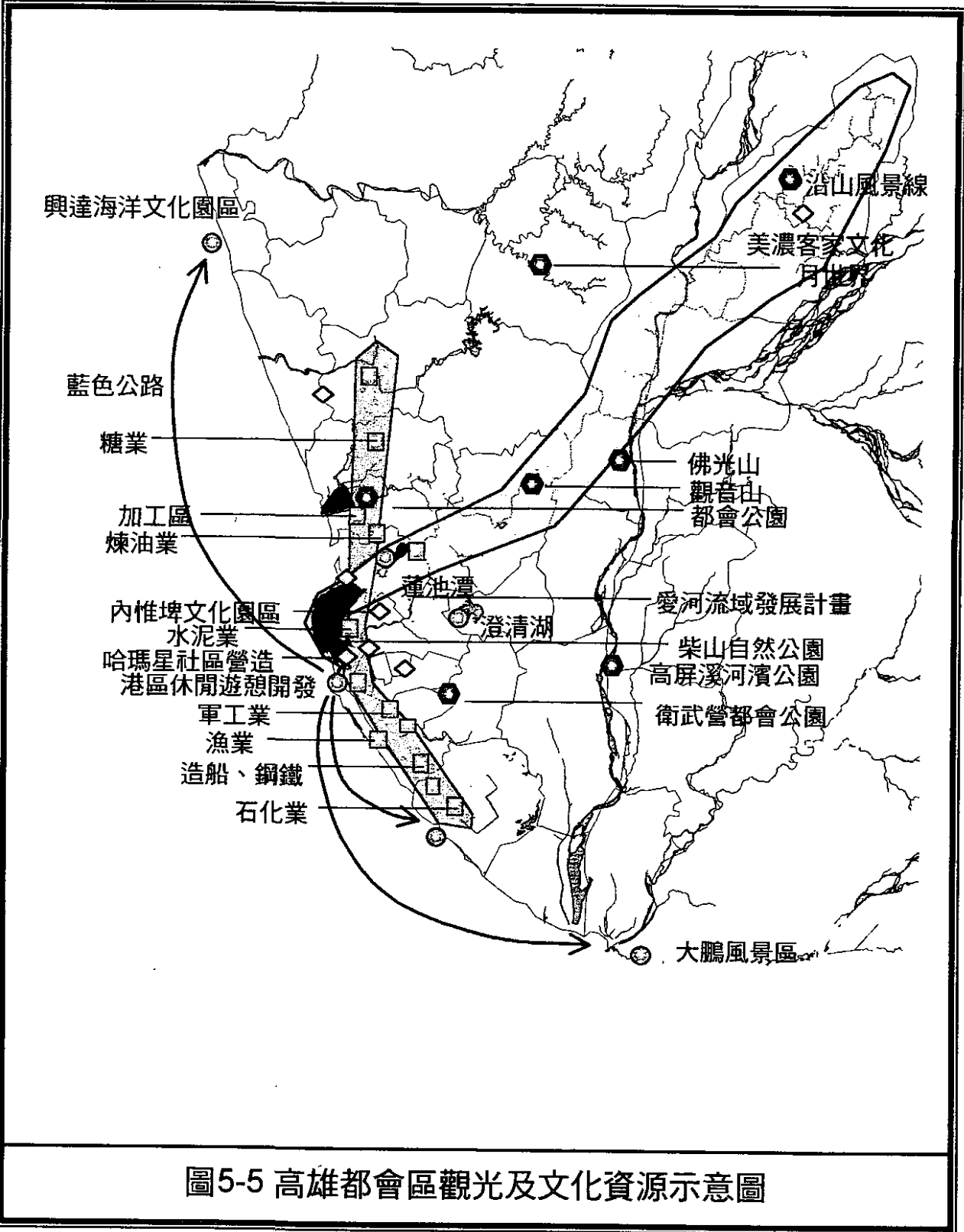


圖5-5 高雄都會區觀光及文化資源示意圖

第六章 產業觀點的建設方案探討

第一節 研究對象與問卷設計

一、研究對象

由於過去的有關區域發展的規劃多採用由上而下的指導方式或兼採專家學者的專業見解，而本研究的目的既在於研擬如何提振地方經濟的發展，因此本研究特別針對地方產業界進行深度訪談與問卷調查，以更完整的具體化適合高雄都會區的建設發展方向，並且彙總其他有助於推動高雄都會區整體發展的軟、硬體建設項目，以期能對於高雄都會區的整體發展規劃，提供有助益的建言。

本研究為了進一步了解，若以企業界的角度來看，究竟哪些建設方案或措施可以振興高雄都會區的產業發展並提昇高雄都會區的國際競爭能力？因此依據經濟部統計處民國 89 年 2 月出版的【中華民國台閩地區各行業工廠名錄】中，針對設籍在高雄市的製造業廠商共 1406 家，實施問卷調查。期望以較低的成本及較短的時間獲得可靠的樣本數，以嘗試從投資者的立場來探討高雄都會區建設方案的議題。

在 1406 家問卷廠商中，其個別行業的家數分配情形如下表 6-1 所示。

表 6-1 問卷樣本行業別分布表

行業別	家數	百分比
1.食品及飲料製造業	106	7.54%
2.紡織業	10	0.71%
3.成衣及服飾品製造業	40	2.84%
4.皮革、毛皮、及其製品製造業	10	0.71%
5.木竹製品製造業	18	1.28%
6.家具及裝設品製造業	14	1.00%
7.紙漿、紙、及紙製品製造業	19	1.35%
8.印刷及其相關事業	50	3.56%
9.化學材料製造業	45	3.20%
10.化學製品製造業	45	3.20%
11.塑膠製品製造業	65	4.62%
12.石油及煤製品製造業	9	0.64%
13.橡膠製品製造業	16	1.14%

行業別	家數	百分比
14.金屬基本工業	105	7.47%
15.金屬製品製造業	129	9.17%
16.非金屬礦物製品製造業	32	2.28%
17.電力及電子機械器材製造修配業	270	19.20%
18.運輸工具製造修配業	136	9.67%
19.機械設備製造修配業	202	14.37%
20.精密機械製造業	29	2.06%
21.其他工業製品製造業	56	3.98%
總計	1406	100.00%

區位商數是用來衡量某一產業在一地區較具比較利益或相對專業聚集的程度。利用區位商數(員工人數)(Location Quotient, LQ)將21項製造業行業別對照全國各產業的重要程度,可得初步的區位商數分類。當區位商數大於或等於一時,表示*i*地區*j*項產業廠商(L_{ij})占*i*地區所有製造業廠商(L_i)之比重相對大於或等於地區*j*產業廠商(L_j)占地區所有製造業廠商($L_{..}$)之比重,顯示*j*產業在*i*地區較為專業聚集。換言之,區位商數可視為*j*產業廠商在*i*地區專業聚集程度之負荷量(Loading)。其計算公式如下:

$$L.Q = (L_{ij} / L_i) / (L_j / L_{..})$$

依照80年及85年工商及服務業普查報告所計算出的依員工人數的各行業別區位商數值如表6.2所示。

依據80年工商及服務業普查報告,高雄市的製造業中以成衣及服飾品製造業、橡膠製品製造業、金屬製品製造業、電力及電子機械器材製造修配業、運輸工具製造修配業、機械設備製造修配業等6項,其區位商數大於或等於1,表示此6項產業在高雄市產業集中程度高。

依據85年工商及服務業普查報告,高雄市的製造業中以成衣及服飾品製造業、橡膠製品製造業、金屬製品製造業、運輸工具製造修配業、機械設備製造修配業、其他工業製品製造業等6項,其區位商數大於或等於1,表示此6項產業在高雄市產業集中程度高。(如表6-3)

表 6-2 問卷樣本區位商數統計 (依員工人數)

行業別	85 年區位商數	80 年區位商數
1.食品及飲料製造業	0.62	0.63
2.紡織業	0.03	0.10
3.成衣及服飾品製造業	1.06	1.11
4.皮革、毛皮、及其製品製造業	0.17	0.40
5.木竹製品製造業	0.77	0.69
6.家具及裝設品製造業	0.86	0.76
7.紙漿、紙、及紙製品製造業	0.33	0.43
8.印刷及其相關事業	0.67	0.59
9.化學材料製造業	0.42	0.47
10.化學製品製造業	0.44	0.49
11.塑膠製品製造業	0.08	0.20
12.石油及煤製品製造業	0.21	0.22
13.橡膠製品製造業	2.09	1.49
14.金屬基本工業	0.47	0.35
15.金屬製品製造業	2.68	3.22
16.非金屬礦物製品製造業	0.42	0.56
17.電力及電子機械器材製造修配業	0.56	1.02
18.運輸工具製造修配業	1.38	1.65
19.機械設備製造修配業	2.00	1.17
20.精密機械製造業	0.20	0.26
21.其他工業製品製造業	1.10	0.83

資料來源：80 及 85 年工商及服務業普查報告

表 6-3 高雄市製造業個別行業集中程度

集中程度	行業別
集中程度高 (L.Q>=1)	成衣及服飾品製造業 橡膠製品製造業 金屬製品製造業 運輸工具製造修配業 機械設備製造修配業 其他工業製品製造業
集中程度低 (L.Q<1)	食品及飲料製造業 煙草製造業 紡織業 皮革、毛皮、及其製品製造業 木竹製品製造業 家具及裝設品製造業 紙漿、紙、及紙製品製造業 印刷及其相關事業 化學材料製造業 化學製品製造業 塑膠製品製造業 石油及煤製品製造業 金屬基本工業 非金屬礦物製品製造業 電力及電子機械器材製造修配業 精密機械製造業

資料來源：80 及 85 年工商及服務業普查報告

二、問卷設計

在提昇高雄都會區國際競爭能力的議題方面，本研究整理國際都市理論、國內外城市國際化政策等文獻，參考高雄都會區國際化的發展現況，分為「公共投資與政府建設」、「財經政策及政府組織效能」、「都市行銷與交流活動」及「文化及教育建設」四類共 33 項建設項目，由受訪廠商就其認為有助於提昇高雄都會區國際競爭力的重要程度，分別勾選「非常重要」、「重要」、「普通」、「不重要」、「非常不重要」等五個等級，並對結果分別給予 5 分、4 分、3 分、2 分、及 1 分的評分。問卷內容詳附錄二。最後並針對每一項方案計算其平均數及標準差，以呈現就製造業廠商的角度，對於高雄都會區建設方案的看法。

問卷中所列四類共 33 項的高雄都會區建設項目列示如下：

(一) 公共投資與政府建設

- A1.加強基礎建設
- A2.加強城市資訊建設
- A3.爭取南部國際機場設在高雄
- A4.擴充高雄國際機場現有規模
- A5.提高高雄港競爭力
- A6.健全交通建設
- A7.興建國際級公共場館設施
- A8.全面提高生活環境品質

(二) 財經政策及政府組織效能

- B1.政府成立專責組織以提供產業服務
- B2.提高政府行政效率
- B3.設立自由貿易區
- B4.小港國際機場與大陸機場直航
- B5.中央機關南遷或設分處
- B6.減少外資、陸資進入障礙
- B7.引進外資參與生產者服務業
- B8.引進新興科技產業
- B9.引進跨國企業總部設在高雄
- B10.爭取國際投資

(三) 都市行銷及交流活動

- C1.增加締結姊妹市並加強交流活動
- C2.協助民間商業團體與國外交流
- C3.推動兩岸城市交流活動
- C4.舉辦大型國際會議及活動
- C5.引進國際組織總部設在高雄
- C6.舉辦國際商品展覽活動
- C7.舉辦國際招商活動
- C8.公共標示英文拼音一致化

(四) 文化及教育建設

- D1.增設大學，提供高素質人力
- D2.推廣成人外國語學習
- D3.推動國小雙語教育
- D4.培養市民國際觀
- D5.增加外國籍團體文化活動
- D6.維護地區特色的文化
- D7.故宮等大型文教設施南下設分館

第二節 廠商對高雄都會區建設項目的評選分析

一、回收樣本分析

本研究總共針對高雄市製造業廠商寄發問卷 1,406 份，回收問卷 115 份，回收率 8.18%；其中有效問卷 113 份，有效回收率 8.03%。回卷廠商的基本資料如表 6-4 所示。

表 6-4 回收問卷廠商基本資料分析表

	分類	家數	百分比
1. 區位	加工出口區	36 家	31.6%
	非加工出口區	78 家	68.4%
2. 區位商數	LQ \geq 1	30 家	30.9%
	LQ $<$ 1	67 家	69.1%
3. 國外投資	有	37 家	32.7%
	無	76 家	67.3%
4. 進行國外投資時間	1 年以下	2 家	9.1%
	2~5 年	12 家	54.5%
	6~9 年	2 家	9.1%
	10 年以上	6 家	27.3%
5. 主要對外投資地區	中國大陸	18 家	48.7%
	東南亞	7 家	18.9%
	東北亞	2 家	5.4%
	北美洲	1 家	2.7%
	南美洲	1 家	2.7%
	歐洲	2 家	5.4%
	非洲	2 家	5.4%
	其他	4 家	10.8%

在回收問卷的廠商基本資料中，位於高雄加工出口區者有 36 家，佔 31.6%；位於一般工業區或都市計劃工業區等非加工出口區者有 78 家，佔 68.4%；顯示樣本中位在非加工出口區者多於位在加工出口區者。

以產業集中程度區分，屬於產業集中程度高者 (LQ \geq 1) 有 30 家，佔 30.9%；屬於產業集中程度低者 (LQ $<$ 1) 有 67 家，佔 69.1%；顯示樣本中產業集中程度低者多於產業集中程度高者。

以有無參與國外投資區分，有參與者國外投資者有 37 家，佔 32.7%；沒有參與者國外投資者，屬於拒絕型廠商有 76 家，佔 67.3%；顯示樣本中沒有參與者國外投資者多於有參與者國外投資者。

在 37 家有參與國際投資的廠商之中，參與國外投資時間各有不同：1 年者有 2 家，佔 9.1%；2 年者有 1 家，佔 4.5%；3 年者有 6 家，佔 27.3%；4 年者有 3 家，佔 13.6%；5 年者有 2 家，佔 9.1%；6 年者有 2 家，佔 9.1%；10 年者有 3 家，佔 13.6%；12 年者有 2 家，佔 9.1%；20 年者有 1 家，佔 4.5%；顯示樣本中大部分國外投資都是在最近 10 年所進行的。

而在對外投資的地區分布如下：中國大陸有 18 家，佔 51.4%；東南亞有 7 家，佔 20.0%；東北亞有 2 家，佔 5.7%；北美洲有 1 家，佔 2.9%；南美洲有 1 家，佔 2.9%；歐洲有 2 家，佔 5.7%；非洲有 2 家，佔 5.7%；其他有 2 家，佔 5.7%；顯示樣本中以投資中國大陸者最多。

二、廠商對高雄都會區建設項目的評選分析

本研究問卷由廠商針對每一項有助於提昇高雄都會區國際競爭力的建設方案，分別給予「非常重要」、「重要」、「普通」、「不重要」或「非常不重要」的重要性評選，並對結果分別給予 5 分、4 分、3 分、2 分及 1 分的評分，最後針對每一項方案計算其平均數及標準差。四類 33 項建設項目的統計結果如表 6-5 所示。

在問卷所臚列的四大類提昇國際化建設方案中，「公共投資與政府建設方面」平均得分 4.47、「財經政策及政府組織效能方面」平均得分 4.35、「都市行銷及交流活動方面」平均得分 4.03、「文化及教育建設方面」平均得分 4.28。整體而言，仍然是以「公共投資與政府建設」被認為重要性較高，其次為「財經政策及政府效能」及「文化及教育建設」，最後才是「都市行銷及交流活動」的建設項目。

在「公共投資與政府建設」方面，8 項建設方案中，每一項平均分數都在 4.29 以上；其中，平均數以「提高高雄港競爭力」以及「全面提高生活環境品質」兩項建設最高，同為 4.65 分；而「加強城市資訊建設」以 4.62 分居次，同時也是獲得

最高共識的建設項目。至於「擴充高雄國際機場現有規模」則是以最低的 4.29 分，屬重要性相對較低的項目。

在「財經政策及政府組織效能」方面，10 項建設方案中，每一項平均分數都在 4.00 以上；其中以「提高政府行政效率」得分 4.71 最高；「減少外資、陸資進入障礙」得分 4.00 與「中央機關南遷或設分處」得分 4.04 相對屬較次要的建設項目。而「提高政府行政效率」的標準差僅為 0.53，也正反映廠商一致的需求；在另一方面，也反映出南部廠商認為若只是形式上設立中央機關南部分處，卻也未必有助於行政效率的提昇。

在「都市行銷及交流活動」方面，8 項建設方案中，每一項目的得分相對較低，其中，「引進國際組織總部設在高雄」4.31 最高、「舉辦大型國際會議及商展活動」以 4.26 分居次，而「增加締結姊妹市並加強交流活動」與「推動兩岸城市交流活動」則分別以 3.67 分及 3.88 分，屬重要性相對較低的項目。

在「文化及教育建設」方面，7 項建設方案中，每一項平均分數都在 3.93 以上；其中，平均數以「培養市民國際觀」得分 4.53 最高、「故宮等大型文教設施南下設分館」3.93 最低；標準差亦以「培養市民國際觀」0.60 最低；「故宮等大型文教設施南下設分館」0.97 最高。

表 6-5 提升高雄都會區國際競爭力的建設項目評選統計表

建設項目	平均數	標準差
公共投資與政府建設	4.55	
A1.加強基礎建設	4.62	0.56
A2.加強城市資訊建設	4.62	0.52
A3.爭取南部國際機場設在高雄	4.47	0.80
A4.擴充高雄國際機場現有規模	4.29	0.89
A5.提高高雄港競爭力	4.65	0.55
A6.健全交通建設	4.60	0.58
A7.興建國際級公共館場設施	4.51	0.66
A8.全面性提高生活環境品質	4.65	0.56
財經政策及政府組織效能	4.32	
B1.成立專責組織、提供產業服務	4.50	0.63
B2.提高政府行政效率	4.71	0.53
B3.設立自由貿易區	4.49	0.72
B4.小港國際機場與大陸機場直航	4.15	1.05
B5.中央機關南遷或設分處	4.04	0.90
B6.減少外資、陸資進入障礙	4.00	0.97
B7.引進外資參與生產者服務業	4.10	0.94
B8.引進新興科技產業	4.19	0.80
B9.引進跨國企業總部設在高雄	4.48	0.68
B10.爭取國際投資	4.52	0.66
都市行銷及交流活動	4.09	
C1.增加締結姊妹市並加強交流活動	3.67	0.93
C2.協助民間商業團體與國外交流	4.02	0.78
C3.推動兩岸城市交流活動	3.88	0.88
C4.舉辦大型國際會議及活動	4.26	0.77
C5.引進國際組織總部設在高雄	4.31	0.79
C6.舉辦國際商品展覽活動	4.27	0.74
C7.舉辦國際招商活動	4.20	0.73
C8.公共標示英文拼音一致化	4.13	0.93
文化及教育建設	4.27	
D1.增設大學，提供高素質人力	4.20	0.85
D2.推廣成人外國語學習	4.44	0.69
D3.推動國小雙語教育	4.32	0.77
D4.培養市民國際觀	4.53	0.60
D5.增加外國籍團體文化活動	4.19	0.79
D6.維護地區特色的文化	4.32	0.71
D7.故宮等大型文教設施南下設分館	3.93	0.97

本研究進一步將此 33 項國際化建設方案，依照平均數高低加以分群，平均數 4.5 以上者為第一群，平均數 4.0 以上未滿 4.5 者為第二群，平均數未滿 4.0 者為第三群。個分群結果如表 6-6 所示。

