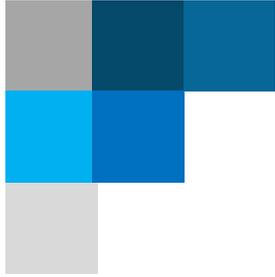


# 都會區域計畫- 跨域城鄉及交通規劃經驗分享

---

鼎漢國土及城鄉規劃中心 吳清如 2022.1.5



# CONTENTS

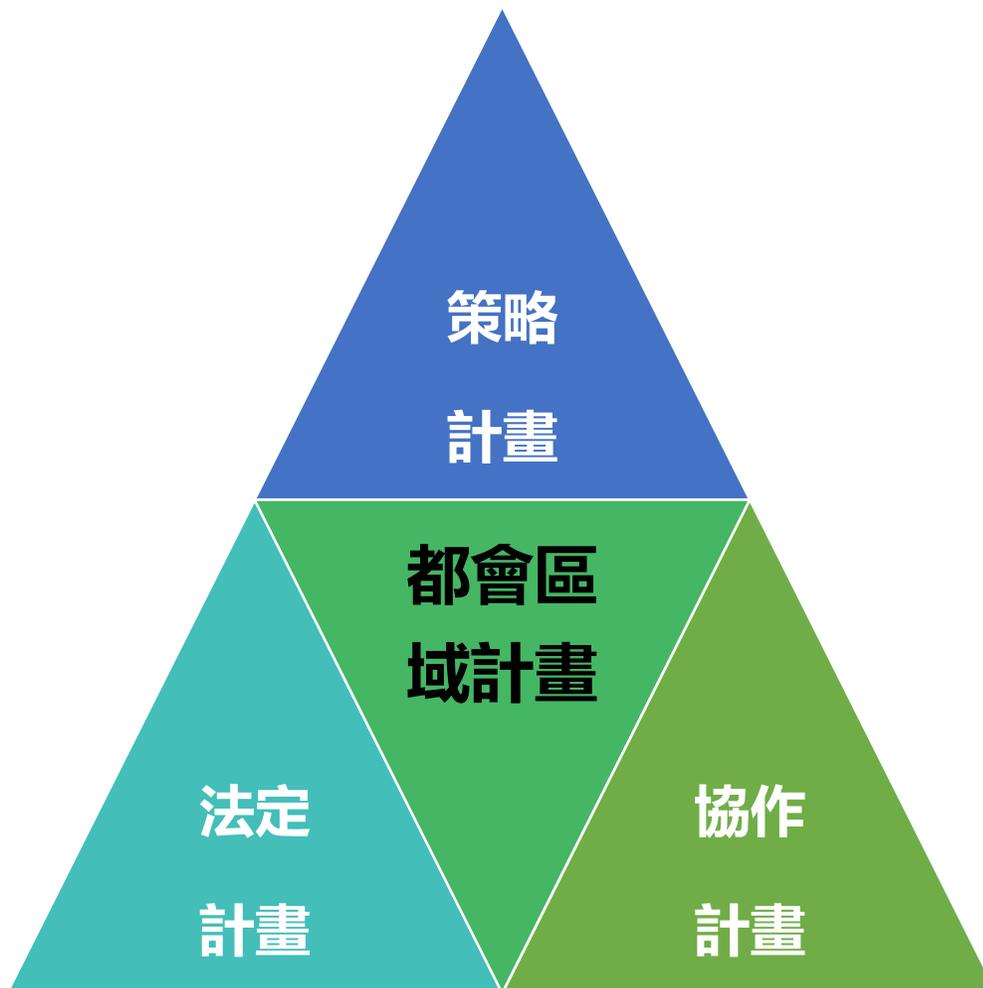
-  **國外都會區域計畫經驗歸納**
-  **南部都會區域計畫**
-  **北北基生活圈跨域空間規劃**
-  **結論與建議**

# 國外都會區域計畫經驗歸納

- 計畫元素
- 計畫範圍
- 法定地位
- 規劃方法
- 成功要素
- 規劃課題及挑戰



## 計畫元素- 策略性、法定性、協作性



## 計畫範圍- 無一致性的劃定方式

都會區名稱 (國家)	空間特徵	都會區與FUA (OECD定義的人口密集區及周邊通勤區) 的關係
布爾諾 (捷克)	單核心	都會區位於 FUA 裡面, 面積比FUA小
布魯塞爾 (比利時)	多核心	都會區與FUA部分重疊, 面積與FUA相近
里爾 (法國)	多核心	都會區與FUA大部分重疊, 面積比FUA小很多
里昂 (法國)	多核心	都會區與FUA部分重疊, 面積比FUA大很多
奧斯陸 (挪威)	多核心	都會區與FUA部分重疊, 面積比FUA大
布拉格 (捷克)	單核心	都會區與FUA部分重疊, 面積與FUA相近
特拉薩 (西班牙)	多核心	都會區位於 FUA 裡面, 面積比FUA小很多
杜林 (義大利)	多核心	都會區與FUA大部分重疊, 面積比FUA小
維也納 (奧地利)	單核心	都會區位於 FUA 裡面, 面積比FUA小很多
蘇黎世 (瑞士)	多核心	都會區與FUA部分重疊, 面積比FUA大很多



## 法定地位- 各種地位類型

**“然而，計畫地位的類型本身並不是有效的都會區計畫的決定因素，關鍵重點在於都會區的策略和實施計畫是否為各層級政府（縱向）和各業務權管部門（橫向）的所有參與者所接受。”**

基於由上而下的法規所制定的法定計畫 (正式計畫)

基於各行政區之間正式協定的合作計畫(半正式計畫)

各行政區之間基於需要所研擬的合作計畫(非正式計畫)



## 規劃方法- 八個行動領域

評估空間發展重要趨勢

界定空間範圍

邀集利害關係人參與規劃及決策

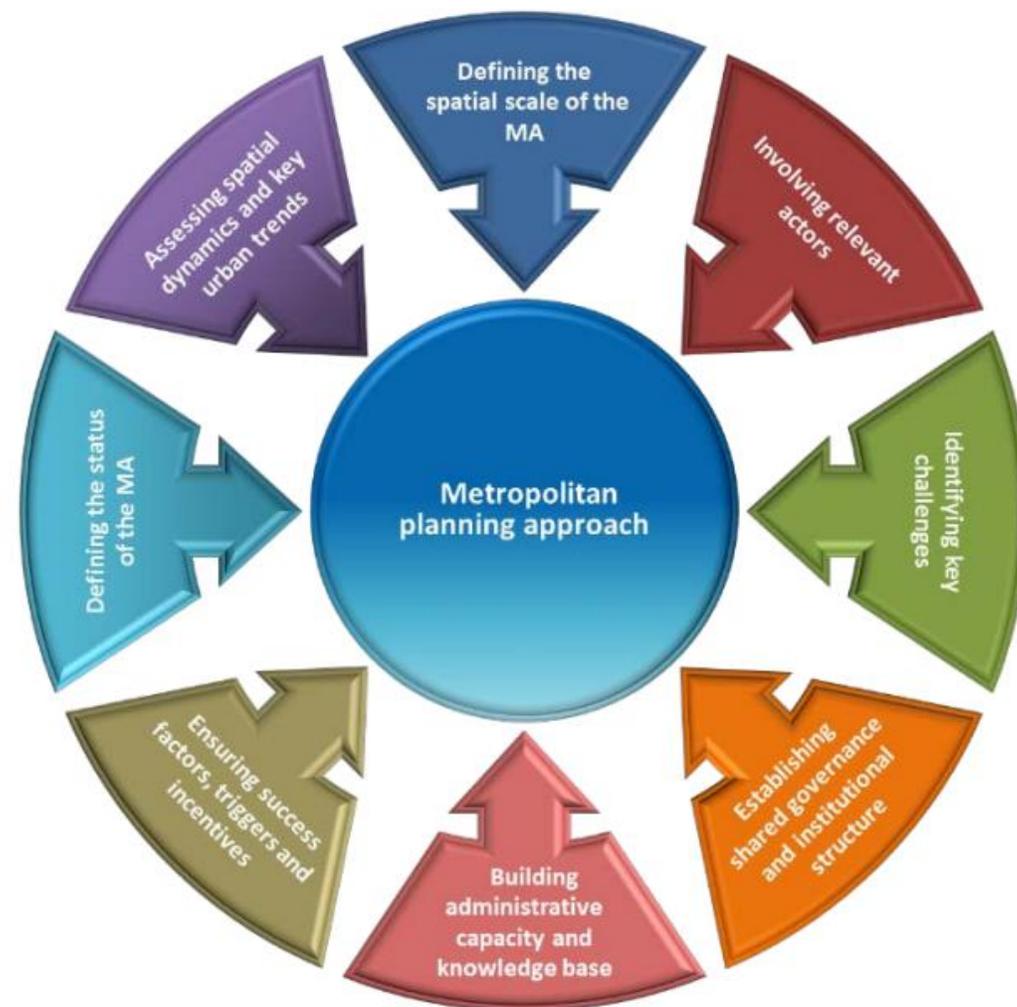
指認關鍵挑戰

建立共享治理及制度

建構行政能量及知識庫

確保成功要素與誘因

界定法律定位



資料來源：SPIMA - Spatial dynamics and strategic planning in metropolitan areas (Final Report ).