第一群的建設項目計有 10 項，意義上是屬於重要性相對較高者，分別是「B2.提高政府行政效率」、「A5.提高高雄港競爭力」、「A10.全面性提高生活環境品質」、「A2.加強城市資訊建設」、「A1.加強基礎建設」、「A6.健全交通建設」、「D4.培養市民國際觀」、「B10.爭取國際投資」、「A7.興建國際級公共設施」、及「B1.成立專責組織、提供產業服務」。

第二群有 20 項，意義上是屬於重要性中等者，分別是「B3.設立自由貿易區」、「B9.引進跨國企業總部設在高雄」、「A3.爭取南部國際機場設在高雄」、「D2.推廣成人外國語學習」、「D6.維護地區特色的文化」、「D3.推動國小雙語教育」、「C5.引進國際組織總部設在高雄」、「A4.擴充高雄國際機場現有規模」、「C6.舉辦國際商品展覽活動」、「C4.舉辦大型國際會議及活動」、「C7.舉辦國際招商活動」、「D1.增設大學，提供高素質人力」、「B8.引進新興科技產業」、「D5.增加外國籍團體文化活動」、「B4.小港國際機場與大陸機場直航」、「C8.公共標示英文拼音一致化」、「B7.引進外資參與生產者服務業」、「B5.中央機關南遷或設分處」、「C2.協助民間商業團體與國外交流」、及「B6.減少外資、陸資進入障礙」。

第三群有 3 項，意義上是屬於重要性相對較低者，分別是「D7.故宮等大型文教設施南下設分館」、「C3.推動兩岸城市交流活動」、及「C1.增加締結姊妹市並加強交流活動」。

表 6-6 提升高雄都會區國際競爭力的建設項目分群統計表

建設項目	平均數	標準差
第一群		
B2.提高政府行政效率	4.71	0.53
A5.提高高雄港競爭力	4.65	0.55
A10.全面性提高生活環境品質	4.65	0.56
A2.加強城市資訊建設	4.62	0.52
A1.加強基礎建設	4.62	0.56
A6.健全交通建設	4.60	0.58
D4.培養市民國際觀	4.53	0.60
B10.爭取國際投資	4.52	0.66
A7.興建國際級公共設施	4.51	0.66
B1.成立專責組織、提供產業服務	4.50	0.63
第二群		
B3.設立自由貿易區	4.49	0.72
B9.引進跨國企業總部設在高雄	4.48	0.68
A3.爭取南部國際機場設在高雄	4.47	0.80
D2.推廣成人外國語學習	4.44	0.69
D6.維護地區特色的文化	4.32	0.71
D3.推動國小雙語教育	4.32	0.77
C5.引進國際組織總部設在高雄	4.31	0.79
A4.擴充高雄國際機場現有規模	4.29	0.89
C6.舉辦國際商品展覽活動	4.27	0.74
C4.舉辦大型國際會議及活動	4.26	0.77
C7.舉辦國際招商活動	4.20	0.73
D1.增設大學，提供高素質人力	4.20	0.85
B8.引進新興科技產業	4.19	0.80
D5.增加外國籍團體文化活動	4.19	0.79
B4.小港國際機場與大陸機場直航	4.15	1.05
C8.公共標示英文拼音一致化	4.13	0.93
B7.引進外資參與生產者服務業	4.10	0.94
B5.中央機關南遷或設分處	4.04	0.90
C2.協助民間商業團體與國外交流	4.02	0.78
B6.減少外資、陸資進入障礙	4.00	0.97
第三群		
D7.故宮等大型文教設施南下設分館	3.93	0.97
C3.推動兩岸城市交流活動	3.88	0.88
C1.增加締結姊妹市並加強交流活動	3.67	0.93

第七章 高雄都會區建設方案與執行策略

第一節 提升高雄都會區競爭力的發展共識

高雄都會區的發展條件，由於位居國際運輸的樞紐位置，加上擁有天然海港及國際機場的優勢，在發展過程中，由國家資本所引導的策略性重化工業累積為厚實的產業基礎，也具備了發展為全球城市的基本條件。唯近年來全球化的浪潮加速漫延，而高雄都會區過去被定位為初級產業資源的供應和二級產業的製造基地，其受到的衝擊尤其嚴峻。此外，多年來所謂「重北輕南」的「悲情」以及傳統產業轉型不順利及外移、相關政策、法令及基礎建設不能配套落實，都使得高雄都會區的競爭力相對落後。

究竟應如何促進高雄都會區的產業發展以提升高雄都會區的競爭力？本研究彙整地方產官學意見領袖的看法，對於高雄都會區建設的落實，大致有如下的共識。

一、高雄都會區未來發展的主軸乃是在全球化的過程中找到國際分工的新定位

高雄已是台灣第二大都會，高雄港已經是世界第四大貨櫃港，加上產業的基礎，已奠定了作為區域中心的地位。面對全球產業分工愈趨細緻，企業發展全球運籌管理，知識成為企業成敗的關鍵，產業結構由資本、勞力密集的傳統型態，轉變為以技術、知識密集的服務製造案的趨勢越加明顯。

台灣向來即以外貿及製造能力起家，在轉型過程中廠商或隨市場訂單或隨生產要素成本而外移，但在生產基地移轉後卻也產生了價值鏈中的新市場位置。若依Friedman對國際都市要素的見解，則高雄都會區確實極適合發展為區域運輸中心、國際（增值）製造中心、以及生產者服務業中心。此一論點也大致與亞太營運中心或世界運籌中心計畫中對高雄都會區的定位相吻合，但其最關鍵的核心在於是否能與全球經貿體系接軌？是否能在國際經貿流程中佔有具競爭優勢的關鍵地位？因此，國際化（或提升國際競爭力）確是高雄都會區建設的首要課題。

二、政策配套及行政效能對於都會區發展的落實，和硬體建設一樣重要

在針對企業界的意見調查中，受訪者認為要提升高雄都會區的競爭力，最重要的工作是「提高政府行政效率」，其次才是「加強基礎建設」以及「提高高雄港競爭力」。雖然政府近年來致力於南北平衡的落實，而在高雄地區針對地方需求推動多項重大實質建設，例如交通路網系統及水質改善工程廣受地方民眾肯定，但整體而言，硬體建設的效益與民眾的期待仍存在差距。其主要原因乃在於重大政策的落實較為緩慢，境外航運中心及多功能經貿園區即是由於牽涉法令及事權單位過多，而無法即時讓地方民眾感受實質效益的例子。

此外，由於國際航運及週邊增值產業對於帶動高雄都會區的發展至為關鍵，然而由於大陸政策遲未定案，也使得原有的規劃不能落實，而新的投資也因此不敢投入。過去國人一直引以為傲的是台灣地理位置的優越性，尤其是高雄港更具有港闊水深，居國際航線中心的優勢，但這些優勢係建立在「競爭者現況不變」的假設前提之下。然而當競爭者大力投資建設並優惠招商搶佔新興市場戰略位置的情形下，既有優勢將無以為繼。韓國釜山港的竄起領先高雄港即是重要的警訊，釜山港掌握大陸華北及華東地區快速成長的契機而發展為區域轉運中心，而當國際航運重心往兩端移動（釜山↔香港、新加坡）的結果，將使得高雄港的地理優勢不復存在，且一去難返。因此兩岸政策的變數及契機對於高雄都會區的發展實在是影響深遠而不應再有蹉跎。

三、建設方案的整合及落實與新增建設同等重要

由於在現行體制中，地方政府在財政權及行政管轄權都受到嚴重的分割，就以臨近高雄港區域的再開發建設案為例，即牽涉到交通部（港務局、鐵路局、民航局）經濟部（加工出口區）、國營會（公營事業）、國防部（兵工廠、港區設施）、財政部（關稅局）等等管轄部會，在各有所本的考量下，事權的統一以及建設方案的整合實是高難度的挑戰。再以高港市港合一為例，即有論者認為以管理委員會的位階對於跨部會的協商與整合將更為不利。

類似需要事先整合的建設計畫其實俯拾皆是，又如市港合一釋放港區空間再造

之後，既有的成功線快速道路系統是否造成都會空間的阻隔？又如捷運紅線是否需配合未來多功能經貿園區的發展需求而在園區內增設車站？臨港線鐵路的存廢或是否設立輕軌捷運以改善內環線運輸的問題等，在在都需要主辦單位能以更超越本位思考的立場積極克服現有建設計劃中需修正的部份。

四、橫向的協調是必要的機制

上述的整合問題其實存在於政府行政架構中，缺少靈活可操作的橫向協商機制，由於目前行政院為均衡南部發展，已設有南部服務中心，或許可以在此一架構下，加強南部服務中心的功能及授權，依據個案的需要，主動協調整合機制，以避免公共建設的重覆投資，有效提升其效益。

在另一方面，地方政府間的協商溝通亦是影響高雄都會區建設效益的主要因素。目前雖然高雄市、高雄縣、屏東縣政府間已經發展出定期召開的首長會報協商機制，對於區域內共同的議題主動商議並分工執行，可謂為區域協調機制開創了良好的模式。然而由於現行模式係依議題為主的協商且建立在彼此的默契基礎之上，因欠缺常設的執行機構及穩固的約束力，使得其未來的運作仍充滿隱憂。對於存在於三縣市政府間的深層矛盾或不協調，例如水資源開發、污染防治、共同招商、紅毛港遷村等議題仍期盼有更穩定而有效的協調機制來克服。或許三縣市可以選擇特定議題，召集相關主辦單位及人力，組成合署行政機構，一方面可具備行政執行能力，再一方面亦可嘗試為未來的縣市合併或都會區政府的運作預為模擬演練。

第二節 高雄都會區建設方案的整合

近年來世界經濟全球化的趨勢已由商品貿易自由化，擴及投資、服務以及勞動力移動的自由化，進而使得全球商品、資金、人員及資訊等都已突破國界的限制，並為世界各國帶來加速開放國內市場及提昇競爭力的巨大壓力。

誠如前文之分析，高雄都會區未來的發展方向勢必無法自外於全球化的趨勢，必須要以國際級都會的生活、生態、生產機能為基礎，在島內成為南部區域的經濟與產業服務中心，在全球則是致力於成為轉運增值中心與製造服務基地。

由於各地方政府在行政層級上的差異，以及各業務主管機關各有其本身的事權與考量，這些因素都使得高雄都會區各項建設的推動，往往需要更多的協調與努力。關於高雄都會區建設方案的整合，本研究先致力於形塑高雄都會區共同的發展目標願景，再依據此一目標彙整各地方政府的需求，並參酌來自產業界的意見，最後整合為高雄都會區建設方案。其中共分為促進產業發展建設項目、基礎建設項目以及生活及文化建設項目等三類別，各類建設項下再區分為優先建設計劃與次優先建設計劃，茲臚列如下：

一、促進產業發展建設類別

(一) 優先建設計劃項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1.環高港區世界經貿園區整合計劃				
a.國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫	1.中山四路地下化立體工程 2.中山四路第二臨港線鐵路加鋪水泥版工程 3.鎮中路高架橋新建工程 4.中山四路增設北上專用匝道 5.中平路、草衙路拓寬工程	91-93年	43.6億	規劃完成 尚未核定
b.雙港轉運計畫	1.整合雙港轉運介面，建構全台的運籌中樞，建立亞太轉運中心的優勢	未定	未定	研擬中
c.加工出口區增設小港倉儲轉運專區計劃	1.小港物流園區 2.小港空運轉運區 3.小港多功能園區 4.台糖小港倉儲轉運專區	91-97年	45億	規劃完成 尚未核定
d.高雄港區聯外道路系統改善工程	1.高雄港區第三、第五貨櫃中心平面聯絡道路	90-92年	15.45億	已核定

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
計畫	2.新生路改善工程 3.漁港路改善工程			
2.高雄多功能經貿園區招商計畫	規劃及執行國際與國內招商活動	90-93年	逐年編列	已核定
3.高雄港整體規劃及未來發展計畫	1.大林商港區興建計畫 2.興建外海貨櫃中心及第二過港聯外道路先期計畫規劃及環評 3.興建港區聯外貨車高架專用道 4.完成船舶交通管理系統	91-95年	491.7億	已核定
4.路科聯外區域排水規劃及整治工程	路科水路排放竹子港及土庫排水之規劃設計及整治長度8000公尺	90-93年	15.2億	尚未核定

(二) 次優先建設計畫項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1.屏東設置二代加工出口區計畫	配合加工區轉型及亞太營運中心計畫所設置的高科技及高附加價值製造研發基地，主要從事生產製造及加值組裝業並規劃引進區域營運中心、跨國營運總部等工商行政管理服務區，並規劃了倉儲物流服務區以提供區內生產廠商原物料運輸儲存管理等支援服務	90-96年	72.7億	已核定
2.設置生物科技園區計畫	利用屏東縣現有發展生物科技相關產業資源優勢，解決實際農業產業轉型需求，配合產業驅勢與國家整體發展政策發展生物科技產業，以農業科	---	尚未編列	尚未定案

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
	技、醫學、環保其他生物科技產業等四大類作為重點發展項目建立區域經濟發展基礎			
3.設立電信技術中心計劃	電信技術中心如設立於高雄市，則該中心認證或驗證之產品，均能在30分鐘內由小港機場出口，3小時內到達亞洲及中國大陸等各亞洲重要城市，提升中小企業競爭力	---	尚未編列	高雄市高雄縣研擬中
4.農產運銷自動化暨電子化計劃	建構農產品電子商務體系，推動建設網路基礎及交易設施	91~95年	3000萬	高雄縣研擬中

二、基礎建設類別

(一) 優先建設計劃項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1.高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案	1.紅橘線路網路權內之路線、場站及其相關附屬設施、經營附屬事業等之興建、營運及移轉 2.高雄市政府所提供開發用地之開發(含經營)及移轉	95年12月完成 紅橘兩線通車	1813.79億	90.10.30 開工
2.增設路科聯外道路工程計劃	1.開闢連結高速公路交流道路長2600公尺 2.開闢高十八線道路拓寬工程(烏樹林-路竹)2600公尺 3.路科民主路拓寬工程長1310公尺寬24公尺	91~98年 91~98年 91~98年	32.2億 5.4億 2億元	研擬中

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
3.左營車站與高雄車站整體規劃案				
a.高雄市左營車站及鄰近地區整體發展研究規劃案	1.釐清左營車站與鄰近地區因高鐵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 2.落實於土地使用配置、交通運輸規劃、關聯產業與活動系統之分派及台鐵高雄港站及鐵路地下化後騰空之運輸廊帶地區實質發展方案	91年	1,594萬	研擬中
b.高雄車站特定區研究規劃案	1.強化高雄車站南部區域交通運輸中心機能 2.塑造高雄市國際都市意象，提昇車站鄰近地區環境品質 3.因應高雄車站三鐵共構，重新檢討並調整車站特定區之交通運輸系統及土地使用型態 4.探討高雄車站特定區應採行之開發方式與策略	90-91年	1,739萬	規劃完成 尚未核定
4.高雄都會區快速道路系統第一期新建工程	路網北起二高高雄環線終點，南迄沿海路、中鋼路口以南 650 公尺全長約 22 公里，依興建時程分五個路段，分別為大中、翠華、臨港線鐵路、成功及中山路段，其中以大中、中山路段為優先興建路段	86-99年	236.5億	已核定
5.台一線至萬大橋聯絡道路工程計畫(加工出口區聯外道路工程)	屏東二代加工出口區聯外道路工程計畫，含台一線穿越箱涵及銜接萬大橋交流道工程。	91~93年	23億	已核定

(二) 次優先建設計劃項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1. 臨港線發展為輕軌捷運計劃	自高雄站，沿臨港線路段、凱旋四路轉成功、五福、七賢、河西等路段。約長 17 公里，預計設 32 座車站	91-94 年	100.9 億	規劃報告於 90.4. 函報交通部。
2. 屏東新站調車場新建工程	配合高雄都會區台鐵鐵路地下化及六塊厝特定區計畫之開發，增設屏東新站，並預留五公頃供高鐵進入屏東之空間，作一整體規劃，以加速特定區之開發，並將高雄都會區鐵路地下化之工程效益擴及至屏東地區，促進地方繁榮並提供轉乘高鐵之便利性	92-98 年	90 億	規劃完成 尚未核定
3. 高雄都會區大眾捷運系統長期路網延伸規劃	1. 岡山、路竹延伸線，捷運紅線自山向北延伸至路竹科學園區，全長約 6.37 公里 2. 屏東延伸線，捷運橘線自大寮主廠向南延申至屏東，全長約 14 公里 3. 五甲延伸線，紅線 R5 站沿五甲路銜接橘線 O13 站，全長 5.67 公里	91~105 年 91~98 年 91~106 年	1067 億 250 億 13.6 億	規劃完成 尚未核定
4. 屏東機場東側聯外道路工程	以現有屏東機場外圍排水幹線加蓋成圳提聯外道路，起自台三線屏東民航站至台一線頭前溪段止，全長 9.6 公里，計畫路寬 20 公尺；全線整治加蓋後將使屏東機場東側外環貫穿市區交通，連結屏北地區往高雄、東港沿海地區更完美之整體快捷路網	91~94 年	10 億	規劃完成 尚未核定

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
5.台17線林園-烏龍外環雙園大橋拓寬工程	開闢拓寬，全長 11849 公尺寬度 30-40 公尺（其中雙園大橋拓寬為 30M）	91~98 年	46.8 億	研擬中

三、生活及文化建設類別

（一）優先建設計劃項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1.大高雄地區自來水後續改善工程	1.原水取水口上移至高屏溪攔河堰工程 2.澄清湖、拷潭、翁公園淨水場高級處理工程	90-92 年	41.2 億	已核定
2.南化水庫與高屏溪攔河堰聯通管路計畫	減壓池二座、聯通幹管長約 58km	90-92 年	67.7 億	已核定
3.高雄市愛河沿岸景觀計畫				
a.沿岸景觀親水工程（二、三期）	沿岸景觀親水設施改善	91 年	8,000 萬	未核定
b.二號運河段沿岸美化及週邊景觀照明改善工程	沿岸景觀親水設施、照明改善	91 年	4,200 萬	研擬中
c.河堤社區段沿岸景觀親水工程	沿岸景觀親水設施、照明改善	91 年	3,900 萬	研擬中
d.愛河電影圖書館週邊景觀照明	電影圖書館改善	91 年	500 萬	研擬中

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
改善工程				
e.愛河下游段及週邊地區夜間照明改善工程	照明改善	91年	1000萬	研擬中
f.愛河沿岸景觀親水設施永續經營使用計畫	週邊土地使用整體再發展	91年	800萬	研擬中
4.典寶溪排水改善工程	解決高雄縣水患問題 (鳳山厝橋至福壽橋段) 整治長度 11420公尺	1-93年	2.8億	規劃完成 尚未核定
5.高雄市污水下水道系統建設計畫(第三期)	1.埋設污水管線 126公里 2.辦理用戶接管 9,400戶 3.擴建污水處理廠	8-93年	3.51億	配合中央政策 另提報修正計畫 送中央核定中

(二) 次優先建設計劃項目

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
1.高縣排水整治工程				
a.獅龍溪排水整治工程	工程長度 3720公尺	91-93年	9.2億	規劃完成 尚未核定
b.阿蓮鄉土庫排水改善工程	排水整治 1200m	91年	1億	
c.岡山鎮大遼排水改善工程第一期	排水整治 800m	91年	1億	