# 成功十要素



● 將由上而下的政策與由下而上的合作計畫相結合

● 各級規劃主管機關間的合作

● 更廣泛的利益相關機關參與

● 確保協作流程透明和開放，並建立認知

● 確保「所有人的最小利益」

● 從對大多數參與者具說服力、由下而上的項目開始

● 更高級別政府（例如國家）的政治承諾和支持

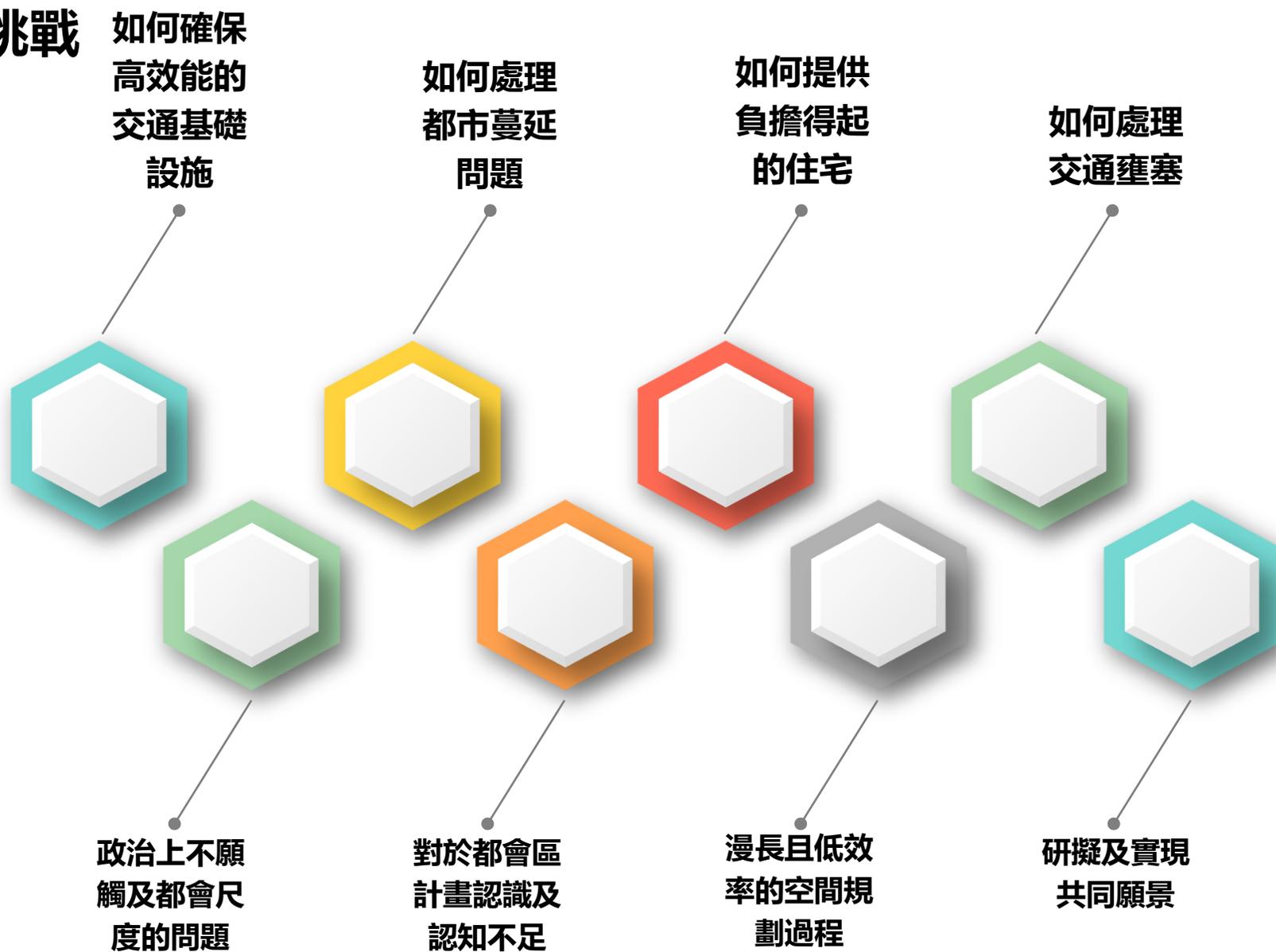
● 動用政治領導與不同參與者合作

● 制定遊戲規則-彈性規劃+嚴格的成長管理

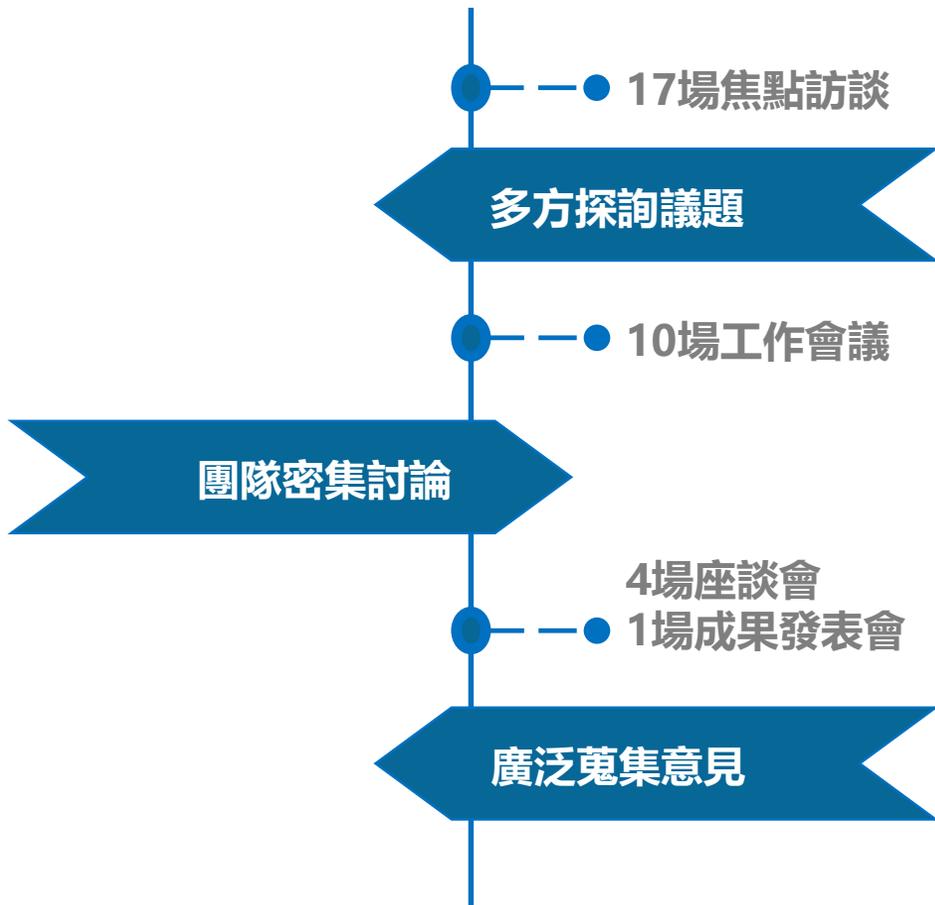
● 以專款及專責機構支持都會尺度的規劃



# 規劃課題及挑戰



# 南部都會區域計畫



- 規劃背景及理念
- 跨域空間策略規劃

計畫主持人：姜渝生

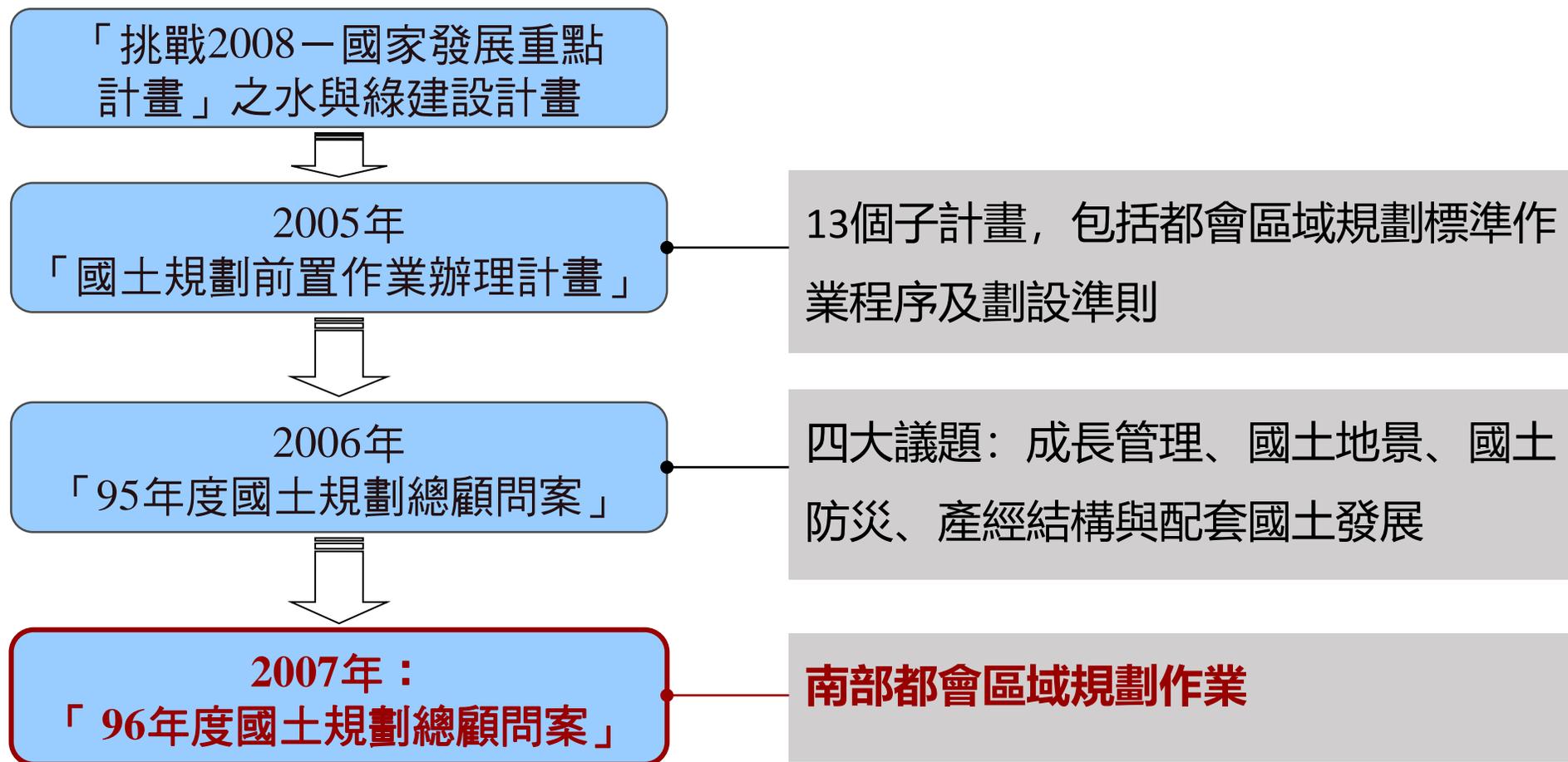
協同主持人：吳濟華、孔憲法

諮詢顧問：王鑫、邱文彥、陳春益、  
曾旭正、華昌宜、黃秉鈞、黃金山

# 規劃背景及理念



## 計畫緣起





## 計畫性質與功能

### ■ 性質(國土法草案第3條)

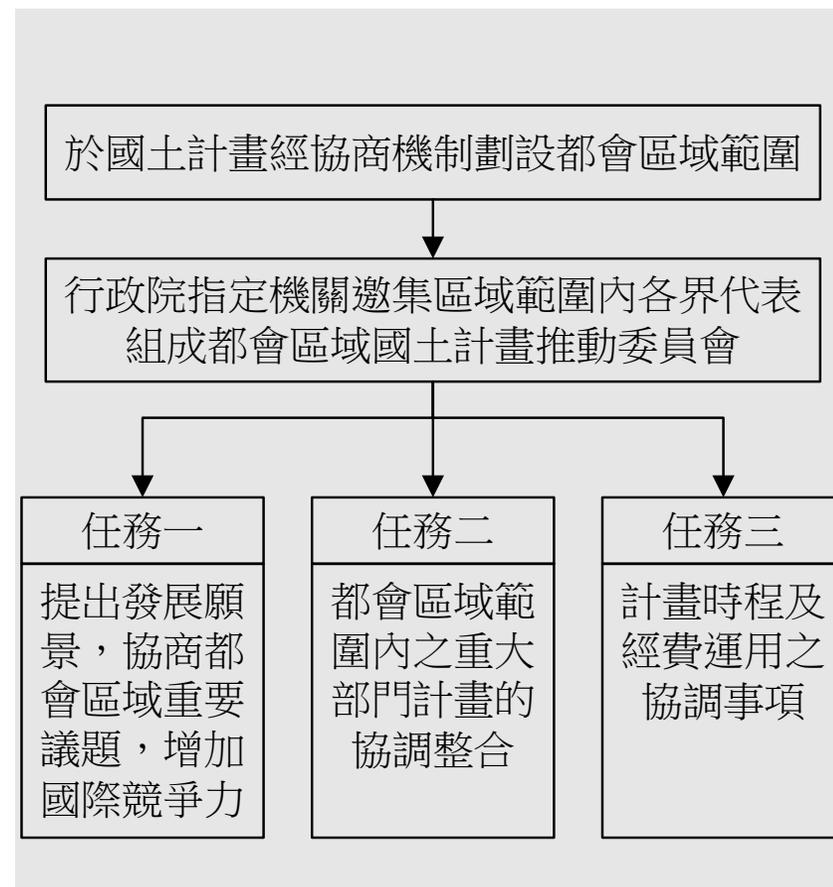
- 依全國國土計畫之指導，所訂定都會區域**策略性**及**協調性**之國土計畫

### ■ 基本原則(國土法草案第4條)

- 提升**國家競爭力**
- 塑造良好都會區域**發展環境**

### ■ 都會區域治理三大任務

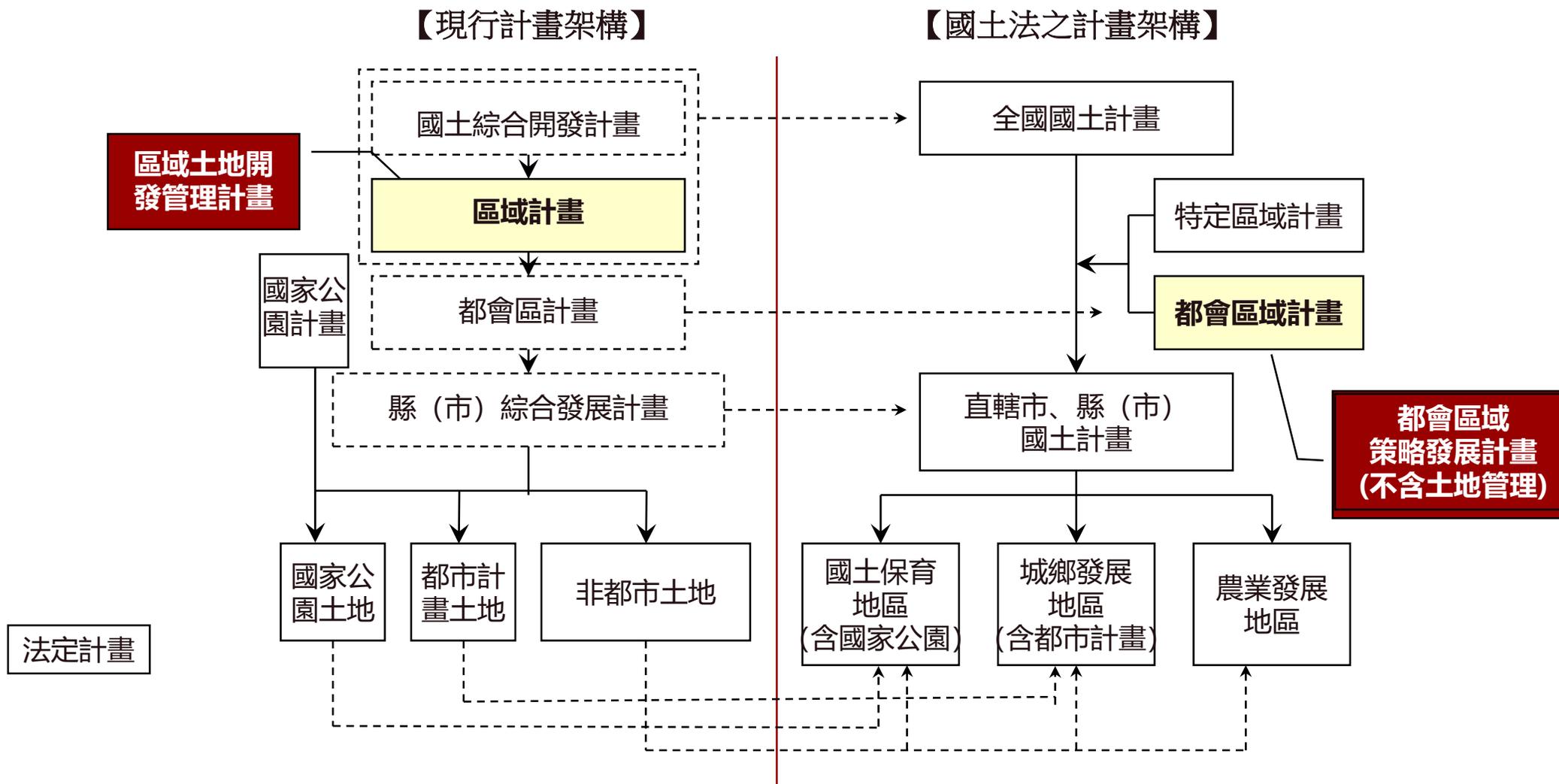
- **願景擬議**與**議題協商**
- 重大建設**協調**
- 計畫時程與經費運用**協調**



推動都會區域計畫之三大任務



# 都會區域計畫與區域計畫之比較





## 規劃範圍

### ■ 研究範圍

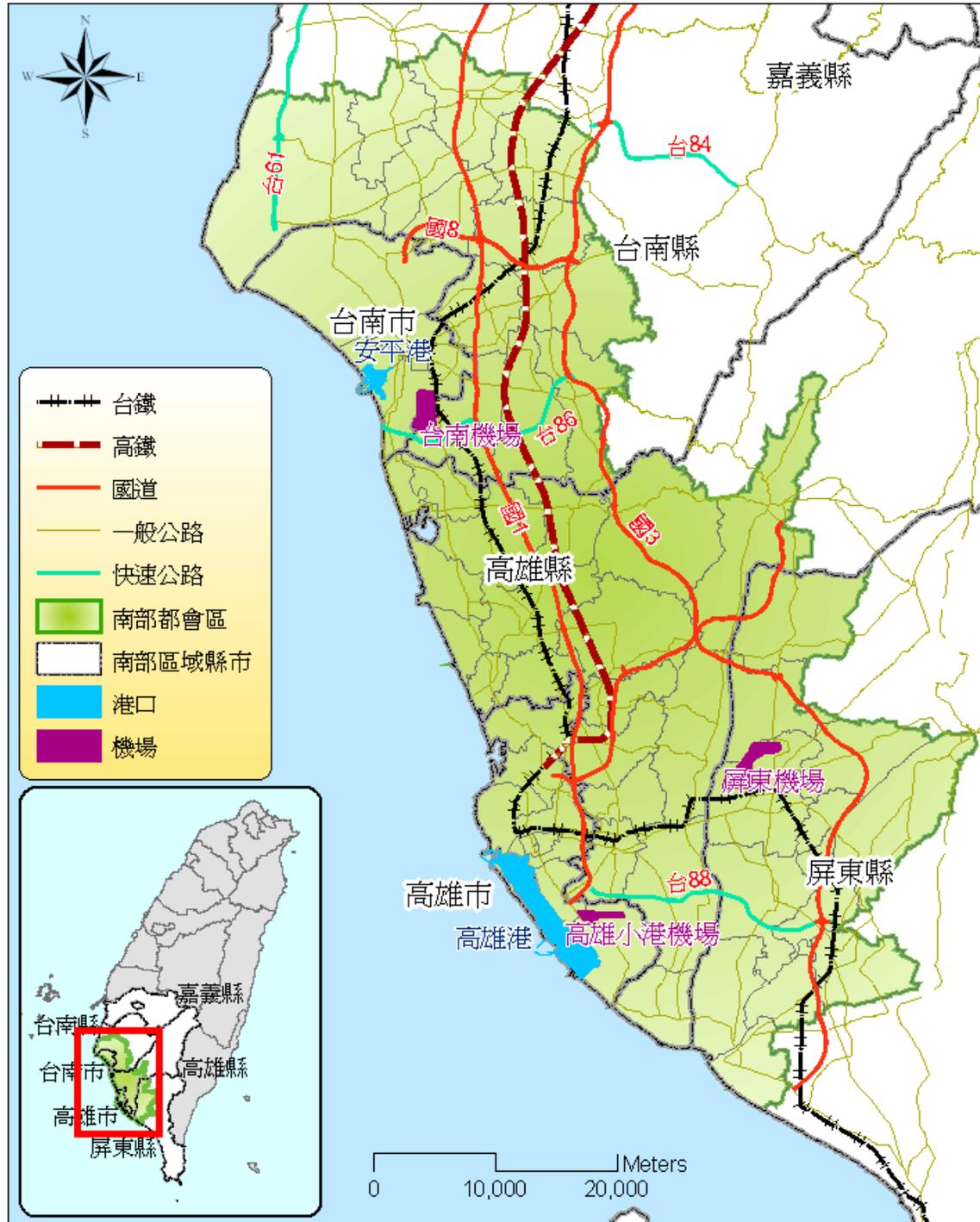
- 南部區域(不含離島)