計畫名稱	計畫內容	時程	經費	執行情形
2.前鎮河污染整治計畫	1.擴建污水處理廠 2.興建截流設施 3.污水管線約 7,700 公尺	88-91 年	14.85 億	已核定
3.後勁溪流域污水截流系統工程	1.污水處理廠 17.5 萬 CMD 2.污水管線 7.1 公里 3.截流設施	91-97 年	44.5 億	尚未核定
4.高雄市縣衛武營鄰近地區整體規劃	1.十公頃商業區選址 2.都會公園鄰近地區整體規劃設計 3.製作都市計畫書圖草案 4.送請內政部辦理都市計畫逕為變更	---	---	研議中
5.興達漁港功能多元化計畫	興達漁港部份水域、碼頭、陸域作為遊艇、娛樂漁船航行泊靠、休閒遊憩等設施使用及營運	91 年	尚未編列	研議中

第三節 高雄都會區建設方案的執行策略

一、以自由貿易區創造有助於全球競爭的環境

縱觀全球經濟發展之歷程，藉自由貿易區之開發，來帶動本國經濟之發展，已成為一種之趨勢，且隨著世界經貿局勢之轉變，區域經濟之整合及分工，使世界經濟邁向國際化及自由化。因此，我國在面此一經濟發展階段，擬以自由貿易區來帶動我經濟發展之新紀元，應屬值得嘗試之可行途徑。

然就世界各國發展自由貿易區之經而言，有成功也有失敗之例子，究其成敗關鍵因素相當複雜，惟可確定成功者，其成功因素必是包含天時、地利、人和因素之配合。三十餘年來，我國加工出口區之加工製造出口效果輝煌，惟其美中不足，在轉口貿易及倉儲、轉運等功能方面備受限制，致免稅經濟區域之效果大打折扣，因此為使貿易市場在國內市場生根，加工出口區之轉型已全面展開，而其方式除從既有之加工出口區轉型循序著手外，規劃一功能完整之自由貿易區，以帶動經濟發展之新局面，亦是可行方式。

世界各國設置自由貿易區，因設立目的不同，功能各具，綜合其功能大致如下：

(一) 倉儲功能

利用自由貿易區貨物進出口，不課徵關稅，不受進口配額限制，通關簡便可縮短進倉時間，爭取商機及區內低廉倉儲費用等之便利，吸引世界貨物來區內儲存，選擇適當時機銷售進入當地市場，或轉售至其他地區，導致最高利潤。

(二) 轉運功能—發展轉口貿易

自由貿易區之轉運功能與倉儲功能，關係甚為密切，若無倉儲設施服務的便利，即無轉運業可言；而無轉運業務，倉儲業亦將大受影響，二者是相輔相成的。這兩種功能是自由貿易區最原始的商業功能，也是自由貿易區最主要的功能。於自由貿易區內免徵進口稅捐，免除貨品進出口再轉運出口等申請通關報驗手續的繁瑣，及具備區內低廉倉儲設施的便利等，將商品儲存、整理、分裝、加標籤、或改標籤，

然後再予轉運，可以減少貨物運送的時間及資金的積壓，對國際貿易極有助益。

(三) 工業性功能—吸引國外企業設廠投資

利用自由貿易區機器、原料、零件等進口免徵關稅、所得稅及其他稅賦之優惠，貨物及資金進出自由等良好的投資環境與條件，吸引外資至區內投資加工、製造等生產事業，而區內投資人之本金、淨利、孳息均可自由匯出。

(四) 吸收國外資金—發揮國際金融中心的功能

自由貿易區的外匯資金不適用現行的外匯管理辦法，本身有獨立的金融體系、外匯操作系統，資金得自由出入且對區內銀行業之各種限制減輕或取消各項稅賦予以免除，以吸引國內外金融機構來貿易區從事大規模國際金融活動，便於僑外資金之吸收繁榮國內工商業進而促金融中心的成立。

(五) 休閒消費功能

自由貿易區本身即是多元化活動的區域，除了工業、貿易等活動外，因從事諸多活動而吸引前來之人潮，故有從事消費、休閒觀光之需求，是以自由貿易區內之規劃，亦需提供休閒消費活動設備之必要。如大型購物區、觀光遊樂區等。

從長遠的觀點來考慮，自由貿易區的功能必是多化的，其影響之範圍是全國性的，它不但可創造更佳的投资環境，以吸引企業進駐投資；促進地主國經濟、貿易及工業的繁榮，更是形成金融中心的最佳途徑之一。

在全國法制行政效率不易短期改善的情況下，小範圍的開放或局部的放寬管制或較易於執行。故短期內似以採取自由貿易區與科技園區之建設構想，較能適應需要，蓋因此二類特區建設均係採據點開發方式，其波及效果較為顯著。而且這二類特區建設係以生產、研發、技術為功能導向，若能配合放寬管制，將能吸引國內外投資，符合台灣當前的優勢與需要。據觀察自由貿易區與科技園區，在吸引產業投資方面較具互補性，且其實質建設內容亦多類似，為擴大這兩種特區的建設效益，在特區劃定時，宜同時考慮自由貿易區與科技園區的區位條件，並同時規劃含科技

園區之自由貿易區，高雄市具有製造業發展之優勢及港口區位優勢，極適宜劃設全市或部份市區作經濟特區，開放自由貿易，俾人才、外資、中資可自由進出，帶動高雄地區發展。

高雄都會區發展經濟特區之規劃理念，除基於以上自由貿易區之構想外，時效的考是另一主要理由，台灣地區在面對即將加入 WTO 及加速推動三通的關鍵時刻，高雄擁有絕佳的區位優勢，先行試辦不但可累積經驗，對於經濟轉型困難的高雄地區經濟發展更有立竿見影之效益。尤其是高雄地區的經濟是南部區域的發展核心，其在台灣地區長期以來卻是台北經濟的邊陲，邊陲經濟長期受制於台北核心的影響，轉型不易產業引進困難，此時若能借助國際市場的接近性提高（即高雄自由貿易區的開放，如圖 7-1），引進外資及外籍企業，則可以國際經濟力量拉拔高雄地區的經濟發展，間接可助益全國的經濟發展。

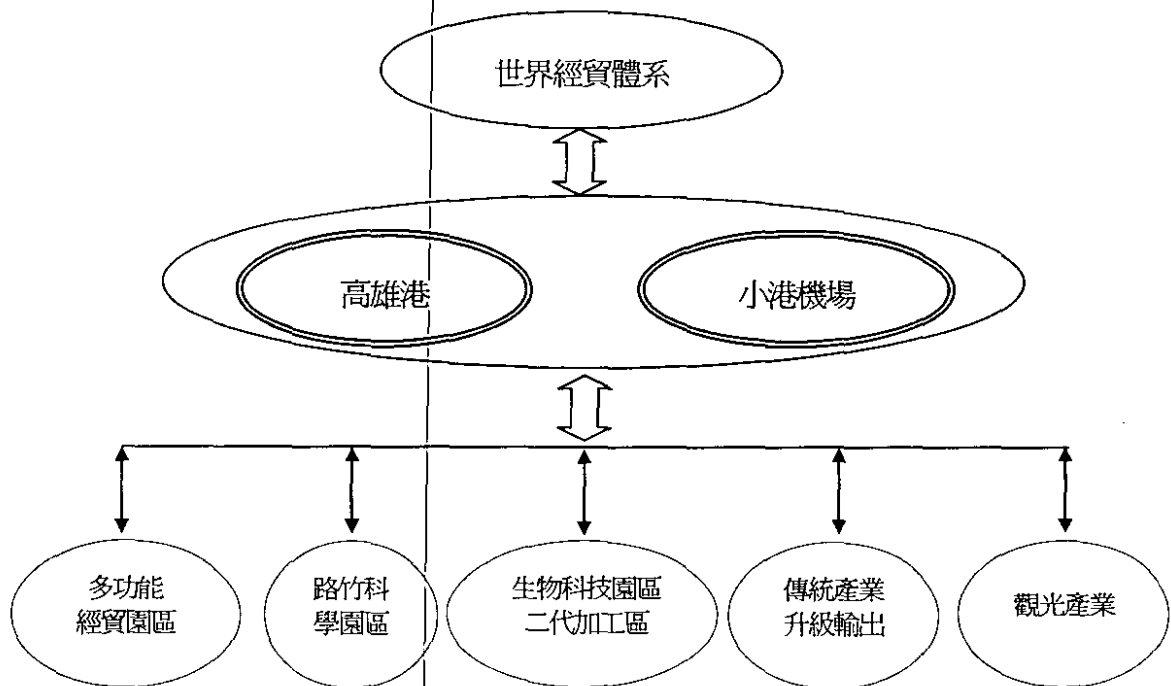


圖 7-1 高雄都會區的發展策略—全球經貿平台的建構

二、以新興產業厚實會區的產業基礎，並填補傳統產業轉型的空隙

由於在高雄都會區中高雄市有 32% 的人口從事二級產業，在高雄縣從事二級產業的就業人口比更高達 40%，而農業縣屏東則尚有 23% 的人口從事初級產業相關職業。而這些就業人口受到全球化的衝擊將更為鉅大。在生產及行銷全球化的趨勢中資金、技術隨著比較利益在國際間自由進出，而產業在國際間移動的現象也成為區域發展的新課題及新挑戰。由於就業機會在自由化過程中會隨著資金而移動，因此未能及時順利產業轉型的區域將直接面對高失業率的威脅，我國近一兩年來失業率節節攀高的原因除了經濟景氣衰退之外，即是以產業轉型失序為主要影響因素。由於在全球市場自由化的潮流中，勢必無法限制或補貼不具競爭力的產業外移，因此未來如何引導新興的產業的發展乃成為高雄都會區穩定成長的必要課題。

回顧國內外培育新興產業的案例，可以了解選擇具備區域競爭優勢的產業是非常關鍵，成功的案例未必可以移植，端視該區域是否具備發展的資源。尤其在新興產業培育的階段，政府的策略支持及輔導亦是攸關成敗的因素。

在高雄都會區新興產業的培植上，由於本區域具有重化工業的基礎及完整的上下游加工體系，加上新竹科學園區成功的管理經驗，使得路竹科學園區及第二代加工出口區的計劃成功機會倍增。此外屏東地區則憑藉其深厚的農業科技基礎，因此在農業生技園區的計畫上亦有勝算。但是由於新興產業一則投資金額龐大，再則產業尚未成熟，投資風險甚高，因此在推動初期宜以政府力量適度投注必要的協助，例如整合南部區域現有的農技研究機構的資源以厚實生技園區的技術基礎；又例如由於高屏地區高科技研發人才相對仍不足，是否可能配合路科的重點投資項目，設置國家級科研機構或分支單位，以發揮技術群聚的引導效果。

簡言之，高雄都會區未來就業機會的補充勢必寄望於以下四項新興產業的發展：1. 路竹科學園區；2. 屏東的農業生物科技園區；3. 高雄及屏東的第二代加工出口區；4. 多功能經貿園區及週邊的製造服務產業。而其中第一、二項建設在初期僅能對營建相關產業有所助益，宜積極加速開發；反而是多功能經貿園區及二代加工出口區的招商，開發的進展，在近期內即能對區域的產業轉型及就業機會的提供產

生效益，因此應積極排除投資招商的障礙，以加速開發進度。

三、以便捷的交通網絡，打通都會區的運輸經脈

健全交通建設對於提升高雄都會競爭力的重要性，在針對企業界的調查中高居第四位，在現行的重大交通建設方案中，包括高雄都會區捷運紅橘線建設計畫、高鐵及鐵路地下化建設計畫、東西向快速道路高雄—潮州線、翠華—成功線快速道路等建設完成之後，對於都會區的交通運輸的便利將有直接的助益。

惟目前尚有結合雙港及周邊運輸系統的規劃等以及臨港線鐵路存廢、鼓山段成功段快速道路介面等議題有待進一步整合。此外，由於高雄都會核心區呈狹長分佈，且過去居民使用公共運輸系統的比例偏低，在十字形捷運路網完成後，對於外圍環線運輸的連繫亦值得儘早規劃。

四、持續完成都會區生活環境品質改善，以創造三生均衡的國際級洋首都

過去高雄都會區最為人詬病的因素當屬空氣污染及水質不良等環境問題，雖然良善的供水、空氣、生態及休閒未必能直接提升區域的產業發展，但卻是國際化都會的必要條件。

目前由政府所推動的高屏地區水質水量改善方案，及中長期供水方案，若能排除地方的反對意見應可確保都會區到民國 100 年的水源供應。反而是在污染防治及文化培育與都會區景觀塑造等方面，尚有改善的空間。

第四節 小結與建議

自一九五〇年代以來，世界經濟的發展趨勢使各國的市場透過跨國企業的成长，進一步被緊密連結起來，而這些國際經貿活動與跨國企業的快速發展也帶來「全球城市」(global cities)的興起。高雄都會區位居東亞交通的樞紐，有世界第四大商港，有國際機場，有厚實的產業基礎，有充滿活力與世界觀的台商，實已具備成為全球城市的基本條件。

唯近年來在全球化加速深化影響的趨勢下，由於產業轉型較為遲緩，也使得高雄都會區遭遇發展的危機。過去支撐高雄地區產業發展榮景的三個因素：國營事業的穩健、中小企業的活力以及高雄港的優勢，在全球化的潮流中都逐漸陷入困境。以出口為導向的企業，由於失去廉價土地及勞動力的優勢，因此無法避免追隨訂單而外移的壓力；以內需為導向的企業，則由於國內市場規模不大，未來在加入 WTO 之後勢必遭到國外廠商的強力威脅；而佔高雄都會區極大產值比重的國營企業，除了具國際競爭力的模範生中鋼公司之外，在自由化的解除管制措施中，將難以維持過去的榮景；至於過去號稱全球第三大貨櫃港的高雄港，一方面受到鄰近國際港口快速擴建的威脅，一方面未能掌握大陸沿海地區快速經濟成長的契機，也逐漸顯露頹勢。

對於高雄都會區未來發展的願景，本研究已經透過結構分析，對於高雄都會區的上位政策方向、地方政府施政重心以及區域的發展現況有了一定程度的瞭解，進而釐清高雄都會區現階段發展的瓶頸以及掌握區域的競爭優勢所在。並據以形塑未來高雄都會區發展的定位如下：

- 以國際的觀點，應發展為一個與全球接軌的轉運增值中心與製造服務基地
- 以台灣的觀點，應建設為南部區域的經濟及產業服務中心與對外的門戶
- 以區域的觀點，應創造為一個生態、生活、生產均衡的國際級海洋首都

綜觀此願景的核心精神則是國際化，亦即尋求在國際分工體系中具競爭優勢的定位，以期能與全球經貿體系接軌。畢竟台灣只是一邊陲小島，雖然曾經創造所謂「經濟奇蹟」，但卻絕無理由可以自外於全球政治與經貿體系。要想成為國際化的全球城市，則基礎建設的完備是最基本的條件，包括了生活環境品質、交通設施及資訊化程度等，而這些項目過去也是高雄都會區較不足的部份，只是在政府平衡南北建設的努力之下，持續推動相關的建設計畫，以求改善，未來若能依規劃如期完成，必定能為都會區帶來新的氣象。

因此現階段在外有全球景氣低迷，內有高失業率的壓力之下，高雄都會的建設重點應在於如何藉由產業發展以提升國際競爭力。雖然產業發展只是都會區整體建設的一環，但是在台灣整體經濟表現由強轉弱的趨勢中，中央政府財政日益困窘，則地方政府在體制及財源的限制之下，恐怕只能藉由再次啟動未來產業發展的活力，才能帶動高雄都會區整體的發展。因此，關於高雄都會區未來的發展方案，必須優先探討以下兩個的課題：一是如何填補傳統產業外移後的產業空隙？二是如何創造一個有利於全球競爭的經營環境？

在此一架構之下，將能進一步描繪出高雄都會區未來發展的雛形—亦即以高雄港區為建設核心，發揮高雄海港及空港的優勢條件，建構一個有利於全球競爭的環境，在此一環境中，物資、人員（技術）、資金、資訊皆能順暢流通以與全球接軌。

目前在高雄港週邊區域已積極推動或規劃諸如多功能經貿園區、高雄港整體規劃、加工出口區設置倉儲轉運專區及二代加工區計劃、以及整合雙港及週邊運輸系統規劃等大型建設計劃。其規劃的目標一致，且有諸多項目亦多雷同，但或因大陸政策未能明朗或因執行架構未能彰顯效益，都使得這些大型計畫現階段難有提振觀瞻，刺激景氣的效果。因此本研究建議能進一步整合上述相關計畫而成為國家級的重點建設項目，或暫以「世界經貿園區」名之，其精神並非疊床架屋或另立名目，而是希望能藉由執行架構的統合與位階的提升以收綜效。畢竟未來環港區開發的成敗，除了大陸政策的因素之外，招商及經營管理能力應是關鍵所在。「世界經貿園區」的形式是發展一個整體規劃的自由貿易區試點，其實質乃是透過海港、空港及資訊港的機能以建構一個與世界經貿體系接軌的平台。未來「世界經貿園區」的整合將能如同浦東之於上海，引導高雄都會區再起飛。

在「世界經貿園區」整合的過程中，有關空港、海港及週邊運輸系統的整合—即所謂「雙港計畫」應屬可優先進行的規劃項目，台灣為典型島國經濟體系，在資源有限的情形下，國際貿易為我重要之經濟發展方向、而國際運輸即是帶動國家拓展外貿的動脈，機場、港口扮演了國際運輸的門戶，台灣全島所需進口生產物資及出口外銷產品均高度倚賴運輸服務。高雄都會區為台灣南部第一大會，也是全島主要重工業中心。其中高雄市位居歐、亞運輸之樞紐，從自然條件或交通評估上來

看，均具備國際港埠、航空之競爭優勢。在台灣三大國際港中，高雄港擔負台灣 60% 進出貨物量，以及 95% 轉口貨櫃量；而小港機場則擔負南部地區主要之客運服務，以及中正機場貨運輔助運輸功能。南部地區目前已漸從重工業的經濟結構型態轉型為高附加價值、高競爭力的產業，面對此一龐大貨物的運輸量及未來逐漸增加之航空貨運需求，大高雄都會區交通及聯外運輸系統是否便利，絕對影響產業發展及台灣經濟成長之興衰。

然而小港機場、高雄港之發展與高雄都會區實質發展連成一體，進出機場、港區之客貨運輸均須利用都會區道路，型態互異之客、貨運輸不僅造成高雄市道路嚴重負荷，整體聯外運輸功能不足，更對高雄市發展成為全球運籌中心造成挑戰。

尤其中山四路既為國道中山高速公路之末端，及連接高雄港區及小港國際機場之主要幹道。由於早年規劃為戰備跑道的緣故，使其未能具備客、貨分流之功能，更未能有效聯通國道、國際機場、與國際港，而造成交通瓶頸，非但貨櫃連結車所造成業者運輸成本增加，也嚴重影響南台灣之整體競爭力。在對照基隆港、或中正國際機場等國道所延伸的聯絡道路時，更可突顯具備雙港互補功能的高雄港與小港國際機場，其聯外交通尚不及僅有單一港口功能者。

因此，無論就機場、港埠或都會區發展而言，改善高雄國際機場、高雄港及周邊運輸系統，已成為高雄市能否蛻變，並進而躍登國際舞台之首要因素。

在另一方面，此一建設方向的思考也凸顯出現階段高雄縣路竹科學園區、屏東縣的農業生物科技園區、以及高雄市的全球經貿園區在高雄都會區未來發展的重要性。路科及屏東農業生物科技園區的推動乃是藉由政府擴大投資，整合科技資源以補充區域新興科技的不足，或整合區域農漁生技研究機構的基礎。其重點在於知識的提供及硬體設施的完備與法令政策的支持，一方面帶動未來高科技產業的發展，一方面重新聚合既有的中下游分工技術體系，以彌補傳統產業的空隙。至於多功能經貿園區結合雙港計劃所創造的自由的及電子化的全球經貿環境，則不但能確立高雄都會區在台灣第二中心的地位，作為台灣與全球經貿互動的平台，更能避免在全球經貿體系中被邊緣化的危機。

過去人民總是期盼大有為的政府能照顧百姓的全部生活，並且有能力規劃創造未來的產業發展，但是在變動越來越快速的全球化時代中，或許政府的角色應該調整為做得更少，但做得更好；也不是傾全力創造更多所謂的明星產業，而是致力於創造有助於發展國際競爭的環境。

參考文獻

一、中文部份

- AnnaLee Saxenian 原著，彭蕙仙、常雲鳳譯，區域優勢—矽谷與一二八公路的文化與競爭，天下遠見出版股份有限公司，民國八十八年十月。
- James E. Dougherty, Robert L. Pfaltzgraff J. R. 等著，Contending Theories of International Relations, 洪秀菊、徐振德、衛嘉定、陳文煙合譯，爭辯中的國際關係，台北：黎明出版社。
- 王育群，「活化節慶活動、增加觀光吸引力」，東方工商專校觀光事業科學學術研討會，頁 7-20，民國八十八年。
- 交通部，八十九年交通統計要覽，民國八十九年。
- 朱建民，國際組織新論，正中書局，民國六十五年。
- 吳連賞、蘇淑娟，「高雄市都市環境規劃與具體發展方向之研究」，高雄：高雄師範大學地理系，高雄市政府研究發展考核委員會委託，民國八十七年六月。
- 吳欽杉，「高雄市產業發展白皮書」，高雄市政府建設局委託研究，民國八十四年。
- 吳濟華，「高雄地區產業發展策略之研究」，臺灣經濟，第 230 期，民國八十五年二月，頁 23-41。
- 呂金河、溫敏杰，「高雄市民文化、休閒活動取向調查」，國立成功大學調查統計研究中心，民國八十六年。
- 呂金河、溫敏杰，「高雄燈會民意調查」，國立成功大學調查統計研究中心，民國八十七年。
- 李貽鴻，「一九九一年世界觀光市場之研究」，南台工商專校學報，第二十期，民國八十三年。
- 李貽鴻，觀光行銷學，淑馨出版社，民國八十一年。
- 李翠華，「都會區發展關鍵成功因素之研究—高雄都會區之個案分析」，國立中興大學公共行政研究所碩士論文，民國八十七年。
- 周照仁，「面對新紀元，為何要倡導海事教育」，文化生活，第三卷第四期，民國八十九年三月，頁 10-11。
- 彼得斯 (B. Guy Peters) 原著，陳坤森譯，雷飛龍校閱，公共組織與管理：比較的觀點，台北：桂冠圖書股份有限公司，民國八十七年。
- 林峰田，「高雄全球化資訊城市之推動方案」，高雄市政府工務局委託研究，民國八十九年。

- 林國清，「都市資訊化政策與推動策略之探討」，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，民國八十八年。
- 林禧俊，「高雄傳承營造」，高雄市政府研究發展考核委員會委託，民國八十六年。
- 邱文彥，「海洋意識與海洋文化的推展，文化生活」，第三卷第四期，民國八十九年三月，頁7-9。
- 政治大學公共行政學系、台灣省政府經濟建設及研究考核發展委員會主辦，「修憲後地方政治與行政發展學術研討會」論文集，民國八十七年五月。
- 施鴻志、周士雄，「台灣地區科技都市國際化空間發展策略」，台灣土地金融季刊第34卷第3期(No.133)，頁1-16，民國八十六年。
- 柯志昌，「高雄都會區實施成長管理策略之研究」，國立中山大學公共事務研究所碩士論文，民國八十六年。
- 唐學賦，觀光學理論與實際，民國八十四年。
- 高雄市政府，高雄市政建設九十至九十三年度中程計畫彙論，民國八十九年。
- 高雄市政府，高雄交通政策白皮書，民國八十九年。
- 高雄市政府，高雄市政府九十年度施政計畫，民國九十年。
- 高雄市政府，高雄環境保護計畫，民國八十九年。
- 高雄市政府工務局，高雄市都市發展白皮書，民國八十七年。
- 高雄市政府工務局都市發展處，高雄全球發展策略規劃案，民國八十八年。
- 高雄市政府主計處，八十九年高雄市統計年報，民國八十九年。
- 高雄市政府研考會，大高雄都會區跨域合作行動方案之研究，民國八十九年。
- 高雄市政府捷運局，民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，民國八十九年。
- 高雄市政府環保局委託研究，高雄都會區環境品質管理計畫，民國八十九年。
- 高雄市統計年報，高雄市政府主計處編印，民國八十七年。
- 高雄港務局，高雄港整體規劃及未來發展計畫，民國九十年。
- 高雄縣政府，高雄縣政府九十年度施政計畫，民國九十年。
- 張在山譯，非營利事業的策略性行銷，授學出版社，民國八十年。
- 張梅英，丁茂栓，「鄉鎮特色及行銷策略之研究—以后里鄉為例」，都市計畫學會，民國八十七年。
- 張嘉祐，「高雄市都市發展指標之研究」，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，民國八十八年。

- 莊翰華，都會行銷理論與實務，建都文化，民國八十七年。
- 陳耕麗，「台灣國際競爭力之分析-由 IMD 國際化指標評估」，自由中國之工業，民國八十七年七月，頁 27-42。
- 章英華，台灣都市的內部結構:社會生態的與歷史的探討，巨流圖書公司，民國八十四年二月。
- 傅佩琪，「高雄市國際化策略之研究—外資企業投資環境分析」，國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，民國八十八年。
- 傅約翰 John Friedmann 發表，杜歆穎譯，「世界城市之未來：都市與區域政策在亞太區域的角色」，城市與設計學報，第二、三期，頁 1-19，民國八十六年。
- 經濟部加工出口區管理處，加工出口區區刊，民國八十九年 10 月。
- 經濟部統計處，中華民國台閩地區各行業工廠名錄，民國八十九年。
- 葉碧華，「大型觀光節慶活動效益評估之研究—以台北燈會為例」，東方工商專校觀光事業科學學術研討會，頁 33-56，民國八十八年。
- 鼎漢工程顧問，亞太營運中心〈高雄多功能經貿園區〉實質規劃及執行方案規劃研究，高雄市政府委託研究，民國八十九年。
- 鼎漢工程顧問，高雄港區聯外道路與高雄都會區交通運輸系統整合整體規劃，交通部高雄港務局委託，民國八十八年。
- 歐陽宇，「台南市城市國際化發展之研究」，國立成功大學都市計畫研究所碩士論文，民國八十七年。
- 營建署，高雄都會區實質發展計畫規劃，民國八十二年。
- 謝高橋，都市的結構模式，巨流圖書公司，民國七十九年。

二、外文部份

- A. J. R. Groom & Paul Taylor ed., *Functionalism: Theory Practice in International Relations*, New York: Crane, Russak & Company, Inc., 1975.
- Coltman, M. M., *Tourism Marketing*, KY: International Thomson, 1989.
- David P. Varady, Jeffery A. Raffel, *Selling Cities*, State University of New York Press, 1995.
- Davis Mitrany, *A Working Peace System: An Agreement for the Functional Development of Organization*, Chicago: Quadrangle Books, 1966.
- Ernst B. Haas, "The Uniting of Europe and the Uniting of Latin American", *Journal of Common Market*, No.5, June 1967.

- Friedmann John, "The World City Hypothesis", *Development and Change*, vol.17, No.1, pp.309-344, 1986.
- Friedmann John, "Where We Stand: A Decade of World City Research", in Paul L.Knox and Peter J.Taylor (eds.), *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press, pp.22-26, 1986.
- Fulong Wu, "The global and local dimensions of place-making: Remaking Shanghai as a world city", *Urban Studies*, vol.37, iss.8, pp.1359-1377, 2000.
- Heath, E., *Marketing Tourism Destinations: A Strategic Planning Approach*, New York: John Wiley & Sons, 1992.
- James E. Dougherty & Robert L. Pfaltzgraff, *Contending Theories of International Relations*, New York: Harper & Row Publishers, 2nd. edition, 1981.
- Keil, R., "World City Formation, Local Politics, and Sustainability.", in Keil, R., G. R. Wekerle, & D.V. J. Bell (Eds.) *Local Places: In the Age of the Global City*.
Montreal: Black Ross Books, pp. 37-44, 1996.
- Philip Kotler, Donald H. Haider, Irving Rein, *Marketing Places*, The Free Press, 1993.
- Sanjeev Agarwal and Sridhar N. Ramaswami, "Choice of foreign market entry mode: impact of ownership, location, and internalization factors", *Journal of International Business Studies*, First Quarter, pp.1-27, 1992.
- Saskia Sassen, *The Global City-New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, 1991.
- Stephen Young, James Hamill, Colin Wheeler, J. Richard Davies, *International market entry and development : Strategies and management*, Harvester Wheatsheaf Prentice Hall, 1989.
- Theodore A. Coulombis & James H. Wolfe, *Introduction to International Relations Power and Justice*, New York: Prentice-Hall, 1982.
- W. Chan Kim and Peter Hwang, "Global strategy and multinationals' entry mode choice", *Journal of International Business Studies*, First Quarter, pp.29-52, 1992.
- 東京都政策報導室, 「東京都國際政策推進計劃-東京都國際政策之現況與今後之開展」, 民國八十六年。
- 東京都情報聯絡室, 「東京都國際政策推進大綱-展望 21 世紀國際政策新方案」, 民國八十四年。

附錄一：『高雄都會區建設方案之研究』期末報告審查意見修正對照表

審查意見	回應說明	修改情形
<p>國科會： 附錄二，路竹科學園區之介紹說明資料與目前規劃內容不盡相符，請修正。</p>	<p>已參照最新資料修正 路竹科學園區一詞亦更正為<u>台南科學園區路竹基地</u></p>	<p>詳如附錄二 頁 133~135</p>
<p>經濟部水資源局： 第 31 頁 (二) 對於水庫之說明，建議依最新進度補充說明。 第 64 頁部份，有關水資源開發管理，目前已成立高屏溪流域管理委員會，未來俟政府組織再造情形再成立高屏溪流域管理局。建議將<高屏溪整治綱要計畫>列入</p>	<p>已依據水資源局提供之最新資料補充修正</p>	<p>詳如頁 31。 詳如頁 64</p>
<p>經濟部水利處： 第 30 頁至 32 頁中之「水文與水資源」一節，內容建議修正更新 第 112 頁至 113 頁中高雄市河川整治一節，據瞭解高雄市内之愛河、前鎮河、後勁溪等均應屬排水，建議修正</p>	<p>已依據水利處提供之最新資料更正</p>	<p>詳如頁 30-32 已更正為<加速推動污染整治工作>，詳如頁 121</p>
<p>交通部民航局： 第 62 頁，加工出口區設置倉儲轉運專區計畫之主管機關為經濟部加工出口區管理處，建議加請上述單位研提建設計畫。 第 93 頁「爭取南部機場設置在高雄」應非係在在地意見與中央政策不盡相符的問題，而是小港機場在高鐵通車後，將有充裕能量供國際航線使用，至 110 年仍無新建南部國際機場之需求。高雄市提出的場址係填海造陸機場，相關工程技術有待評估。</p>	<p>加工出口區管理處已提報<加工出口區增設倉儲轉運專區計畫>審議中 報告本文的重點在說明就國際機場興建的議題存在中央政策與在地的主觀需求存在差異的事實及化解之道，並非主張必須在外海興建新機場。</p>	<p>部分規劃內容已採納於頁 100 之建議事項 未作修正</p>
<p>交通部公路局： 報告內容與公路有關部分第 38-40 頁，內容所提及之各主要公路服務水準與現況不符，建議修正</p>	<p>已依據公路局提供之最新資料更正</p>	<p>詳如頁 38-39</p>

審查意見		回應說明	修改情形
<p>交通部路政司：</p> <p>第41頁有關高雄捷運目前執行情形之敘述文字過時，請配合更新</p> <p>第68頁高雄捷運路網示意圖部分列出許多未核定之路線建議刪除，或加註文字說明</p> <p>建議有關現行計畫檢討部份，針對各地方主管政府及中央主管機關辦理意見，予以彙整檢討再研提可行解決策略</p>		<p>已依據高雄捷運公司提供之最新資料更正</p> <p>第68頁高雄捷運路網示意圖中未來規劃路線以虛線標示</p> <p>已針對地方政府對於現行計畫的意見，彙整為都會區建設計畫的優先順序</p>	<p>詳如頁41</p> <p>於第64頁目標一以及第90頁次優先建設項目中，註明僅係規劃階段</p> <p>詳如頁85-93</p>
<p>交通部運研所：</p> <p>建議請三縣市政府協助依據本研究研提之策略架構，研提後續急迫待推動之具體建設方案或計畫，再陳送中央作均衡發展之考量</p> <p>第六章係以企業觀點進行製造業廠商之問卷調查意見蒐集，而有關國際、國內交通運輸相關產業亦對本案建設方案有亟大之需求，建議後續能否增補相關資料蒐集。</p> <p>第88頁有關全國經貿平台建構圖中之「資源港」定位及定義為何？建議應於報告中敘明</p>		<p>已針對地方政府對於現行計畫的意見，彙整為都會區建設計畫的優先順序表</p> <p>因受限於時間及經費無法實施大規模問卷調查，後續的研究確實值得採行較廣泛的產業意見調查</p> <p>原報告所謂資源港乃指一資源轉換的平台或特定之空間，為避免誤解已刪除此一名詞</p>	<p>詳如頁85-93</p> <p>未作修正</p> <p>詳如頁96之圖7-1及第二段之文字說明</p>
<p>高雄港務局：</p> <p>第41頁中「港口」之資料是引用舊的資料，應予更新</p> <p>第55頁述及「近年來高雄港營運績效低落，成長率逐年下降」與事實不符，另海運市場中的排名，係指「貨櫃」，應予言明</p> <p>第62頁第(一)項第六點中「加工出口區」之主管單位為「經濟部」，應更正。</p>		<p>已更新資料</p> <p>已更明確修正說明</p> <p>原文意指雙港計畫宜將加工出口區設置倉儲轉運專區計畫納入整體考量，而非將加工區主管單位誤為交通部</p>	<p>詳如頁41</p> <p>原文修訂如下：高雄港運量逐年大幅成長，並在世界海運市場中逐漸佔有舉足輕重地位，但是近年來卻由於營運績效低落及競爭者強食市場的壓力下，貨櫃運量成長率逐年下降，而落居全球第四位。</p> <p>未作修正</p>

審查意見	回應說明	修改情形
<p>高雄港務局(續)：</p> <p>第 62 頁目標 3 建議修正如下</p> <p>1 增加策略 1.完成紅毛港遷村計畫</p> <p>2 原策略 2 建議改為「興建第六貨櫃中心」</p> <p>3 增加策略 2.高雄港聯外道路改善及高架道路興建</p> <p>4 原策略 4 建議修改為「高雄港外海貨櫃中心及第二過港聯外道路規劃」。</p>	<p>已配合建議事項稍作修正</p> <p>至於紅毛港遷村案已成為陳年舊案，牽涉因素複雜，故未列為優先建設項目</p>	<p>詳如頁 63</p> <p>策略 1. 興建第六貨櫃中心</p> <p>策略 2. 擴建大林商港區及深水港相關產業區</p> <p>策略 3. 高雄港聯外道路改善及高架道路興建</p> <p>策略 4. 外海貨櫃中心及第二過港聯外道路規劃</p>
<p>高雄市政府：</p> <p>為利研究單位研提相關建設方案，建請中央各主管機關與地方政府就報告中所提各項發展目標與政策計畫或現階段刻正進行之重大計畫，提供研究單位加以彙總排序，俾利符合本項委託之宗旨</p>	<p>已針對地方政府對於現行計畫的意見，彙整為都會區建設計畫的優先順序表</p>	<p>詳如頁 85-93</p>
<p>高雄縣政府：</p> <p>1. 請落實推動「碼頭區調整計畫」，執行前鎮遠洋漁港依既定計畫移往興達遠洋漁港</p> <p>2. 請正視高雄縣三十二公里沿岸已為侵蝕性海岸，並有地層下陷情況，在保護與適度開發妥作規劃並落實</p> <p>3. 請針對高雄縣(市)區域排水作整體建議</p> <p>4. 請重視高雄縣豐富觀光資源適度開發與建設</p> <p>5. 請健全路科聯外動線以促進園區開發及招商</p> <p>6. 健全高雄都會區捷運系統大眾運輸： 紅線：東端延伸至仁武、大社，南端延伸至林園，北端由橋頭延伸至岡山、路竹(路科)。紅線與橘線間建議增加規劃五甲大寮區環線</p> <p>7. 建議於路科設置交通部電信技術中心等國家級研發機構，建構電信園區，與區內光電產業相輔相成</p> <p>8. 傳統農業應輔導精緻化、暢通物流，如宅急便及聯合行銷</p> <p>9. 提昇供水水質及水量改善，如落實離牧政策、美濃水庫替代方案及飲用水分離</p> <p>10.儘速建南部區域性廢棄物最終處置(理)機制應構</p> <p>11.加速開發路竹科學園區建設方案</p> <p>(1)運輸系統改善計畫</p> <p>A. 新闢岡山交流道與路竹交流道間交流道與聯絡道。</p> <p>B. 商十八及民主路拓寬。</p> <p>C. 台糖鐵道改為聯外道路。</p> <p>D. 捷運系統延伸至路竹，惟需考量對高科技廠商之影響。</p> <p>(2)區域排水改善計畫： 如竹子港排水整治等</p> <p>(3)加速特定區計畫</p> <p>(4)水電工程改善工程</p>	<p>由於高雄縣政府所提意見範圍廣泛，且所需經費龐大，已合併高市及屏東縣所提建設方案而通盤彙整為第七章第二節的高雄都會區建設方案的整合。</p>	<p>詳如頁 86-93</p>

審查意見	回應說明	修改情形
<p>高雄縣政府(續)：</p> <p>12.置國立圖書館南台灣分館」案(預定設在鳳山納入行政院重大建設計畫</p> <p>13.請支持「故宮博物院南下設分館」案</p> <p>14.請協助爭取「籌設內門民俗藝陣博物館」案，本案為建立地方文化特色館</p>	<p>同前頁說明</p>	<p>同前頁說明</p>
<p>屏東縣政府：</p> <p>第六章企業觀點的建設方案探討，研究對象僅針對設籍在高雄市的製造業廠商，未擴及高雄縣及屏東縣，則本研究僅能稱為高雄市的建設方案探討。因為高雄縣及屏東縣的企業觀點未必雷同</p> <p>第七章執行策略偏重於經貿及自由貿易區之論述，至於交通及生活環境僅略為論述而已，整體研究報告的架構亦偏重於高雄市的研究，整本報告看不出高雄都會區未來發展方向</p> <p>附錄三：屏東縣現階段重大建設計畫及現況中，僅提及生物科技園區及二代加工出口區，唯屏東縣現階段重大建設並非僅此二項，同時生物科技園區所引用資料與本縣推動生物科技園區的內容差異頗大。本縣推動生物科技園區，經蘇縣長奔走爭取結果，國科會初步同意在屏東市崇蘭農場設研發中心，農委會則希望在屏東市東、西海豐農場設農業生物栽培中心，而生物科技園區之定案仍需俟經建會邀集國科會及農委會做最後整合確認</p>	<p>由於本研究的目的在於如何推動高雄都會區的產業發展以提振房地產景氣，因此探討的重點在於本區域內具有競爭優勢的產業及攸關的基礎建設項目，研究過程中已盡可能兼顧各地方政府的觀點。此外高雄都會區的產業前景的確是以海空港及加值型製造業為發展重心，進而整合其他週邊地區的優勢資源協同發展，例如屏東的生科產業及觀光資源等，而非偏重於特定縣市的考量。</p> <p>至於生科園區的規劃細節，由於現階段相關作業尚未進入細部規劃作業，而各單位的見解亦尚未整合，因此僅能確認屏東縣確實具備發展生物科技產業的基礎條件，至於推動的細節仍尚待後續研究進一步探討與整合。</p>	<p>未作修改</p>
<p>立德管理學院李教授嘉英：</p> <p>1. 本規劃案無研究設計，而直接進行問卷設計，似乎應有交待</p> <p>2. 第六章直接以企業觀點作為章名似有所不當，建議應分別說明政府觀點及企業觀點，如企業觀點較佳，再據以詳細說明。</p> <p>3. 第15頁上位指導計畫引用民國68年核定之「台灣地區綜合開發計畫」，建議修正為引用85年核定之「國土綜合開發計畫」</p> <p>4. 第25頁「財政收支劃分法」已修訂，如規劃單位認為內容仍有不足，應敘明須再修訂之處</p> <p>5. 第41頁捷運系統「經多年規劃評估決定採用民間參與方式，及依相關法規辦理本計畫」，高雄捷運系統已發包由中鋼公司負責投資興建，請修正</p> <p>6. 第54頁「省市補助款」精省前才有現已取消</p>	<p>已於第一章第三節研究方法與研究架構中補充說明</p> <p>由於過去的區域發展多是以政府的觀點來規劃，本研究特別輔以企業的觀點以作為補充。</p> <p>已依建議修改</p> <p>已修正如後</p> <p>已依據高雄捷運局提供之最新資料更正</p> <p>已修正</p>	<p>詳頁2 第一段-頁3</p> <p>章名修正為企業觀點的建設方案探討，並局部修改</p> <p>詳如頁15</p> <p>在法規上，依據修訂後的「財政收支劃分法」，增加地方自主的財源，而中央部會的地方財經政策規劃應以尊重地方政府決策自治權為主，才能破除地方政府爭奪建設主導權的問題</p> <p>詳如頁41</p> <p>詳如頁54 第一段</p>