### ■ 規劃範圍

- 都會區域(採南部區域計畫二通草案之建議)

### ■ 重要議題分析範圍

- 全台或亞太地區





## 計畫預期效益

### 強化地方共識的建立

並使區域整合的議題由目前之南南與高高屏，進一步提昇至南南高高屏的層次

### 促使中央關注南部問題

使中央更全面及深入瞭解南部面臨的問題及想法

### 研擬南部都會區發展策略

提出南部都會區的發展願景、策略及重點部門計畫，可供行政院暨各部會、各地方政府、以及民間部門的參考

### 中央部會業務之配合措施建議

就都會區域計畫的有效落實，其中與中央各部會主管業務有關之配套措施，提出具體建議

### 對現有及形成中計畫提出建議

針對各地方現有及規劃中或形成中之建設計畫提出調整或補充之建議，可供中央審核計畫內容、優先順序及預算分配時之參考依據

### 提出鏈結國土與公建計畫之建議

提出將國土空間審議納入公共建設計畫之核定及先期作業審議程序之機制建議

# 整體：全球重要趨勢

## ■ 永續發展

- 能源危機與發展再生能源 ➡ 綠色能源、綠色產業
- 全球永續發展浪潮 ➡ 重視生態倫理與社會公義

## ■ 區域經濟聯盟與城市網絡

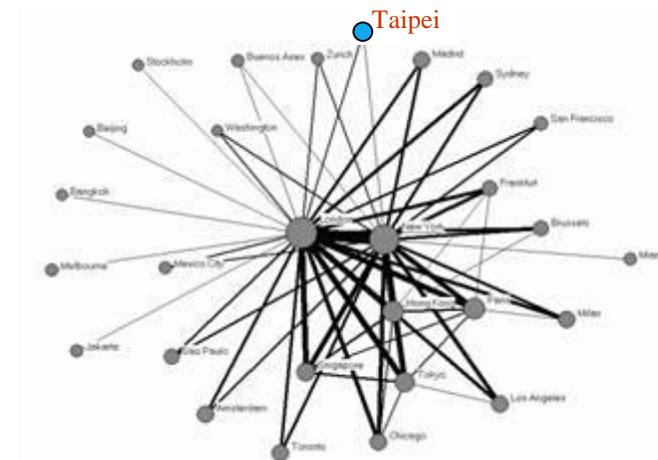
- 知識經濟全球競技 ➡ 核心城市的重要性提升
- 區域經濟聯盟 ➡ 經貿壁壘致使非聯盟國家面臨邊緣化
- 國際運輸軸心化 ➡ 國際港埠相對優勢消長
- 世界城市網絡形成 ➡ 各地區應設法納入城市網絡

## ■ 回歸個體存在價值

- 健康城市 ➡ 符合人性需求的城鄉生活空間
- 人本交通 ➡ 注重公共運輸服務與人行空間
- 體驗經濟 ➡ 發見獨特性創造體驗價值
- 創意設計 ➡ 善用創意提高產業附加價值
- 半農半X / 歸農 ➡ 重建農業價值



全球三大經濟板塊



世界城市網絡



## 整體：全球競爭力滑落

### ■ IMD整體國家競爭力評比

- 採取四大構面共314項指標評估全球61個國家競爭力
- 2006年台灣全球競爭力評比排名全球第18名，較2005年排名退後7名，同期亞洲國家多數排名進步，僅台灣、泰國與南韓排名退後
  - 經濟表現排名27
  - 政府效能排名24
  - 企業效能排名14
  - 基礎建設排名20

IMD整體國家競爭力排名

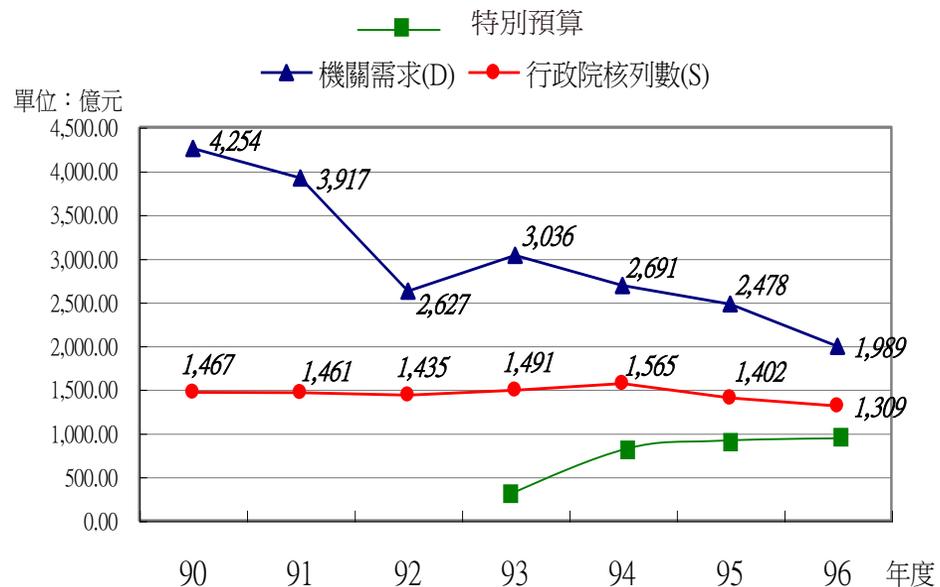
國家	2006	2005	2004	2003	2002	2001
香港	2	2	6	10	13	4
新加坡	3	3	2	4	8	3
臺灣	18	11	12	17	20	16
日本	17	21	23	25	27	23
泰國	32	27	29	30	31	34
馬來西亞	23	28	16	21	24	28
南韓	38	29	35	37	29	29
中國	19	31	24	29	28	26
印度	29	39	34	50	41	42