審查意見	回應說明	修改情形
立德管理學院李教授嘉英(續):		
7. 第31頁(二)水庫所提及「屏東縣的龍巒潭與牡丹水庫,以及台南縣南化水庫」不在高雄都會區範圍內,不宜納入	原文意在說明都會區用水來源及未來開發水資源的重要性	未作修正
8. 第四章高雄都會區實質發展現況先說明高雄都會區包括高高屏二六個市鄉鎮,但部分資料及說明似以高高屏三縣等同都會區,未盡妥當。若資料蒐集有困難,也應在報告內容中敘明	由於本區域的工作機會明顯集中於高雄市及週遭的數個工業區,加上本區居民的生活往往在不同縣市之間的移動快速且頻繁,加上不同行政區域之間對於資源的使用上亦存在極密切的互動關係,因此在本區域發展現況的資料收集上,本研究兼採整個三縣市行政區域範圍為分析對象,以更完整描述整個高高屏區域的發展現況。	詳如頁13及頁32第二段
9. 第16頁「運輸走廊—多核心」發展模式,與第17頁「衛星市鎮—運輸走廊」的發展模式,似應統一用語	第16頁的用語係引用台灣南部區域計畫;第17頁用語係引自內政部之高雄都會區實質發展計畫,此用語的不同也反映出前後期規劃的不一致	未作修正
10. 第十七頁第二段提及「台南—高雄—林園為南北軸」,後面又提及「配合台南—高雄沿台1號道路軸帶與高雄—新園南北向軸線」,南北軸是到林園或新園?	在高雄都會區實質發展計畫中南北軸帶係沿台一線及台十七線發展,自然是由高雄—林園—新園,擴大都會區的發展	更正為「台南—高雄—新園」的南北軸帶
11. 第25頁第四行「縱使是相同政黨,往往對三縣市共通的議題卻還是有不同看法」,與第27頁倒數第四行「因為三縣市首長同屬同一政黨,因此在各項建設推行上,比較能齊心協力、同舟共濟」,兩者似有矛盾	第25頁係說明基於本位主義,在特定議題上三縣市未必能取得一致的共識;第27頁則是說明三縣市建立合作機制的重要性,並無矛盾之處。	未作修正
12. 第25頁(二)規劃主導權與區域效益之分配,第二段提及「如果能掌握目前的政治環境,才能破除中央與地方規劃主導權爭奪的問題。」前段說明為各縣市的主導權問題,而非中央地方主導權問題	已依據建議修改	詳如頁25第二段本位主義的影響
13. 第27頁(二)依議題來研請中央部會及民代爭取,「捐棄一黨之私」是指哪一黨?「整個計劃又是指哪一個計畫?	已依據建議修改	「捐棄一黨之私」修正為「捐棄本位之私」
14. 第27頁(四),訂定哪種管制表,何種計畫分工進度,了解什麼的可行性?	已依據建議修改	詳如頁27第三段對於在首長會報中已獲共識的合作議題,則由各縣市政府依任務特性所組成的相關工作小組依分工內容,分別制定推動管制表,以追蹤執行進度與即時的協商,進而帶動整體的區域發展
15. 第69頁圖文內容不當,圖S-5為觀光及文化資源示意圖,但標註出許多工業區,若這些工業區歸屬為文化資源,則這類文化資源應不只這些	圖S-5高雄都會區南北向的工業基地,其實正是台灣百年工業史的集中縮影,深具產業文化的保存價值	未作修正

審查意見		回應說明	修改情形
<p>立德管理學院李教授嘉英(續):</p> <p>16.第22頁屏東縣政府的施政方針(二)規劃高屏全球運籌中心,建議修改為協調高雄市、縣共同規劃高屏全球運籌中心。</p> <p>17.某些名詞涵義不明,例如第62頁,何謂「境內香港」?</p> <p>18.第六章問卷內容部份建議列為附錄</p> <p>19.報告內容文字疏漏錯誤處甚多,請詳加修正</p> <p>20.本計畫的研究目的包含「規劃高雄都會區綜合建設方案」,然本期末報告並未提出。建議依據第五章整體發展構想增訂具體建設方案,並結合第七章建設方案執行策略的分析,將可提高本報告之實用價值</p>	<p>境內</p>	<p>原文乃是引述各縣市政府自我的發展定位及具體計畫。</p> <p>境外香港一詞係高雄市政府極力推動的環港區建設願景,意指在我國特定的行政管轄範圍內,建立如同香港一班的自由貿易環境。</p> <p>已依據建議補充於附錄二</p> <p>已重新校訂報告內容</p> <p>已針對地方政府對於現行計畫的意見與需求,彙整為都會區建設方案的優先順序表</p>	<p>未作修正</p> <p>已於頁100第二、三段補充說明</p> <p>詳如頁113</p> <p>已完成修訂</p> <p>詳如頁86-93</p>

附錄二：高雄地區產業發展與建設方案之研究問卷

第一部份 廠商基本資料

1. 貴公司從事的行業別為何？

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 食品及飲料製造業 | <input type="checkbox"/> 紡織業 |
| <input type="checkbox"/> 成衣及服飾品製造業 | <input type="checkbox"/> 皮革、毛皮、及其製品製造業 |
| <input type="checkbox"/> 木竹製品製造業 | <input type="checkbox"/> 家具及裝設品製造業 |
| <input type="checkbox"/> 紙漿、紙、及紙製品製造業 | <input type="checkbox"/> 印刷及其相關事業 |
| <input type="checkbox"/> 化學材料製造業 | <input type="checkbox"/> 化學製品製造業 |
| <input type="checkbox"/> 塑膠製品製造業 | <input type="checkbox"/> 石油及煤製品製造業 |
| <input type="checkbox"/> 橡膠製品製造業 | <input type="checkbox"/> 金屬基本工業 |
| <input type="checkbox"/> 金屬製品製造業 | <input type="checkbox"/> 非金屬礦物製品製造業 |
| <input type="checkbox"/> 電力及電子機械器材製造修配業 | <input type="checkbox"/> 運輸工具製造修配業 |
| <input type="checkbox"/> 機械設備製造修配業 | <input type="checkbox"/> 精密機械製造業 |
| <input type="checkbox"/> 其他 | |

2. 貴公司的員工人數大約有_____人？

3. 貴公司是否已進行國外投資(包括中國大陸)：

- 有 無 (請跳達第二部份)

4. 貴公司進行國外投資的時間：約_____年

5. 貴公司最主要的國外投資經營方式為何？(單選)

- 進出口貿易 (主要貿易國家為何？_____)
- 技術授權 (主要技術授權或被授權國家為何？_____)
- 合資經營 (主要合資對象來自那一國家或地區？_____)
- 獨資經營
- 多國投資 (營運中心設於哪一國家？_____)
- 其他 _____

6. 貴公司最主要對外投資地區為何？(單選)

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 中國大陸 | <input type="checkbox"/> 歐洲 |
| <input type="checkbox"/> 東南亞地區 | <input type="checkbox"/> 紐澳 |
| <input type="checkbox"/> 東北亞地區 | <input type="checkbox"/> 非洲 |
| <input type="checkbox"/> 北美洲 | <input type="checkbox"/> 其他 _____ |
| <input type="checkbox"/> 中南美洲 | |

第二部分 高雄地區促進國際化產業發展的建設方案

<說明> 請勾選下列推動高雄地區產業發展的建設方案，對於協助貴公司提昇國際競爭力的重要程度

高雄地區推動產業發展建設方案	非 常 重 要	重 要	普 通	不 重 要	非 常 不 重 要
公共投資與政府建設					
1.加強基礎建設	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.加強城市資訊建設	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.爭取南部國際機場設在高雄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.擴充高雄國際機場現有規模	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.提高高雄港競爭力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.健全交通建設	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.興建國際級公共場館設施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.全面提高生活環境品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
財經政策及政府組織效能					
1.政府成立專責組織以提供產業服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.提高政府行政效率	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.設立自由貿易區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.小港國際機場與大陸機場直航	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.中央機關南遷或設分處	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.減少外資、陸資進入障礙	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.引進外資參與生產者服務業	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.引進新興科技產業	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.引進跨國企業總部設在高雄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.爭取國際投資	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
都市行銷及交流活動					
1.增加締結姊妹市並加強交流活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.協助民間商業團體與國外交流	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.推動兩岸城市交流活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.舉辦大型國際會議及活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.引進國際組織總部設在高雄	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.舉辦國際商品展覽活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.舉辦國際招商活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.公共標示英文拼音一致化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
文化及教育建設					
1.增設大學，提供高素質人力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.推廣成人外國語學習	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.推動國小雙語教育	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.培養市民國際觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.增加外國籍團體文化活動	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.維護地區特色的文化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.故宮等大型文教設施南下設分館	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

附錄三：高雄都會區現階段重大建設計畫及現況

一、高雄市現階段重大建設計畫及現況

(一) 大高雄都會區捷運系統

大高雄都會區捷運系統之興建，目前朝向鼓勵民間參與方式規劃，將可降低政府財政負擔及發揮民營企業經營效率，並藉由政府與民間共同參與的良性合作可突破政府財力及法令規章的限制，以有效解決未來大高雄都會區交通擁塞的問題。

鑑於捷運可大幅改善大高雄地區的交通問題，也是打造南方新世界的樞紐，動工後，預估可創造直接就業機會 8000 個及間接就業機會 32000 個，當可有效解決失業問題。再者，捷運工程預算將投資一、九五二億元，中央也以核定補助四分之三的金額，透過乘數作用，直接產生的經濟力量，以及間接為周邊行業所帶來的商機，將不可小覷。這項工程不僅有交通面和經濟面的效用，也有助於文化活動的活絡和經費的增加，並可提升高雄都會生活的品質，挹注爭取南部國際機場的本錢。

1. 現況說明

- (1) 已完成高雄捷運投資廠商招商作業：本案採「獎勵民間參與交通建設條例」執行模式，辦理徵選投資商之招標作業，目前已完成招商作業，由高雄捷運公司得標，預計施工期間為六年。
- (2) 捷運設施用地與聯合開發用地的取得：捷運局目前正依據土地取得程序，辦理都市計畫變更、與地主協商，與共構地主協商等工作，雖然有部分用地業已取得，但也有部分用地，遭遇了一些困難。捷運局同仁，正全力推動各項工作，戮力如期取得各項用地。土地徵收作業：捷運用地所需總面積約一百五十公頃，已取得卅三公頃。
- (3) 計畫執行中各項相關配合的工作：三鐵共構協商、長期路網運輸規劃、各項工作的配合與整合，聯合開發工作與捷運工程的配合，捷運局目前正依據核定主時程所發展的目標時程進度表，全力辦理各項後續作業中。

(4) 有關捷運路網延展至屏東及路竹案，已進入公聽會程序。

2. 推動捷運建設所需克服的問題

地方政府財政拮据，建設經費有限，辦理重大工程，財源籌措問題有待克服。另外，捷運局雖然全力推動各項工作，但不可諱言，也有一些工作由於涉及無法掌控外在因素影響，所面臨的問題若無法及早改善，極可能造成高雄捷運通車日期延後之困境，其中最嚴重者當屬橘線大寮機廠的用地的取得。橘線大寮機廠位於高雄縣大寮鄉中庄，面積約五十五公頃，都市計畫變更作業停頓已久，為儘早取得用地，歷經捷運局多次與高雄縣政府開會協商並配合召開多次說明會後，終獲高雄縣政府同意仍採一般變更方式，恢復辦理變更都市計畫作業程序，於八十九年一月四日開始公開展覽完成法定程序後，採一般徵收方式取得。捷運設施所需用地除大寮機廠預定九十年五月取得外，其餘用地均將於八十九年底完成取得，以期能配合捷運之推動時程。

此外推動捷運計畫，其中所涉及的工作介面十分龐雜，整合工作亦十分艱鉅，稍一不慎，亦會對日後工程的品質，造成深遠的影響。由於高雄捷運採民間參與的執行模式，一旦議約完成，類似台灣高鐵，除了土地取得因素之外，通車時程的最主要因素，將會落在投資商身上，所以日後監督投資商的獨立驗證與認證顧問機構，將會具有關鍵性的地位。捷運局會依照相關法令規定，招標選取最優獨立驗證與認證顧問機構，協助捷運局監督投資商，確保捷運計畫如期如質完工通車。

3. 未來努力方向

如期完工通車是推動高雄捷運計畫最重要的指標之一，故擬訂一系列未來努力方向：

- (1) 嚴謹做好各類顧問管理工作：捷運局已依計畫完成各類顧問選聘工作，並安排顧問與捷運局工程人員合署辦公，未來將全程加強管理，嚴格要求顧問依合約規定提供服務；並因應工程繼續推展需要，選聘國內外顧問、專家至捷運局服務，以提升專業能力，提供審查、諮詢服務及經驗傳承。

- (2) 加速捷運用地取得：積極加強溝通協調，爭取中央及各級機關配合，捷運設施所需用地完成取得，以利捷運整體建設順利進行。
- (3) 控管時程確保計畫如期進行：依照報院核定之修正後主時程，積極推動民間參與高雄捷運招商各階段作業，確實執行時程管控工作，在九十年一月動工之後，達成九十三底局部完工通車，九十四年底紅線北段完工通車，九十五年橘紅線兩線完工通車之施政目標。
- (4) 按部就班推動土地開發：研擬配合作業程序，提供地主主動參與開發機會，並加強與地主及有投資意願者溝通協調，以利捷運建設之推動，促進地方繁榮，及挹注捷運建設經費。
- (5) 積極辦理高雄捷運長期路網規劃：為因應高雄都會區之長遠發展，針對高雄都會區之成長趨勢及相關重大建設等社經發展狀況進行調查、更新及補充，以檢討更新運輸規劃模式及運量分析預測並建構整體發展網路，完成屏東、岡山兩地捷運延伸之規劃與右昌、五甲、旗津、路竹、填海造路區等地區捷運延伸路線(或支線)之可行性研究，並就大眾運輸之整合進行檢討規劃，期望捷運長期路網之規劃及完成能為高雄都會區之長遠發展奠定良好的基礎交通建設。

(二) 高雄多功能經貿園區

產業是一個都市經濟發展的命脈，昔日高雄的產業發展，憑藉著高雄在地勤奮的勞工、優良的天然港灣—高雄港、廣大的經濟腹地以及位居交通樞紐區位的有利條件，遂使高雄成為一個以勞力密集為特色、重工業為經濟基礎的國際港灣都市。更使得高雄在台灣的產業發展歷程中，扮演了工業發展火車頭的角色，在台灣的經濟成長歷史中，流下了深具貢獻的一頁。

而隨著國際經濟互動的加深，全球化的經濟發展幾乎已成了不可逆轉的趨勢。在這種發展趨勢下，除需繼續推動傳統勞力密集產業升級之外，尚須積極引進高科技產業，以振興地方經濟。因為過去高雄的發展，仰賴的是政府大量投資以及低廉的人工成本，自然面臨結構轉型的問題。因此，未來所依賴的產業，似不應只是延續過去傳統思考模式的製造業，而

應從知識經濟來考量。所以，高高屏地區應積極地推動設立高雄多功能經貿園區，並配合設置軟體科技園區，引進高科技產業，培育技術及經貿管理人才，爭取中央及鼓勵民間成立研究機構，建設國際會議中心及展售場所，發展都市觀光產業，降低企業用地取得之土地成本，積極開發海洋產業，期望在產業的發展上，注入新的動力，這也正是我們振興經濟發展政策的主軸。

為鞏固及發展高雄市重要製造業為主軸，並積極引進跨國企業及高科技產業進駐，推動以「製造業培養服務業，服務業支援製造業，跨域產業合作，商業圈互相結合」等策略，因此規劃將多功能經貿園區發展成海陸空機能健全的國際經貿及物流倉儲轉運功能，建立區域性企業總部，塑造連結南部區域親水性商業、休憩、倉儲、研發等多功能性園區。

本案將老舊的工業區和商港區用地，轉化為具有文化休閒、倉儲轉運及經貿核心等多功能園區的重大計畫。依計畫優先順序，將於園區設立「資訊軟體專業園區」（將以「高雄軟體科技園區」作為統一招商名稱）、「國際會議中心」及「世界貿易展覽館」等。按預定進度，高雄市政府除每月仍與區內地主及開發業者舉辦早餐座談，充分交換意見外，另為加速園區招商作業，業於八十九年六月間成立「高雄多功能經貿園區招商小組」，採分期分區方式，由點至面逐步推動，並對有強烈開發意願之公司（如中石化、統立、台糖、中油及高雄硫酸銨公司、山建工業公司），邀請其就規劃開發內容作簡報，進行雙向溝通，協助其排除非經濟因素之障礙。

1. 園區簡介

- (1) 計畫範圍：本園區計畫範圍，約以鼓山一路、濱海一路以東，五福路、公園路以南，沿高雄港第二至第四船渠至前鎮河、凱旋路以北，一心路以東之區域，全區計畫面積約 587 公頃，主要用地包括高雄港埠用地、高雄加工出口區及前鎮工業區土地。
- (2) 土地使用功能區分：本園區之整體發展特色在於考量港務局、加工出口區管理處、全園區土地利用的整體效益，特劃設：特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區及特定經貿核心專用區。依各專用