資料來源：World Competitiveness Yearbook 2005-2006，IMD

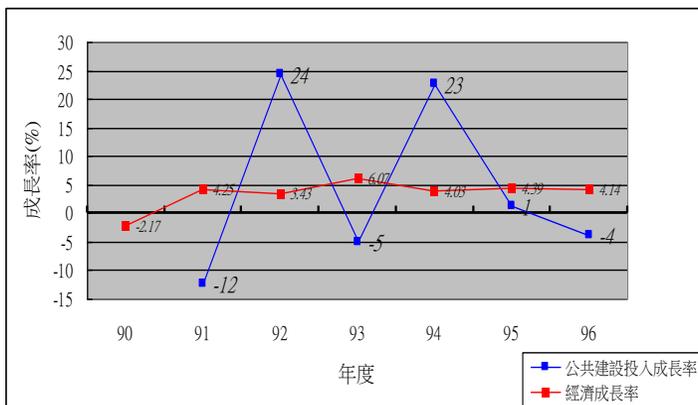


## 整體：財政緊縮且投資效率不彰

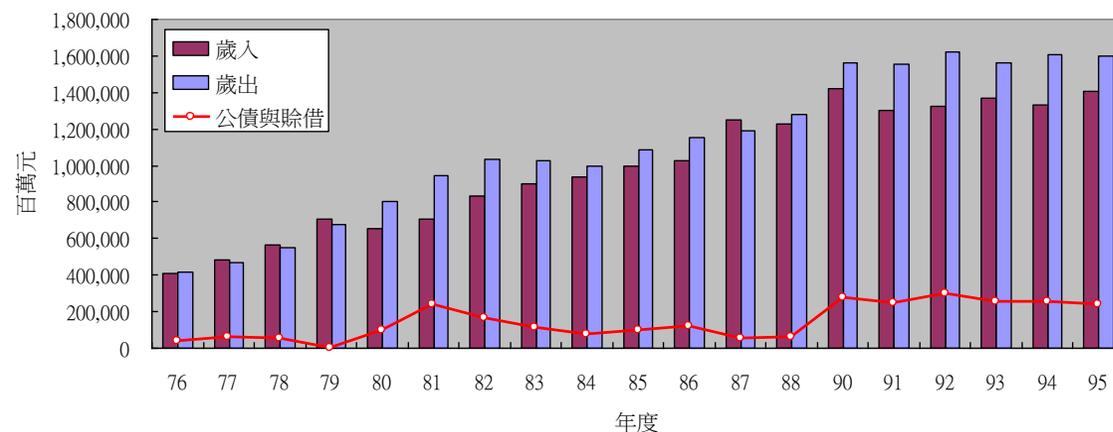
- 公共建設經費需求規模遠大於供給
- 僧多粥少導致許多計畫經費無著落，建設牛步化
- 公共投資與經濟成長關係不明確



公共建設中央公務預算供需趨勢圖



歷年公共建設支出與經濟成長率之關係



歷年中央政府收支概況

## 南部：自然資源條件具相對優勢

- 日照充足、晴天日數多
- 地形平緩、平原廣闊
- 天然良港

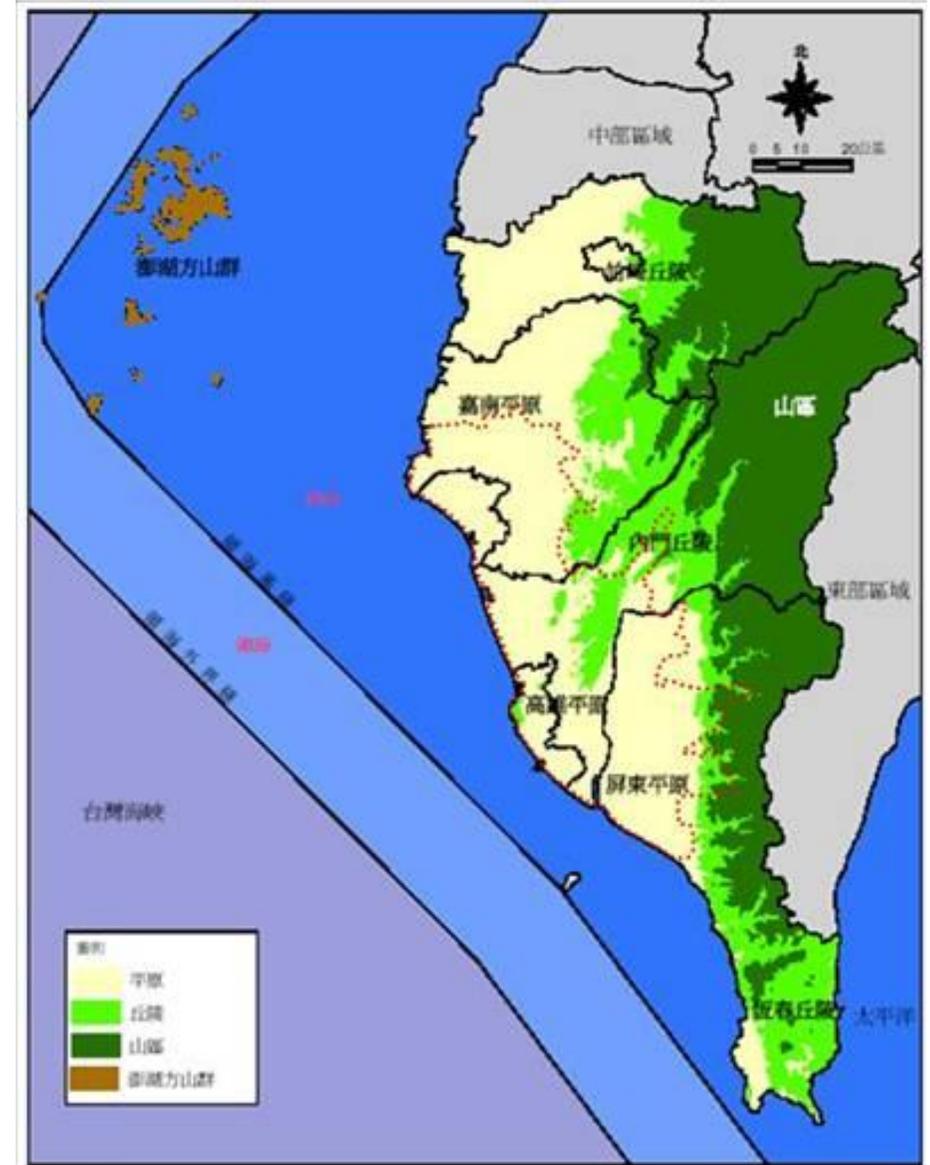
區域自然環境特色彙整表

項目\區域別	北部區域	南部區域
氣候	副熱帶氣候	熱帶氣候
降雨	乾季不明顯	夏雨集中
地形	地形複雜	平原廣闊，土壤肥沃
水文	淡水河流域廣，水量豐，具航運之利	河川洪枯流量變化大；曾文溪水量較豐，具航運之利
天然港灣條件	基隆港	高雄港



資料來源：李文興等，向太陽借能量

臺灣地區全日日射量分佈



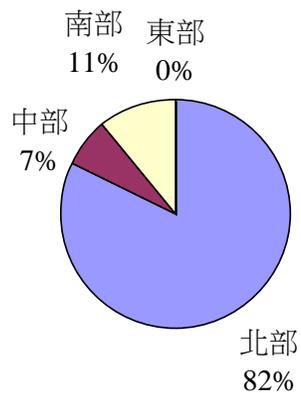
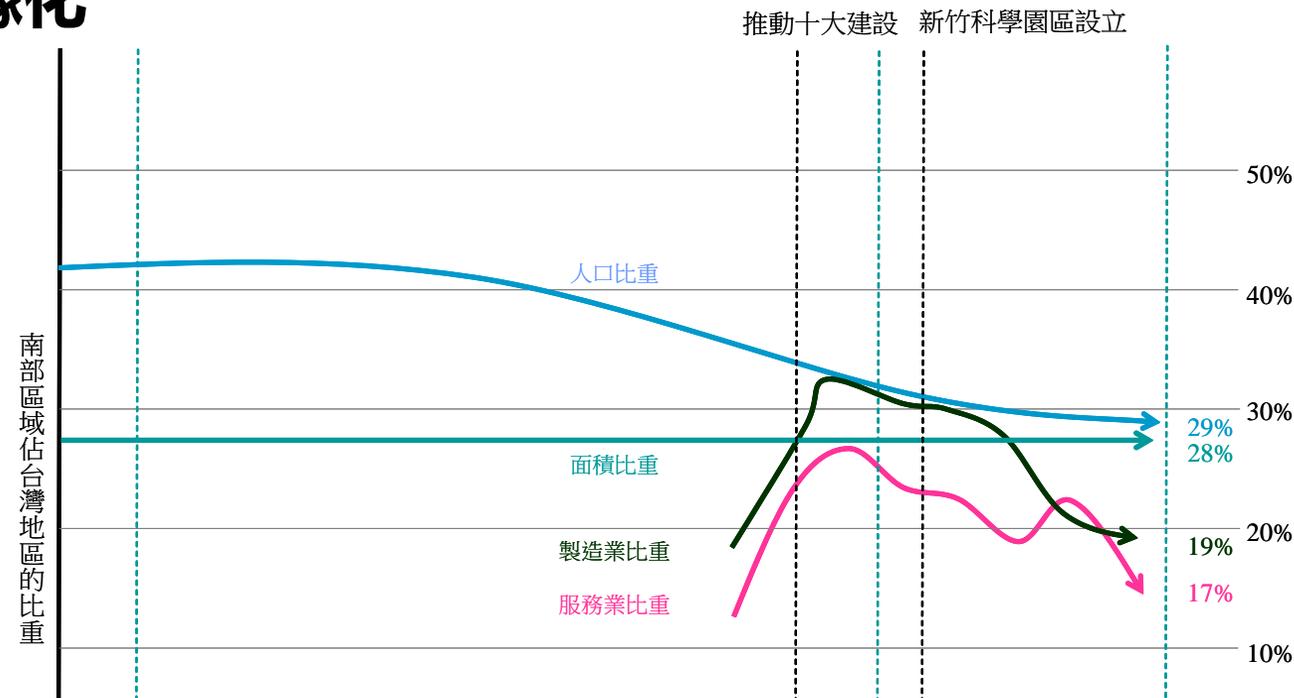
圖片來源：南部區域計畫二通草案