區之主要開發項目，其他容許開發項目及主要公共建設項目，將其簡述如下：

- i. 特定文化休閒專用區：本專區土地約 77 公頃，其中建設包括：
 - (i) 文化展演及商業購物中心：為滿足都會區多樣化的商業消費與文化需求，尤重視藝文展演中心、戲劇音樂廳、博物館及商業休閒購物中心。
 - (ii) 港埠商業設施：為使現有都市商業活動地點有足夠停車空間，所興建綜合性商業服務設施。
 - (iii) 水岸遊憩活動：為展現港都文化之特色，特與遊艇碼頭及親水活動充分結合。
- ii. 特定倉儲轉運專用區：本專區土地地 300 公頃，其中建設包括：
 - (i) 高科技製造設施：主要活動為貨櫃進入加工出口區後，提供貨櫃入港貨櫃及貨物分類、儲藏、零組件組裝加工等程序，而創造更高之附加價值。
 - (ii) 自動化倉儲配銷設施：將貨物送往貨櫃集散場或標準化倉庫存放，利用自動化倉儲空間及設備，提供貨物分類、重整、包裝、驗證測試等服務作業，而後再送往貨櫃碼頭裝上駛往世界各地的船隻，如此可提升貨櫃之附加價值。
 - (iii) 倉儲運轉區員工服務及活動中心：由於前述二項設施將吸引大量就業人口，為因應園區內員工在勞工諮詢與服務、育樂活動、衛生保健、郵政、金融、電信服務及部份單身員工之住宿需求，所規劃之活動設施。
- iii. 特定經貿核心專用區：本專區土地約 210 公頃，其中建設包括：
 - (i) 商務住宅及服務設施：由於鄰近世貿、會議中心及辦公設施為其首要條件，為銜接園區內其他設施並塑造舒適的環境，特引進各層級之經貿活動，以致外國與本國中長期商旅居住

需求可觀，並配合本國及跨國企業中高階主管居住條件之需求，提供商務住宅，其中擁有高品質之小型會議室、俱樂部、資訊、郵政、金融服務，以及清潔與洗衣等日常生活服務。

- (ii) 工商貿易辦公大樓：基於企業辦公之需求，在區位上應接近高雄既有工商服務核心地區，且需符合電訊便利、環境寧靜等良好都市景觀之要求；且由於轉運及再出口產生之產業關聯效應，衍生而出貨運代理、航商、客戶代理、相關商務、金融、法律服務等行業，且隨著轉運再出口業務之發展，辦公空間的需求也相對增加。
- (iii) 金融服務中心：因應金融國際化、自由化之趨勢，亦配合倉儲轉運再出口衍生之金融辦公需求，其中包含境內境外金融中心之功能，提供國際性金融交易之中心場所及具備大量 24 小時處理國際金融相關資訊的機能。
- (iv) 國際會議中心：主要提供大型國際會議廳、中小型會議室，以因應國內外大型商務會商及各種形式研討會與講會。
- (v) 世貿展覽中心：為能促進國際技術及資訊交流，發展行銷擴展市場及協助業者提升國際形象與經貿水準，其展覽項目以國際性及專業性的節目為主，並有常設展售室，以服務貿易商務往來，促進工商產業活力帶動區域及國家整體發展。
- (vi) 國際觀光旅館：主要在滿足園區內短期商旅高品質之住宿需求，提供住宿、宴會招待、各式高級餐飲、小型會議室、休閒健身及部分精品購物功能。
- (vii) 大型購物中心：提供園區內之購物消費需求外，亦對區外商業需求提供服務，其主要設施包括百貨公司、超市、量販店、精品專門店、美食街、電影院等。
- (viii) 員工及一般住宅社區：提供區內區外一般本國員工住宅需求。

2.推動及行銷高雄多功能經貿園區之重點工作

台北信義計畫區面積 153 公頃，歷經 18 年開發僅完成 40%，而高雄多功能經貿園區面積廣達 587 公頃，不僅超越台北信義計畫區及南港經貿園區，於世界先進國家亦少見如此大面積的開發，因此如何推動相園區之開發，實為一項艱鉅挑戰；但為促使高雄市能轉型成功，活絡高雄市經濟活動，提昇市民生活所得，將全力為本園區之開發而努力，並採分期分區，由點而面逐步來推動，初期先選定「高雄軟體科技」、「高雄世貿中心」為重點工作。

(1) 高雄軟體科技城：

近十餘年來，市政府施政的政策並沒有掌握住以資訊主導的世界經濟發展潮流，致高雄市在高科技產業未佔有一席之地，也造成人才外流，失業率逐漸上升，市民生活所得逐漸下降；新市府團隊入主高雄市政府後，極重視高科技產業，因此將本園區之倉儲轉運專用區內土地特規劃「高雄軟體科技城」，共佔地 6.7 公頃，分二期開發，第一期開發面積約 2 公頃，此階段希望引進海洋資訊、休閒軟體、嵌入式軟體及傳統產業軟體等之人才進駐，第二期開發為軟體研發成果之延伸，並引進高科技製造業進駐，同時也希望規劃員工宿舍、休閒設施、雙語學校等，有如美國矽谷園區屬頂尖高科技人才之研發，住宅及休閒之特區。

目前第一期開發規劃已初步完成，土地取得預計於八十九年一月底可完成相關程序，至於招商於八十八年十二月底由經濟部加工出口區管理處及建設局擬定招商策略，同時也積極請台灣中小企業經營策略協會、軟體協會、資策會、電腦同業公會及企業界等協助招商，目前已初獲成效，亦歡迎有意願投資之企業共襄盛舉。

(2) 高雄世貿中心：

產品展是匯集國內外人潮及引進商機的不二法門，而高雄市至今尚無可供國際產業展及舉辦國際會議之場所，自然無法提昇為國際城市之列，併隨著流失大量商機；為扭轉高雄市之劣勢，新市府團隊將高雄世貿中心

之推動列為本園區開發之重點工作，也開啟新契機的大門，迎接新「海洋首都」的新希望。

目前市府工務局擬訂高雄世貿中心開發評選辦法，有意願開發公司均可提出申請，政策以地主有意願開發為第一優先，期望儘速興建，第二係以地主提供 4.5 公頃共同合作，第三由市府提供土地以 BOT 方式開始，第四方案則由市府自己興建，另為促使民間參與，市府已著手擬訂獎勵措施，提供投資誘因，以鼓勵地主或民間積極參與，希望有意興建投資之企業能與市府工務局或建設局聯繫。

(3) 台糖物流園區:

台糖物流園區跨出成功的第一步，多功能經貿園區的第一塊磚即放在台糖物流園區，台糖公司與新系統物流公司以 BT&O 方式合作開發佔地八公頃的台糖物流園區，斥資新台幣三十億元，可引進約六千個就業機會，目前已進入建物工程階段，興建計畫分二期，第一期於民國九〇年完工及開始營運，第二期於九十三年完成興建。將建構一座容積高達二〇萬立方米之全自動中央倉庫、一萬五千坪的理貨區、二千八百坪的智慧型辦公室及可容納四百五十人之媒體視訊會議中心。

台糖物流園區結合國際物流中心、倉儲流通加工中心、國際會議中心及商務中心等多項功能。園區規劃為亞太區域之發貨中心，進行理貨、驗證、分裝、併貨及加工等銷管作業，吸引跨國際之大型企業來台投資，隨著政府加入世界貿易組織（WTO）之後國內物流倉儲之需求將大幅提高，配合台灣位於亞太地區優越的地理位置，高效率物流中心的設置已成為台灣未來發展不可或缺的一環。

3.目前面臨的問題

高雄多功能經貿園區雖位於高雄市行政區域範圍內，但實為南部區域對外之門戶，其涉及發展應整體考量，目前面臨課題如下：

- (1) 整體產業相互協調、配合度不足，高雄生活圈因受高雄港之影響，早期為台灣重石化工業聚集地，近年以三級產業為主、二級產業為輔。台南生活圈早期受安平港影響及鄰近地區輕工業、紡織業、食

品業等工廠林立，產業以製造業為主。屏東生活圈為魚畜牧業發展興盛，及部分製造業為主。整體區域缺乏一貫製造業前、後段事物及倉儲轉運配合措施，及主要金融、國際貿易及世貿中心等設施，各產業配合性不足，增加運距、交通負擔。

- (2) 運輸系統之規劃與建設，未能符合各生活圈實際需求，南部區域運輸網路之規劃與建設均以需求為主要導向，未能配合生活發展圈構想與區域均衡發展之目標整體規劃路網。
- (3) 南部學術機構間及與企業技術合作間的合作交流不足，南部現有大專院校約三十五所（台南縣以南），各個相關科系與政府機關、企業間的技術合作應再加強。
- (4) 南部整體性的觀光遊憩資源未整體考量，各縣市皆以自屬縣市為規劃範圍，未能提出整體旅遊規劃及對觀光資源的保育及利用，如以多功能經貿園區提供了貿易、展覽、會議、購物、休閒等功能可吸引大量旅客來此洽公、展覽、貿易等，更可將旅客吸引至其他縣市的景點觀光旅遊。
- (5) 投資優惠措施條件不如科學園區及加工出口區，致投資誘因無法提升，相對會影響國內外投資意願。
- (6) 範圍廣大，無法全面開發，目前採分區分期開發，又土地部分權屬私有土地，易形成觀望情形，致影響投資的意願。

4.解決問題的策略

- (1) 配合各生活圈建設合理運用地方資源，健全產業發展，結合台南縣台南科學園區、台南市台南科技工業區、高雄線路竹科學園區、屏東縣第二代加工出口區及高雄市多功能經貿園區，提升經濟產業層次，以科技工業、商業及服務業為發展目標，健全產業發展。
- (2) 健全區域整體交通運輸系統，縮短各生活圈的時間距離，均勻區域發展。配合高雄都會區快速道路系統興建，串連中山高、南二高、西濱快速道路及東西向快速道路，建立整體快速公路網，以聯絡各

個生活圈（科學園區、航太園區、學術機構），另可配合高速鐵路、都會區大眾捷運系統計畫，建立整體軌道路網系統（如捷運紅線可延伸至路竹科學園區、橘線延伸至屏東），以提升各區域土地資源有效利用。

- (3) 加強學術、政府機關及企業間相互交流，提昇技術及品質，除加強各學術相關科系整合，可在增加與政府機關與企業間的技術整合，如園區中休閒產業與餐旅學校、軟體園區及科學園區與成大、中山等院校之技術交流、加強與工研院南部分院技術合作。
- (4) 加強觀光遊憩資源的整體考量，除高雄市遊憩資源做整體考量及完整規劃外，更應結合其他縣市之觀光資源（如加強海上觀光資源規劃，配合海上藍色公路的推行，可結合安平港、多功能經貿園區之海洋主題休閒設施、小琉球及墾丁（後壁湖）等海洋景點之串連），提供不同活動類型之觀光遊憩機會，以整體計畫為手段，適度開發觀光休閒遊憩據點及設施，以滿足各種群體之大量需求。
- (5) 各界民意代表能給予政策上的支持及作為向中央爭取協助的後盾。
- (6) 各企業界能植根於本市並增加投資以邁向國際化，共同創造新商機。而各學術界、工商團體、新聞媒體…等廣為宣傳，以營造高雄市已準備好接納國內外企業投資之氣勢。
- (7) 全體市民共同參與及協助本府推動及行銷高雄多功能經貿園區之各項政策與活動，促使本園區儘速有企業進駐，以繁榮本市、提昇生活品質，進而使高雄市由內而外呈現首都級的生活、首都級的經濟及首都級的城市，並成為亞太地區明日之星。

5. 未來發展目標與預期效益

在整體開發架構下，希望希望達成建設高雄為先進的國際化港灣城市及帶動南部區域整體發展，其目標如下：

- (1) 打破都市與港口間的藩籬，創造符合國際都市的門戶意象及水岸景觀。

- (2) 發展經貿、文化、休閒、倉儲轉運等多項功能，並與南部各生活圈緊密連接。
- (3) 建立境外轉運中心、國際會議中心及大型展示中心，以符合國際化需求。
- (4) 整合相關開發計畫，並配合實際需求，循序漸進的健全都市機能，提升南部地區國際競爭力，達成計畫區整體發展目標。

而預期效益如下所示：

- (1) 將高雄由傳統地方性進出口關卡，轉型為連結東南亞市場與經貿體系的橋樑，服務潛力雄厚的中國大陸和東南亞腹地，促進貨物商品流通。
- (2) 對跨國企業而言，多功能經貿園區提供一處與南部縣市快速聯絡區域內重要港口的集散中心，以有效控制貨運時效和行銷成本。
- (3) 將高雄發展成亞太海運中心，進而帶動各生活圈服務、研發、教育、商業、居住、觀光油氣及世貿機能的全面成長。
- (4) 整合市港建設目標，融合產業營運機能與豐富水岸活動空間，促進舊有工業區再開發，提高土地使用效益，減少污染。
- (5) 增加各生活圈相關營業場所營收及就業機會。

(三) 高雄軟體科技園區

加速開發高雄多功能經貿園區是高雄市經濟結構脫胎換骨的契機，尤其是其中的軟體科技園區發展之順遂，更是多功能經貿園區未來發展的重要指標。高雄市將於適當地點設立軟體園區以架構南部區域網路，引進高科技優勢產業，建立高速網路傳輸網，結合大高雄生活圈、交通網作一整體探討，吸引人才進駐，提高南部區域整體產業分工與發展，初步預估規劃一個可容納五千位工程師的軟體科技園區，吸引外商進駐及改善人口結構的品質。

高雄軟體科技園區位於成功路，屬中油成功路廠區，中油公司已同意提供七·九二公頃土地，由經濟部加工出口區管理處徵收作規劃。經濟部加工出口區管理處對於高雄軟體科技園區之規劃，預定分兩期開發，第一期開發面積約兩公頃，並已完成初步規劃，此階段規劃重心係以軟體設計人員進駐為主，第二期開發為軟體研發成果之延伸，並引進高科技製造業進駐，同時也希望規劃員工宿舍、休閒設施、雙語學校等，有如美國矽谷園區屬頂尖高科技人才之研發，住宅及休閒之特區。

高雄軟體科技城因適用加工出口區管理條例，因此優惠措施較一般都市計畫內土地優惠，且證件為三照合一（即公司執照、工廠登記證與營利事業登記證合為一張），另外其建築執照，環保問題，統由管理處核發，其申請程序也較一般縣市政府更符單一窗口之條件，故從開發、投資吸引條件至申請均較一般縣市政府之申請案較為有利，目前高雄市政府應進行事項，宜就該管理處需協助事項，儘速完成。

1.目前面臨的問題

- (1) 高雄市的基礎建設不足：以發展軟體園區為例，通信頻寬為主要關鍵，過去受電信法限制及政府重北輕南政策影響，通信建設落後台北市，更遑論香港、新加坡、中國大陸。
- (2) 國際化程度偏低：目前高雄市尚無國際公司於高雄設置分公司或總部，由於缺乏國際化公司的設立，致資訊化及網路流通受限，資訊化程度自然不易熱絡。
- (3) 產業結構影響資訊化腳步：由於高雄市產業結構一向以製造業為主，服務業較諸台北市落後，甚至較台中市差，由於製造業資訊系統皆屬封閉性系統，比較保守，無法像服務業一樣，帶動社會資訊化風潮。以高雄市為例，學術網路僅依賴中山大學全力推動，服務網路僅靠高雄市政府相關機關推動，受到法令及行為觀念限制，無法發揮創意，至資訊風潮不如台北市，甚至台中市；雖有中鋼、中船、中油等百大企業設廠於高雄，然因其封閉式網路結構，對資訊發展並無重大助力，缺乏類似服務業開放式多元性的產業結構，造成資訊發展腳步緩慢。

- (4) 缺乏大面積展場：高雄市並無類似台北世貿中心展示場館，目前僅能利用各大飯店會議廳作為展場，正在建設中之工商展覽中心，規模不大恐難發揮很大作用，以目前台北世貿為例，其面積設備已數倍於高雄，然在香港、新加坡、上海、廣州等大都市大型展場陸續出現後，台北世貿昔日風光已不復存在。況乎高雄尚無正式展場可資使用。

2. 解決問題的策略

軟體園區的開發是吸引人才來高雄投資創業的最好方法，因此必須有足夠行政策略和優惠措施配合，方能吸引高科技人才前來，以目前規劃方向而言，必須擺脫過去台北市、香港、新加坡等都市模式，朝新的方向規劃，方能有成功的機會。

- (1) 成為年輕人的創業天堂：軟體產業的主要來源是人類的創意，尤以電玩軟體、多媒體軟體更是年輕人創意的結晶，然而年輕人縱有創意，缺乏資金致永遠淪為受雇者；高雄市軟體園區，可採 BOT 方式，邀商興建智慧型大樓。提供完善的網路環境和功能齊全的資訊設備，有意創業的年輕人，可以很容易募集少量資金，租用辦公場所和設備、發揮創意，並透過園區內展管和會議場所，方便舉辦各項展示和研討，迅速推銷其產品。以最佳條件、最少資金吸引青年人才至高雄創業和冒險。一旦成功，必可揚名世界。
- (2) 發展軟體園區成為電子商務中心：電子商務是二十一世紀資訊發展主流，園區內大樓可藉由完善網路設施發展成為台灣電子商務中心，電子商務中心配合高、屏兩地的廣大台糖土地所興建的物流中心，再結合高雄港、高雄航空貨運站的先天優越條件，將電子商務中心的資訊流，配合物流中心的資訊流，連結上貨櫃、航空貨物轉運中心的資訊流，則高雄的資訊化腳步，必能一躍千里。
- (3) 妥善規劃區域分工：過去政府政策，向以台北觀點為出發點考量，就以科學園區為例，仍難擺脫北研發南製造之思考模式，此以模式無易於高雄市之發展，因此高雄市軟體園區發展應結合南科園區製造廠商將研發部門南移。因為以地理位置言，軟體園區距高雄國際

機場僅十分鐘，較諸中正機場前往台北、新竹之一小時為短，且由高雄前往南科之陸運，較諸北、竹更為順暢省時，對於國際人才參訪及研發、製造、測試更是便捷。

- (4) 加強人才培育分工：軟體園區需要的是人才，而南部大學就人力資源素質言，並不輸北部，但需要依各校發展方向妥善規劃，避免人力浪費或過度集中，例如中山大學已發展通信傳輸或多媒體為主，成功大學以發展 IC 電子電路設計，高雄大學以發展影像、生控方面為主力，其他各大學院校可選擇重點發展方向分工，培育軟體人力。
- (5) 高雄軟體科技園區之開發本由經濟部加工出口區依管理條例辦理徵收手續，因位於高雄多功能經貿園區範圍內，使需高雄市政府工務局及地政處予以配合，於辦理土地徵收的第一步，高雄市政府不僅無法予以協助，亦無法如期完成應辦事項，甚至連何時可完成亦無法掌控，土地徵收問題宜先解決，否則高雄市政府團對效率恐為人詬病。

高雄市政府推動高雄軟體科技園區希望透過跨域合作能引進跨國及國內企業各項軟體設計業進駐，以吸引高科技人才留於南部，並培育高科技人才，以解決高高屏高科技人才不足之窘境，同時可提升高雄市之就業率與城市地位。屏東縣政府目前亦積極推動設置加工出口區，而高雄縣智慧型科學園區亦在推動中，可見未來城市之競爭將日益明顯，尤其高科技產業在國內已形成各縣市極力推動的產業，也是未來經濟發展主流，由新竹科學園區及台南縣之推動可見一斑，因此高科技產業較無空間談跨域合作的可能性，反而必須依各縣市之優勢而互相競爭。

在邁入二十一世紀之時，高雄市多功能經貿園區的開發是引領高雄市邁入國際化的第一道曙光，產業政策的擬定是全國性，產業結構的發展是區域性的，高雄市是一個都會城市，因此它是產業的門面，高、屏、南等縣市，則是產業發展製造的腹地，產銷密切結合，產業才能更茁壯擴大，由於產業的成長，才能提高市民所得，增加市政建設經費，吸引更多的高水準人才前來高雄，建立二十一世紀港灣都市當可水到渠成。

(四) 高雄市河川整治、雨污水下水道建設及用戶接管普及率之提升

下水道工程處為配合高雄市邁向現代化、國際化之海洋都市，提昇市民生活環境品質，積極加速各項下水道建設，計有：

1. 加速推動污染整治工作：

- (1) 前鎮河主流全長 20 公里(高市長 5.28 公里)，集流面積約 5,400 公頃，污染量高雄縣 85%，本市 15%，每日平均污水量 20 萬噸。前鎮河污染整治計畫，計畫內容包含污水管線 6,670 公尺，中區污水處理廠第三期工程，放流抽水站抽水機組工程、高公截流站、興旺流站，污泥清疏，河堤整建 4.95 公里。

高雄市河段已完成排水防洪整建工程；有關水質改善工程目前正施工者有高公截流站、鎮興路污水管線、放流抽水站抽水機組擴建工程等三標工程，預計於八十九年十二月中旬完工通水運轉，並輔以即將發包之河道底泥清疏及輔助技術工法，將可有效截導處理前鎮河部份污水，提昇河川自淨能力，改善市轄區下游河段水質，達到八十九年底不發黑、不發臭，九十一年底達到丁類水質之目標。水質大幅改善後，將結合附近重要公共建設及景觀資源，繼續進行規劃親水空間，以提供優質之生活環境。

- (2) 愛河以截流方式整治污染水質已顯著改善，為進一步提昇愛河水質，目前正積極辦理流域內污水下水道用戶接管，因此，隨著用戶接管普及率的提升及雨污水分流，愛河水質將日益精進。另配合寶珠溝截流站之完工，計畫於愛河主流寶珠溝出口處設置河中閘門，水質改善河段將從中華路治平橋延伸至上游的寶珠溝出口(原長 4.3 公里延伸為 6 公里)，上游段則配合榮總東側農業區都市計畫變更，增設公共設施用地保留自然生態河段，使愛河腹地更為寬廣，保留自然生態河段，俾兼顧防洪、景觀及生態保存，提供市民親水休憩之開放空間。

2. 加強排水建設及防洪準備，解決低窪地區積水：

- (1) 八十八年計辦理「後勁溪翠屏國中段護岸工程」等三件河川整治工程及「青埔排水溝(鐵路橋—高速公路段)加蓋工程」、「三民區

鼎勇街、鼎吉街小k幹線分洪工程」等排水防洪工程，共完工四十三件；八十九年度計辦理「三民區中都地區中和街、力行路一帶」排水工程等計四十七件，目前完工卅一件。將高市下水道幹線完成率自八十七年之 88% 提升為 90.2%，有效改善市區低窪地區排水。歷經八十八年及八十九年防汛期間豪雨，市區低窪排水不良地區均無災情發生。配合高雄市雨水下水道中長程計畫至民國九十三年，下水道完成率將達 93% 以上，同時進行後勁溪之河川親水工程及市區防汛預警預報分析，以提升本市防洪效能，增進市民生命財產安全。

(2) 落實防洪準備及雨污水監控自動化預警系統資訊化、自動化：

- i. 每年於防汛期來臨前，針對全市容易積水高風險地區，山區截流溝沈砂池，感潮容易淤積河段，各防洪抽水站、閘門均進行全面檢查改善，以維持最佳排洪功能。
- ii. 於防汛期間加強巡查全市長約五十公里河海堤，並針對各河川及河口海岸可能損壞處加強必要安全措施，使其週邊基地穩定，確保颱風豪雨期間之防潮防洪安全。
- iii. 建立『高雄市雨、污水下水道維護管理資訊系統』，共分四期，總經費約壹億元，預計九十三年底完工；目前第二期已完成委託服務選商工作，預計九十年底可完成執行。本資訊系統除了將雨水、污水下水道管網納入 GIS 管理，還可以針對污水系統測漏，並對雨水系統作動態水理分析，有效降低豪雨造成低窪地區淹水的機會，保障市民生命財產安全。
- iv. 建立『各截流站閘門、抽水機自動化監控系統』，共分三期辦理，總經費約 3,500 萬元，預計九十一年底前完工；目前正辦理第一期工程，預計八十九年底完工。本監控系統除了將各站閘門、抽水機自動化控制，還可利用電信專線將各站操作、運轉、水位資訊集中傳輸集中監控管理。
- v. 廿四小時輪班駐守操作截匯流站十四站、颱風豪雨時派員駐守惠豐里六座抽水站及蓮池潭出口閘門和金獅湖之水位調節，另配合

建立蓮池潭雨量站及新樂站、一號船渠之測潮站，雨季有效發揮預警防洪功能。

3. 建構污水下水道系統，提高可接管面積：

完成「二號運河集流區域內污水管線工程第一標」、「中安路污水管線工程」、「建工路污水管線工程第一標」等施工工程；並積極辦理「二號運河集流區域內污水管線工程第三標」、「翠華路污水管線工程第二標」、「鎮興路污水管線工程第一標（後續一重新發包）」、「復興路區域內污水分支管線工程第一、二標」、「建國路區域內污水分支管線工程第一標」、「第十四、十五期市地重劃區既設污水管線整建工程」及「第七、十二期市地重劃區既設污水管線整建工程」等工程之設計發包作業及施工，工程完工後共計增加埋設污水管線達 69,400 公尺，可服務接管面積增加 600 公頃。

4. 提高用戶接管普及率，改善生活環境品質：

配合已完成之污水下水道分支管網，嚴格督促控管用戶接管執行計畫進度，完成「明誠路區域用戶接管工程」、「大順路沿線大型住商用戶接管工程」、「德安國宅用戶接管工程」、「果貿國宅用戶接管工程」、「前鋒國宅用戶接管工程」及「明誠路區域內用戶接管工程（博愛路以西）」等，目前正進行二號運河區域內用戶接管工程施工。使用戶接管普及率由八十七年底 6.52% 提昇為八十九年十月底之 13.48%，預估八十九年底普及率將可達 15%，九十一年底達政策目標 25%，屆時愛河流域之家戶接管率高達 56%，河川水質亦因兩污水大幅分流將日趨穩定，可提供更佳親水遊憩空間，而一般接管社區因污水已直接排入衛生下水道，週圍雨水側溝（含後巷）惡臭髒亂及病媒孳生情形均可顯著改善，有效提昇生活環境品質。

二、高雄縣現階段重大建設計畫及現況

(一) 台南科學工業園區路竹基地

由於台南科學園區自民國 84 年開發之後，已無足夠的用地供半導體與薄膜電晶體液晶顯示器 (TFT-LCD) 業者擴廠使用，因此國科會於 89 年 4 月選定台糖路竹農場與本洲農場部分用地為科學園區擴建用地。行政院並於 89 年 5 月同意該案，並於 90 年 7 月正式動工。初步預估至 2010 年營業額可達 5,000 億元並可創造 5 萬 2 千個就業機會。

1. 基地位置與範圍

路竹基地位於高雄縣路竹鄉、岡山镇與永安鄉交界處，原為台糖公司路竹農場及本洲農場之部份土地，計畫開發面積 571 公頃。園區基地北距路竹鄉約 2 公里，東南距岡山市區約 4 公里。南側與已開發營運之永安工業區及已完成開發之岡山工業區相鄰，基地東側為台一號省道所貫穿，將基地分割東西二部份；東側基地面積約 135 公頃；西側基地面積約 436 公頃。

2. 園區特色及引進產業

(1) 光電產業

光電產業以引進光電系統元件(如 TFT 平面顯示器、彩色顯示管、光碟機、數位式靜止畫面照相機、接觸式影像感應器、光電半導體、光電二極體等)以及光學系統元件等。

(2) 半導體產業

包括 IC 設計、IC 製造、IC 材料、IC 封裝測試及製程設備等。

(3) 通訊、軟體、電腦及周邊設備

主要以電訊系統(包括電話機、數據機及交換機等)、微波系統及元件、光纖系統及元件、衛星通訊系統、軟體工程與電腦相關周邊設備。

(4) 生物技術產業

生物技術產業以引進疫苗試劑、醫療器材等。

3. 園區優勢條件

(1) 區位堪稱良好

本計畫區北距臺南市、南距高雄市各約 25 公里，車程僅約 30 分鐘，地處南部區域兩大區域中心都市之中間位置，可就近利用該兩大都市之既有資源。

(2) 地方產業深具基礎

高雄地區為臺灣南部之工業發展重鎮，而臺南地區亦擁有相當之工業發展根基；至於計畫區所在之岡山地區因受南、高兩大都市影響，為南部區域近年來製造業發展最快速、最具發展潛力之新興地區，地方產業基礎極為雄厚。

(3) 鄰近地區科技資源豐富

臺南、高雄地區目前存在之大專院校及研究機構達四十餘處，且中央研究院南部分院亦已決定設於臺南六甲，在產品研發與人力資源、人才訓練方面，均可就近提供本計畫區充份之支援。

(4) 交通條件便捷完善

本計畫區經由穿越區內之台 1 號省道可便捷地轉接高速公路通往臺南、高雄市區及高雄港、高雄國際機場，交通條件堪稱便捷。

(5) 地方政府之高度配合意願

科學工業園區之設置原則尚須與周邊設施及相關建設互相配合，且規劃開發過程中亦需仰賴地方政府之共同參與推動，高雄縣政府對本計畫推動之高度意願將可使計畫之執行更為順利。

4.分期分區計畫

開發計畫將路竹基地分二期開發，各期開發區再依工程內容及時程需求分區開發。並將第一期開發區分為四區公共工程及污水處理廠與廢棄物處理場等六區開發。第二期開發區則分為三區公共工程。

5.聯外運輸改善計畫

順暢之交通運輸為路竹基地開發後能否順利運轉之關鍵之一，亦為進行規劃階段需優先考量的配套措施之一，有關聯外運輸系統之改善計畫概述如下：

(1) 中山高路竹一岡山路段增設交流道及基地新闢連絡道

現況基地欲通往中山高需藉由台 1 省道銜接 184 或 186 縣道，再利用路竹或岡山交流道進出，但前述相關道路服務水準並不理想，對基地聯外運輸較為不利。為確保路竹基地客貨運輸進出高速公路之便捷順暢，於中山高路竹一岡山路段上增設一處交流道，再由交流道延伸一連絡道與基地直接銜接確屬必要。

(2) 台 1 省道改善

若台 1 省道經過市街區路段拓寬不易（如路竹市區），亦應採行闢建外環道方式，以有效紓解台 1 省道之龐大車流。

(3) 民主路及高 18 鄉道拓寬

民主路及高 18 鄉道分別位於路竹基地之南側及北側，對於紓解基地聯外車流，並發揮台 1 及台 17 省道車流轉接之功能，有一定程度之助益，且倉儲區及住宅社區之聯外車輛，亦將以民主路及高 18 鄉道為必經要徑，因此拓建計畫亦需配合推動。

(4) 台糖鐵道闢建道路

為有效紓解路竹基地聯外車流，增加用路人更多之選擇路徑，並結合台糖公司製糖業務減少趨勢，可利用位於基地北側既有台糖鐵道路權闢建聯外道路。該新闢道路路線約略為台 1 及台 17 省道之中間位置，北起 184 縣道，南接高 18 順安路，全長約 4 公里，道路寬 30 公尺，配置雙向四快車道二混合車道；有關台糖鐵道闢建道路事宜，已歷經多次會議研商，將由高雄縣政府主導，辦理後續推動工作。

(5) 高雄捷運延伸至路竹

將高雄捷運紅線由既有之端點站橋頭，往北經岡山延伸至路竹，可兼

負服務岡山、路竹地區及路竹基地之功能。捷運路竹延伸線與既有台鐵路線平行，將與台鐵形成競爭，吸引部份台鐵運量轉移至捷運，由於捷運紅線係縱貫高雄都會區南北軸向之捷運路線，可與其他橫交之捷運路線構成完整路網，相較於鐵路而言，轉乘較為便利，更能提供直捷之服務。惟捷運工程之設置應避免造成對園區高科技廠商不良之影響。

(二) 興達海洋文化園區

1. 計劃的目標

針對國民旅遊休閒活動，國際觀光業的發展趨勢，結合科技、休閒、遊憩、觀光、文化、教育等功能為一體，形成一處具有前瞻性的遊憩中心，拓展國際觀光市場，配合區域的特色推展海洋文化

2. 基地區位、面積

北以湖內排水渠及興達遠洋漁港為界；南至下甲路興龍橋向西延伸至興達火力發電廠；東以台 17 號省道為界；西與台電興達火力發電廠為鄰。

園區位於湖內、茄萣、路竹及永安鄉境內，實質規劃面積約為 500 公頃。距台南機場約 10 公里〔約 15—20 分鐘車程〕。距未來之高鐵沙崙約 10 公里，距左營站約 22 公里。

3. 園區的規劃與構想

- (1) 造愉快舒適，與自然相調和的活的空間。
- (2) 提供民眾瞭解民族歷史。
- (3) 結合藝術、文化、休閒、運動、教育、多媒體等功能。
- (4) 建立世界一流的設施，作為亞洲典範。

4. 開發目標年

本計劃以公元 2000 年〔21 世紀〕為樂觀之開發目標年，並預計至公元 2009 年分三期完成全部之開發工作。

5. 園區的環境背景

- (1) 園區原為潟湖地形，有豐富的紅樹林生態資源。園區北臨的興達漁港是南部重要的漁貨市場，平時及假日都吸引眾多觀光人潮，冬至烏魚期更吸引大批人潮。
- (2) 茄荳鄉的王船祭與將近兩三百隊，由當地居民組成的民俗陣頭，都是難得的觀光資源。
- (3) 從台南灣裡村到茄荳鄉的海邊為黃金海岸，海濱遊樂區遊客量甚多亦為重要觀光資源。

6. 園區效益預估

- (1) 由市場佔有率推估，至 2016 年，遊客人數為 410 億。〔依據國內旅遊狀況、人口成長，並參考美國五大遊樂區之市場佔有率分配，推估結果〕
- (2) 以日本迪斯耐樂園與關東區人口之關係為例，推估遊客容量可達 580 萬人次
- (3) 未來重大交通建設逐步完成，且大陸市場漸開放，有助旅遊人數的提昇
- (4) 園區遊客量預估保守值 400 萬人，樂觀值 600 萬人，550 萬人為規劃目標值。

(三) 岡山本洲工業區

1. 開發目的

根據經建會「振興經濟方案」促進民間投資行動計畫，積極引導民間投資方向，改善岡山地區產業結構、創造岡山地區就業機會，藉以提高生產力，加速產業升級，並全面改善經濟體質。

2. 基地範圍

岡山工業區位於高雄縣岡山镇之本洲段，為台糖本洲農場現址，全區

面積共 202 公頃，與西遞永安鄉的永安工業區相隔約 400 公尺，西距台 17 號公路約 1700 公尺，縣道 186 號道路穿越本計劃區，南臨阿公店溪河川治理計畫線，距岡山火車站約 1 公里，高雄港約 25 公里，東側緊接省縱貫公路〔台 1 號省道〕距離海遞之興達火力發電廠僅約 5 公里，交通四通八達，十分便利。

3.開發區域的規劃

- (1) 區內開闢聯外道路與未來運輸系統之發展相配合，區內道路規劃以便利人流、車流及物流之集散為主。
- (2) 全區邊緣位置配設相關公共設施，如公園、汙水處理廠。
- (3) 全區由縱貫公路、縣 186 號道路及 24 米寬之本洲路三條道路環繞，另開 30 米新路平行於本洲路且垂直連接縱貫公路、縣 186 號道路，使本區道路如棋盤系統。
- (4) 主入口處設於縱貫公路與區內新開 30 米新道路間，與管理中心配置同一處形成主要之入口意象。
- (5) 劃設三處公共停車場，除可提供一般小客車機車大客車之停車場外，同時兼具大眾運輸系統路外轉運之主要車站，以提高未來民眾使用大眾運輸之機會。

4.規劃引進產業類別

(1) 製造業

為配合地方產業發展特性，產業昇級及與附近開發工業區配合等目標，未來於岡山工業區內擬引進之工業類別，應以下列八類為優先：

- i. 電力及電子機械器材製造修配業
- ii. 金屬製品製造業
- iii. 機械設備製造修配業
- iv. 金屬基本工業
- v. 精密器械製造
- vi. 化學材料製造業
- vii. 木竹製品及非金屬傢俱製造業
- viii. 食品製造業

(2) 相關產業

為支援岡山工業區內製造業之持續發展，需特別引進若干相關服務業

- i. 研發中心：如專業研究發展中心、工業設計、工安服務...等。
- ii. 運輸服務業：如運輸業、車輛修理業、貨櫃集散場...等。
- iii. 倉儲服務業：如物資流動中心的設置。
- iv. 其它相關服務業：如醫院、金融業、郵政...等。

5. 園區特色

- (1) 土地價格較一般工業區低，鄰近永安工業區之市價每坪約 50,000 元而岡山工業區開發成本每坪約 45,000 元，遠比一般市價為低。
- (2) 園區的設計除了整合製造及技術工業外，也提供了人性化的生活空間，有助提高工作效率，激發研究創造之潛力。
- (3) 園區位置所在鄰近高雄市、高雄縣岡山地區及臺南縣，勞力來源充足，且岡山地區基礎工業發展已久，專業技術人才濟濟。
- (4) 計劃區與縱貫公路及中山高速公路岡山交流道鄰近，又緊鄰現有的永安工業區，產品、原料及人員對外之交通聯絡便利。
- (5) 永安工業區已設廠完成，本區開發後，在設廠投資上、技術上、原料來源及從業人員上，可獲得聚集的經濟效益。
- (6) 岡山工業區的管理中心規劃完善，除可提供廠商通訊聯誼，協助廠商等辦職業訓練及休閒活動，並有相關資訊網路聯絡各相關單位、研究機構，隨時給予廠商所需資料訊息，形成全方位的服務系統。

三、屏東縣現階段重大建設計畫及現況

(一) 生物科技園區

生物技術應用範圍廣大、附加價值高，已成為大多數開發國家在 21 世紀的產業發展重點。依據經濟部工業局的定義可將生物技術產業區分為 (1) 醫藥生物技術 (2) 動植物技術 (3) 工業用生物技術 (4) 環境保護生物技術 (5) 食品生物技術 (6) 技術服務業。

由於高科技產業已成為區域主要的成長因素，而運用科技園區來吸引高科技產業，已為產業升級的重要工具。爰此，設立生物技術園區，對生物技術產業之發展將提供正面性的功效，且帶動其他相關產業之發展。但產業的引進必須顧及政府的政策因素。民國七十一年行政院頒佈「科學技術發方案」時已將生物科技列為八大重點產業之一，但因生物科技範圍廣泛，需有充裕經費且將相關資源有效整合，才能規劃出重點發展方向，建立發展利基。

由於屏東地區擁有屏東科技大學、台灣畜產試驗所、台糖研究所、台灣水產試驗所及鄰近地區之熱帶園藝試驗所(鳳山)與高雄醫學大學、中山大學、成功大學等生物技術研究機構及卓越的研究成果，未來將可有助於動物疫苗產業、檢驗測試產業、畜用特化品產業及製藥等產業的發展。

而目前我國農業生技產業之研究人力大多分散於故學術研究機構中，人力資源充沛且具多樣性。因此要能程序推動萬整的研究開發計畫需加強學術研究機構之間的合作，推動生計產業基礎與應用研究的相互配合。屏東縣除了利用已有的研究機構和學術單位，可以結合鄰近縣市的資源。由於南部地區研究資間具有歧異程度高且分散的現象，能透過生技產業的引進而達到整合的效果，不但有利未來屏東縣的農業轉型和創造區域經濟的優勢，並可進一步獲得提升研究人員素質及研究成果水準的乘數效果。