區域地形圖

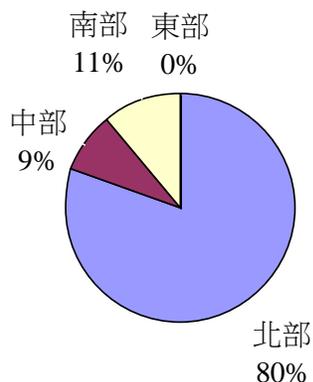


# 南部：人為發展導致逐漸邊緣化

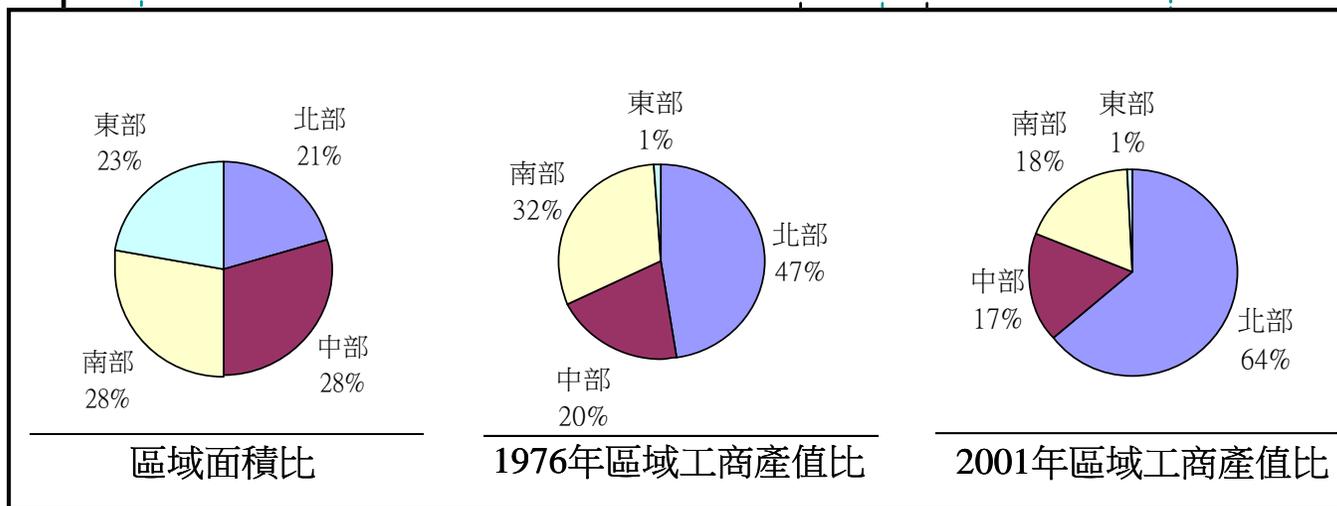
- 南部百年間消長趨勢顯著
- 未能順利接軌全球經濟是南部邊緣化主因



2004年空運出口



2004年空運進口



## 南部：區域的比較劣勢

### ■ 企業營運總部

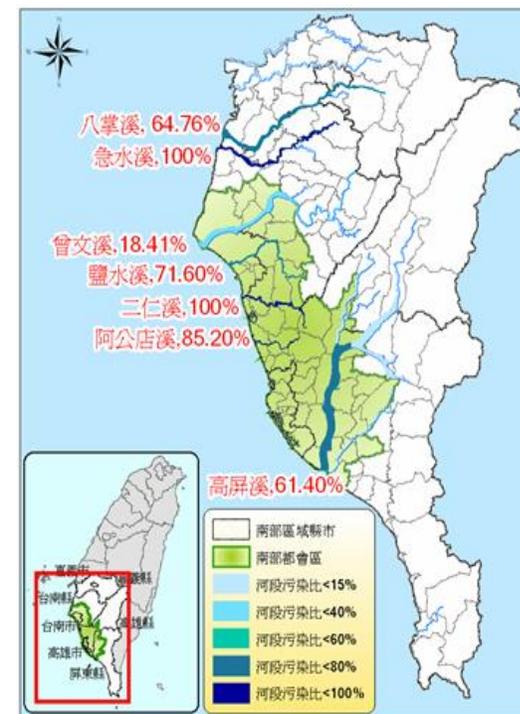
- 全國企業營運總部約490家，其中設於高雄市者僅19家，顯示南部區域在企業經營上居區位劣勢