從以上的資料來評估屏東地區可立即發展、未來可發展的產業有以下的結論：

1.可立即發展之生物科技產業

- (1) 檢驗試劑產業
- (2) 動物疫苗產業
- (3) 生物農藥產業
- (4) 畜用特化品產業

2.未來可發展之生物科技產業

- (1) 原料藥產業
- (2) 製藥產業
- (二) 第二代加工出口區

座落於屏東市西南隅之台糖六塊厝農場。佔地一二五·二公頃，方正坦直、腹地寬闊，鄰近高屏港埠、機場、車站，擁有充足水電供應資源的加工出口區設置計劃，目前已完成報編，正著手進行招商、甄選總顧問開發作業中。有別於傳統產業高污染、低經濟效益的疑慮，二代加工出口區將引進高附加價值科技產業，藉由提供完善公共設施與現代化倉儲運輸服務的功能，結合先進電子商務及國際貿易行銷金融服務，發展成為南台灣科技、生化產業資訊的運籌中心，並創造約四萬五千個就業機會。

附錄四：如何推動高雄都會區跨域建設方案之整合座談會議記錄

時間：民國九十年三月二十日（星期二）下午 2：00

地點：國立中山大學管理學院管 4112 室

主持人：國立中山大學管理學院蔡院長敦浩

與談人：

行政院經建會都市及住宅發展處 郭組長翡玉

高雄縣政府計畫室 侯主任尊堯

屏東縣政府研考室 王主任文華

國立中山大學公事所所長 高教授明瑞

國立中山大學公事所 吳教授濟華

國立高雄應用科技大學產業與地區發展中心主任 黃教授營芳

義守大學財金系 李教授樑堅

國立中山大學企管系 李教授清潭

國立中山大學管理學術研究中心主任 張教授玉山

（一）蔡敦浩院長：

近二十年來台灣地區迅速發展，「都會區域」乃逐漸形成，基於都會區域中共同生活圈的特性，許多公共議題均跨越單一行政區域的領域，需要各地方政府藉跨域合作的協調機制。台灣南部高高屏三縣市，不論在資源使用、產業關連上都是密切連結，但以往多受限於行政區隔，而難有整合性的規劃。

目前三縣市首長暨一級主管定期召開三方首長會報，為三縣市的共同建設議題建立了合作的協商機制，但是對於較複雜的跨域建設方案的研議，似仍有改善的空間。本學會受經建會之委託，特別安排此一座談會，邀請實際推動地方建設整合的縣市研考首長以及對於理論與實務均有專精見解的學者，共同研討高高屏三縣市可能的跨域合作模式，以及大高雄都會區的跨域建設發展方

案，期能突破既有行政區域劃分的限制，有效解決本區域的共同建設議題，以進一步整合區域內的資源，營造更美好的共同生活圈。

(二) 高雄縣政府計畫室侯主任尊堯：

在民國七〇年代，十大建設計畫在南部投入了許多重工業、石化等建設，然而，這些公司設廠在高雄，卻將總公司設在台北；將污染留在高雄縣，卻將稅金繳給台北市。目前，面對廠商的大量外移，高雄縣政府致力於改善傳統產業的體質，同時，卻要求廠商達成降低環境污染的目標，如何留住產業在高雄縣，甚至說服廠商進駐高雄縣，以降低高雄縣目前失業的問題，亦為高雄縣政府努力的目標。

目前高雄縣產業投資的重點放在：路竹科學園區的開發。民國八十九年四月八日國科會宣佈路竹成為國家第三座科學園區所在地，成為高雄縣政府團隊未來三～五年權力投入的發展重點。

民國八十四年，路竹與台南新市共同角逐第二科學園區，由台南新市獲選，目前，廠商多已進駐。然而，在南科現有廠址廠商須面對古蹟、淹水、地震、高鐵等問題。這段期間，高雄縣仍致力於發展科學園區的準備工作，因此，面對台南科學園區的困境，高雄縣雀屏中選成為國科會選擇新園區的所在地。路竹科學園區預計於今年六月動工，兩年後生產，預估計創造五萬個工作機會。高雄縣政府努力建設周邊道路、水電設施以配合路竹科學園區的需求。目前，高雄縣政府藉由每兩週～一個月與經濟部密集會談推動中，現在可以保證園區未來用水、供電並不成問題，而在聯外道路方面，高雄縣市長正努力開拓中，配合路科聯外道路的開闢，台一線將有八百多戶需拆遷。

然而，高高屏三縣市的发展是息息相關的，前高雄縣政府縣政顧問吳英明教授，鑑於高高屏三縣市其實密不可分，提出「溝通就是契機，對話創造三贏」的概念，集合三縣市的力量，共同解決問題。於是，在民國八十五年五月召開第一次高高屏首長會議，三縣市拋棄本位主義的首長會議誕生，然而，當初的高雄市、屏東縣首長分別為吳敦義與伍澤元，每半年召開一次，三縣市首長分

屬不同黨派，理念落差較大，協商困難，在八十六年，因為地方縣市長選舉而暫緩三縣市首長會議機制，直至八十八年二月，協商會議才恢復，

然而，在目前三縣市的協調溝通機制下，存在有許多缺點，應利用此時三縣市首長同黨派這樣的機會，創造一個永續的協商機制，摒除本位者義，為高雄大都會區居民解決問題，創造三贏的局面。希望各界學者專家能夠提出建議，藉由這些建議的落實，改善高高屏三縣市的溝通機制，而不要讓三縣市的溝通機制被選舉或者其他因素破壞，使得三縣市之間的溝通機制瓦解。

對於改善三縣市溝通機制等議題，我建議先要把三個縣市職權、財政的設計拉向趨於一致，三縣市立場相同，三縣市的能力提升到一致才更能溝通協調。此外，建議鄉鎮市長改成官派，地方自治則藉由村里為單位來實施，如此將能更為落實縣市首長的施政理念。

（三）屏東縣政府研考室王主任文華：

受到民國六十四年中央政府將屏東縣內大部分的平地劃定為農業特定用地、民國七十年又將高屏溪、東港河流域劃定為水源水質水量保護區之影響，再加上高屏溪的天然阻隔，使得屏東縣雖然為以重工業為主的高雄縣之鄰縣，屏東縣並未被開發為繁榮的工業縣，反而到目前仍維持典型農業縣的特色，產生廣大屏東居民外移就業的現象。

然而，這樣的情形，隨著時代的變遷，將有所轉變。在限制法令的鬆綁以及台糖的廣大土地、豐富的水利資源等優勢條件下，現今在橋樑、道路的建設、軍用機廠規劃成民用、捷運與高鐵延伸到屏東等影響下，交通已經可以和高雄縣市連結起來，屏東縣產生了良好的發展契機，未來將朝觀光、科技的目標邁進。

屏東縣在自然條件方面，屏東平原雖為全國第二大平原，然而，總面積約2770平方公里，平原面積卻只有1160平方公里，山地仍佔多數，在山間有著許多風景區，在自然地理條件的優勢下，屏東還有著許多特殊族群，因此，可以發展觀光產業，目前主要規劃包括：墾丁與大鵬灣自然風景區的開發、小琉

球的賭場規劃、客家文化區、六堆客家文化館等。

在科技產業方面，屏東就有農業科技設備資源：如東港水產試驗所；此外，許多研究機構、學術單位（如：高雄醫學大學）將於屏東設分部，將對農業、生物科技有很大的貢獻；再加上屏東天然地質穩定，有利於科技產業設廠；第二代加工出口將於今年六月份動工，發展低污染、高附加價值的產業，未來，在交通建設的配合下，屏東縣有發展農業、生物科技的優勢條件。

高高屏三縣市雖然有自己的個別背景與考量，然而，彼此卻是息息相關的，例如：飆車族在三縣市之間相互流竄，如何共同打擊犯罪的問題；高屏溪的水污染防治問題，需三縣市共同合作才可以達成；捷運的發展，三縣市間的是戶榮互利的，無法分開思考的。高高屏三縣市發展是息息相關的，因此，如何建立三縣市的跨域合作的機制是刻不容緩的重要議題。

（四）行政院經建會都市及住宅發展處郭組長翥玉：

過去許多來自地方的意見，經常發出「重北輕南」、「重西輕東」、「重本島輕離島」、「忽略原住民權利」等的聲音。事實上，經建會在做出各種建設規劃時，絕不會只考慮單一區域的發展，其實是因為各區域的自然資源不同，如果各區域發展都完全相同，其實是缺乏效率的。區域均衡發展的目標難以達成。然而，效率與公平的兼顧往往是相互衝突的，我們所強調的是發展機會的賦予，各區域的發展，不論是在產業方面、交通方面或是生活方面的基礎建設，都必須各區域相互配合，使區域居民資源使用的機會達到均衡。

中央政府的國土計畫與地方縣市政府的發展計畫未必相同，中央政府與縣市首長心中的願景可能不同，面對這樣的困境，我們希望能夠發展出上下溝通的機制，能夠讓中央政府與縣市地方所作的夢漸漸趨於一致。加強國土綜開計畫與縣市綜開計畫之間的聯繫，未來是國土綜開計畫指導縣市綜開計畫，區域計畫改變成功能性計畫，努力將法定的區域計畫變為功能性的計畫，讓縣市綜合發展計畫來取代現在綜合性的區域計畫，這是目前我們努力的目標。因此，經建會藉由這個研究計畫的執行，委託中山大學管理學院協助研究，讓中央得

以了解地方政府心中的願景，以期提出客觀的高雄都會區建設方案，朝向各區均衡發展的目的邁進。

(五) 義守大學財金系李教授樑堅：

在高高屏三縣市發展的差異與跨域合作的基礎方面，三縣市本身在行政層級上就有所差異，舉凡：運作層次、財政收入、政府補助、基礎設施、人民素質、土地範圍等等都是。除此之外，在國土計畫之規劃上，國土發展綜合計畫中對於各縣市之規劃原則與主軸亦有所區別。而在跨域合作基礎方向：交通系統之整合；水資源之開發與規劃；人員的培訓與人力的互通，成立人力資源培訓中心；跨縣市活動之舉辦；縣市間休閒設施與規劃之整合；資訊的互通與彙整，網站上的資訊可以作連結；中央補助經費之統一爭取；高高屏策略聯盟運作之管考強化，訂定短、中、長期的方案。

在地方政府推動跨域建設方案整合的困難方面：首先會面臨到就是，規劃主導權與區域效益之分配，有本位主義的問題。第二，經費之分擔與爭取補助之作法，也是造成整合有困難的原因。第三，行政作業效能與運作方式之協調，冀望三縣市的首長會議所定位的層級，及其決策的有效性可以下授給各個所轄屬的行政機構來共同來統一遵辦，才是建設方案及一些共同議題能夠成功的關鍵。另外，民選首長之間的行政理念未必相同，但如何才能得到落實，還有賴經常性的溝通。

而在跨域建設議題與合作協商模式上，除了交通建設之外，尚有一些議題可以進行合作，包括：高級淨水廠之發包、澄清湖淤泥之清除、路竹科學園區之設立。

最後，在未來改進跨域建設協商機制的構想方面：第一，定期協商、分工主導、經費作彈性協調配置；第二，依議題研請中央部會官員列席；第三，成立縣市共同的智庫，在一些共同議題上提供具體有效的意見；第四，作定期民調，了解市民、縣民的共同的需求及訴求；第五，訂定管制表來了解可行性及面臨困境。

(六) 國立中山大學管理學術研究中心主任張教授玉山：

過去，高雄市在擁有高雄港這個良好的自然環境優勢以及國家經濟建設的支持下，以發展石化、煉油、鋼鐵等重工業為主，進而帶動了營建業、金融業已及其他工商服務業的發展，使得高雄市成為全國第二大都市。

然而，面對今日全球化發展的趨勢，重工業的位置已經不同，傳統產業逐漸外移，於是產生高度的結構性失業，造成傳統產業空洞化與廠房設備荒廢的問題。

面對如何提振產業、振興房市就必須帶動產業活動。然而，帶動產業絕不能只是一味的投入高科技產業，成立工業園區，根本解決之道在於創新思考下一個階段的產業為何。目前高雄已經有許多硬體建設存在，卻未好好利用，所以，要發展產業不能只是依賴硬體建設，一味地追隨過去成功的道路，現在必須以軟體思考來創新，統合資源創造價值，透過小公司來搶食大公司的市場，大公司則必須進行瘦身，產業才能代謝，社會才會進步。同時，營造下一個有利的產業發展環境時，絕對無法以行政區域為界限，必須以整體區域為考量，所以，高高屏三縣市必須拋棄本位主義，提出三縣市的整體規劃。

(七) 國立高雄應用科技大學產業與地區發展中心主任黃教授營芳：

高高屏三縣市的發展有時間上的輪序。過去，為了配合國家發展的需要，投入了重大建設，交通石化產業、鋼鐵工業等等在高雄縣市發展起來。然而，由於時空的變化，高科技產業設在北部，北部因而發展起來了，南部的傳統產業卻衰退了、外移了，南北區域發展產生不均衡的情形。

目前又面對進入WTO以及「大三通」，可預期的南部產業將會面臨到衝擊，南部地區必須共同思考未來發展的產業，透過新的機制，事先做出預防措施，創造出良好的利基，留住產業，才可能找出好的未來。

例如：高高屏三縣市可以共同來規劃金門地區成為一個特別的工業區，留給傳統產業，讓廠商因地利之便可以特案方式引進大陸之勞工，同時，藉由這樣的作法更可以解決這些廠商外移到大陸的政治風險，這樣的作法提供一個

留住產業的方式。

再以三縣市以未來觀光發展為例，絕不能分別獨立建設，應有整合性之規劃，高高屏三縣市共同思考，建立起高高屏三縣市之間的遊覽路線，才能進一步發展出整體的綜效。

(八) 國立中山大學企管系李教授清潭：

在二次大戰之後到九〇年代的區域發展理論史中，區域發展最大的轉變是東歐以及蘇聯的瓦解，可以發現東歐以及蘇聯的瓦解在於各個小區域的發展階段並不相同，資源無法平均分配。因此，高高屏三縣市面對各區域資源不均，必須避免各自為政，找出共同的发展利基，將整合資源分配，以解決內部矛盾，減少資源重複使用的浪費。

在找出共同的发展利基後，更重要的是如何建立起高高屏三縣市整合的步驟，進而轉變為具體的政策，藉由實際的落實這些政策，高高屏三縣市才能共同發展。

重工業的時代，高高屏三縣市遭受了高度的污染，在後工業時代，防治的實際配套做法卻相當不足，將來高高屏三縣市如何制定實際的政策來解決污染的問題或是進一步將過去承受的痛苦，轉換為發展的新方向，致力於綠色、環保產業的開發，也都是高高屏三縣市所必須共同思考的問題。

面對「大三通」與WTO這些衝擊，對高高屏三縣市將會造成重大的影響，我們必須思考高高屏三縣市在轉型後全球化的角色定位為何，共同思考如何利用這些刺激來創造機會，進而帶動整體的區域發展。

(九) 國立中山大學公事所所長高教授明瑞：

高高屏三縣市的發展與資源分配並不均衡，正因為經濟活動區域發展的不均衡，高高屏三縣市產生了跨域合作的誘因。而區域規劃必須跨越個別縣市的本位主義，將其他區域同時納入考量，才能產生一個良好的區域發展計畫。例如：高雄縣在發展路竹科學工業園區時，高雄市、屏東市也必須共同納入來考

量整體的規劃，如此一來高雄都會區域才能共同發展。

整體而言，目前如第二代加工出口區、路竹科學園區、生物科技園區等規劃，事實上仍沒有脫離傳統產業的思考模式，將來產業活動快速改變時，對區域的衝擊將會迅速且劇烈。我們必須利用創新思考來發展下一個世代的產業。

此外，高高屏三縣市的財政資源分配並不均勻，也必須思考如何發展出一個新的分配機制，才能促進高高屏三縣市發展出平衡的區域建設。

中央政府對於地方區域的發展有一套既定的建設方向，同時，地方政府也有一套建設的計畫願景，在建立新對話機制的同時，也不應忽視現在已經存在有中央與地方溝通的機制，我們必須去思考這些現存的機制存在哪些問題，進而提出解決改善之道。

(十) 國立中山大學公事所吳教授濟華：

首先，在跨域觀念的思考上，必須有所澄清，事實上，只要建設所服務的民眾是跨域的就是跨域建設，而不是只受限於交通、工業區、環保等議題。較理想的跨域建設規劃，應該從生活品質、公共服務設施使用機會的公平來思考縣市之間的均衡發展，整合規劃區域設施系統，有效利用區域資源，以達到區域發展均衡的目標。

區域發展已經是未來的發展趨勢，必須藉由了解區域彼此產業的關連，發現區域優勢，進而才能創新發展以創造永久的價值。因此，區域的定位便成為非常重要的議題，高高屏三縣市的資源並不均衡，必須先確定自己的區域優勢，找到自己的區域定位，拋棄中心本位主義，進行區域分工來創造價值，資源才能有效利用，都會整體空間才能建立發展出來。

如何讓南部三縣市更能創造價值，更有競爭力？以屏東縣為例，我個人認為，屏東縣未來的價值並非在高科技產業，也不是在工商業的發展，而是在創造一個良好的高品質生活環境。以這個觀念來看，則區域的定位就變得相當重要。今天要發展高雄都會區，則三縣市各自的定位需要區分清楚，才不會造成

資源的重複浪費，區域之間無法達成分工。區域之間最重要的就是分工，高高屏三縣市須塑造出都會區空間結構的概念，才會具有競爭力。除了資源的整合和區域的分工之外，還有幾點是需要注意的：第一，都會生活圈中所提供的公共設施、服務設施須加以配套整合，充份發揮資源的效率，建立社會服務設施的系統；第二，在區域公平與效率的 trade-off 上，應從生活品質的公平，及公共設施服務機會的公平上來思考。

雖然，早在民國六十八年，就曾經有高雄都會區計畫來進行區域間的協調，然而，由於行政、經費等困難，區域計畫並未執行，區域計畫有名無實。雖然，內政部目前設有區域發展委員會，但是，由於無預算實權，無法推動重大公共建設。如何從體制上來改良，三縣市首長委員會的設置可能有較好的效果。將來高高屏三縣市跨域合作的模式不但要有首長聯繫會報與專業協商會報，更要設置工作團隊來落實執行區域建設，區域共同發展的目標才能達成。

中央政府希望能夠將建設計畫落實，然而，面對中央政府與縣市首長心中的願景可能不同這樣的困境，因此，產生此經建會委託案，希望聽取地方建設的意見、調查地方政府的計畫，經由上下溝通後，再進行投資報酬的分析，建立區域建設計畫的優先順序排列準則，作為經建會未來編列預算審查時的參考依據，朝向各區均衡發展的目的邁進。

（十一）國立中山大學管理學院蔡院長敦浩：

南部的發展似乎充滿了困境與危機，面對全球化的快速轉變和競爭，高高屏三縣市之間如何妥善利用資源共謀跨域合作發展已是刻不容緩的議題。其中，如何創造各縣市之間的跨域合作機制則是未來推動區域整合發展的前題。

近年來，在政治民主化及經濟自由化的持續轉變中，主導國家發展方向的因素，已經從過去強大的國家力量轉變為民間力量的增強。在這個過程中，體制的架構不斷地成長發展。

中央經建會有許多的構想，同時，縣市地方政府也有許多的期望，我們必須藉由 bottom-up 發展出上下溝通的新機制，能夠讓中央政府與縣市地方所作

的夢漸趨一致，使中央政府聽到地方政府的聲音，讓中央可以了解地方政府心中的願景，以期提出客觀的高雄都會區建設方案，朝向各區均衡發展的目的邁進。

台灣整個產業的發展不能孤絕於全球化之外，無論是傳統產業、高科技產業，抑或是新的知識產業等等，都必須以全球網絡的角度來規劃未來區域發展的產業，藉由創意提出新的區域計畫方案，進而創造永續的價值。