### ■ 物化環境劣化

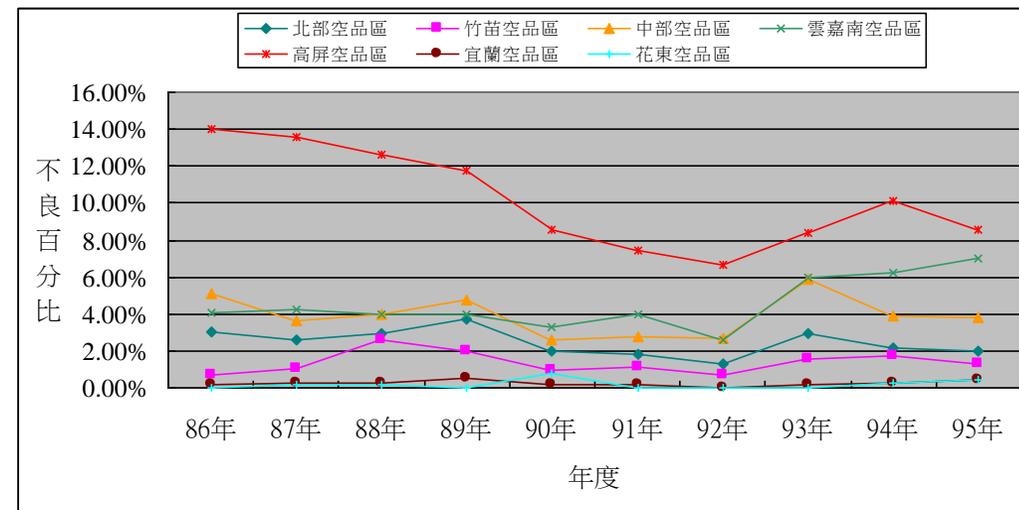
- 高屏、雲嘉南空品區空氣品質不良率高
- 河川污染嚴重

### ■ 生活機能

- 居住空間較大，但居住機能滿意度低，主要因重要設施可及性普遍不足以及物化環境劣化



南部區域污染河段



民國86年至95年臺灣各空品區空氣品質不良比例比較圖

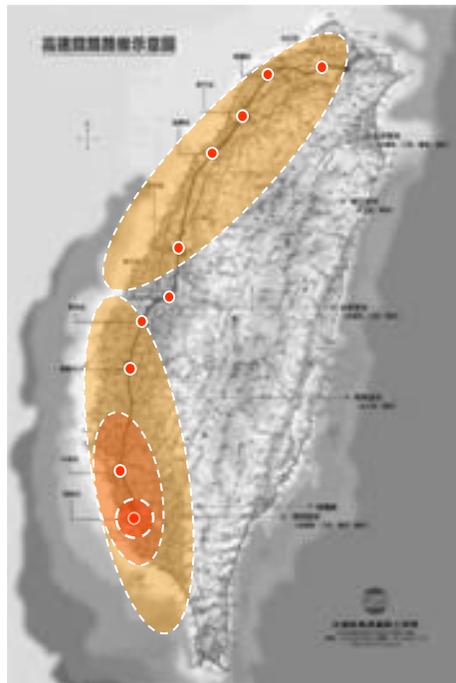
## 南部：未來面臨三大危機(1/2)

### ■ 高鐵空間革命的危機

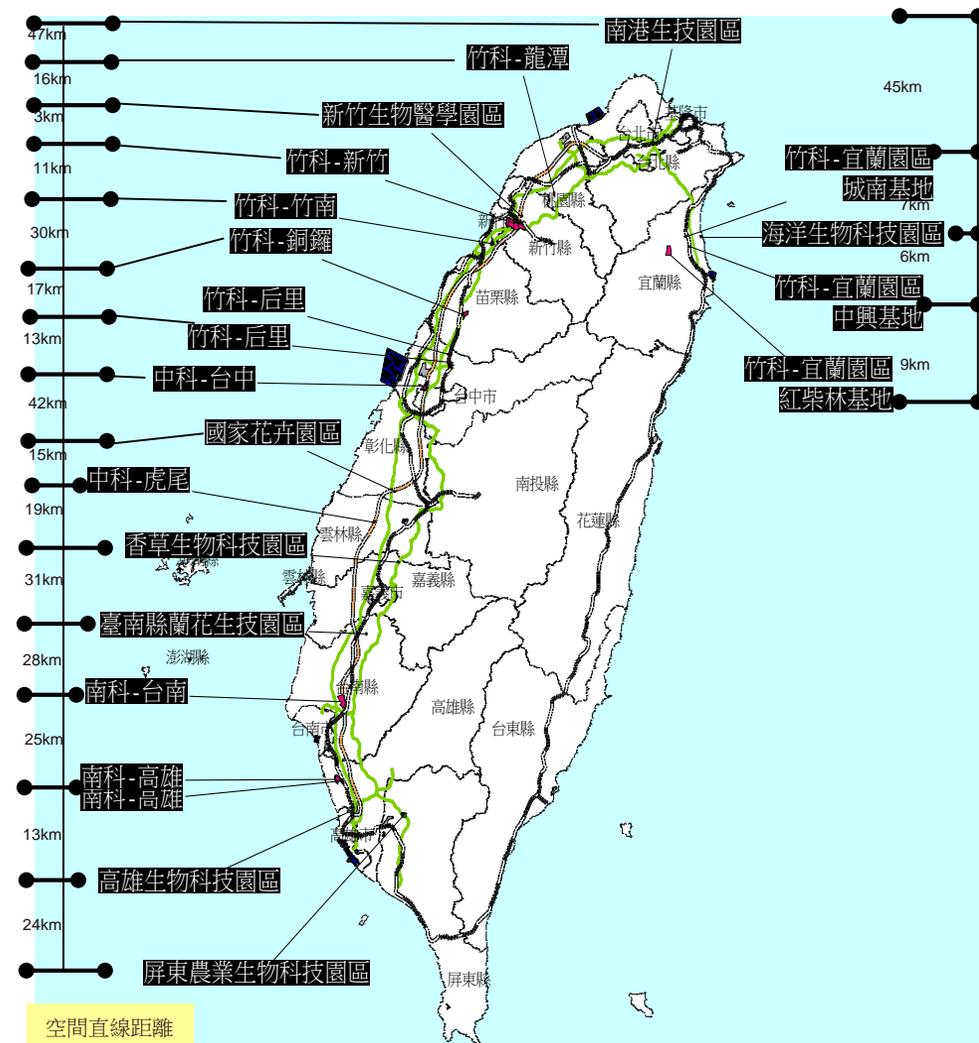
- 高鐵使中部納入北臺通勤圈，南部與中部區位競爭力發生消長

### ■ 新科學園區及高鐵特定區使北部用地不足之限制獲得紓緩，南部的發展相對更受影響

- 高鐵特定區開發與科學園區廠商進駐皆顯示「中熱南冷」的現象



高鐵通車後臺中已經納入台北的通勤圈



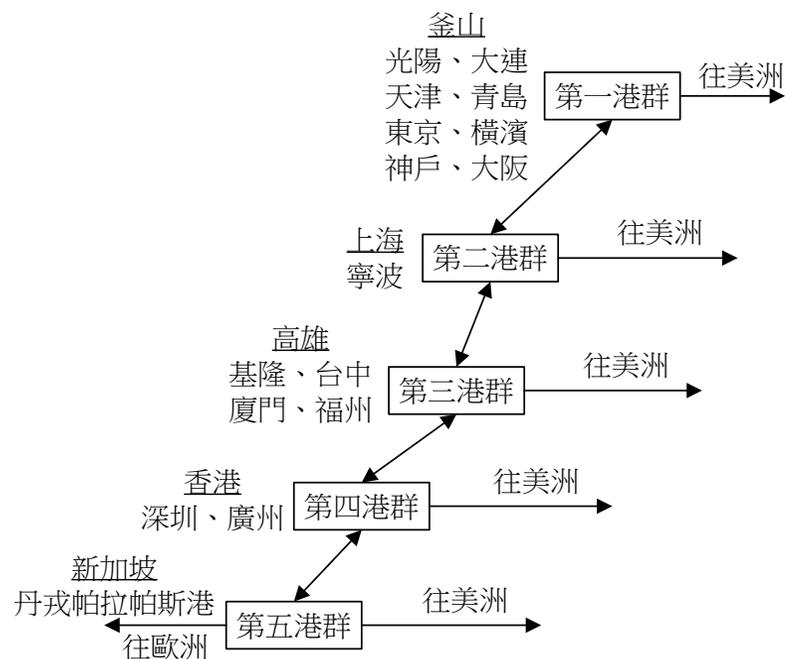
釋出大量科學園區紓緩北部原來用地不足問題



## 南部：面臨三大危機(2/2)

### ■ 港群化威脅高雄港的轉運功能

- 鹿特丹與杜拜快速成長，高雄港世界第六貨櫃港排名將不保
- 外部面臨廈門港的威脅；內部有台北港的競爭



亞太地區港群結構圖

十大貨櫃港排名與貨櫃量一覽表

排名		港別	貨櫃裝卸量		成長率 (%)
2006年	2005年		2006年	2005年	
1	1	新加坡	2,479	2,319	6.9
2	2	香港	2,354	2,260	4.1
3	3	上海	2,171	1,808	20.1
4	4	深圳	1,847	1,620	14.0
5	5	釜山	1,204	1,184	1.7
6	6	高雄	977	947	3.2
7	7	鹿特丹	969	929	4.3
8	9	杜拜	892	762	17.1
9	8	漢堡	886	809	9.6
10	10	洛杉磯	847	748	13.2



## 基本對策：一點多心空間佈局

### ■ 一點多心(multi-center node)空間佈局策略

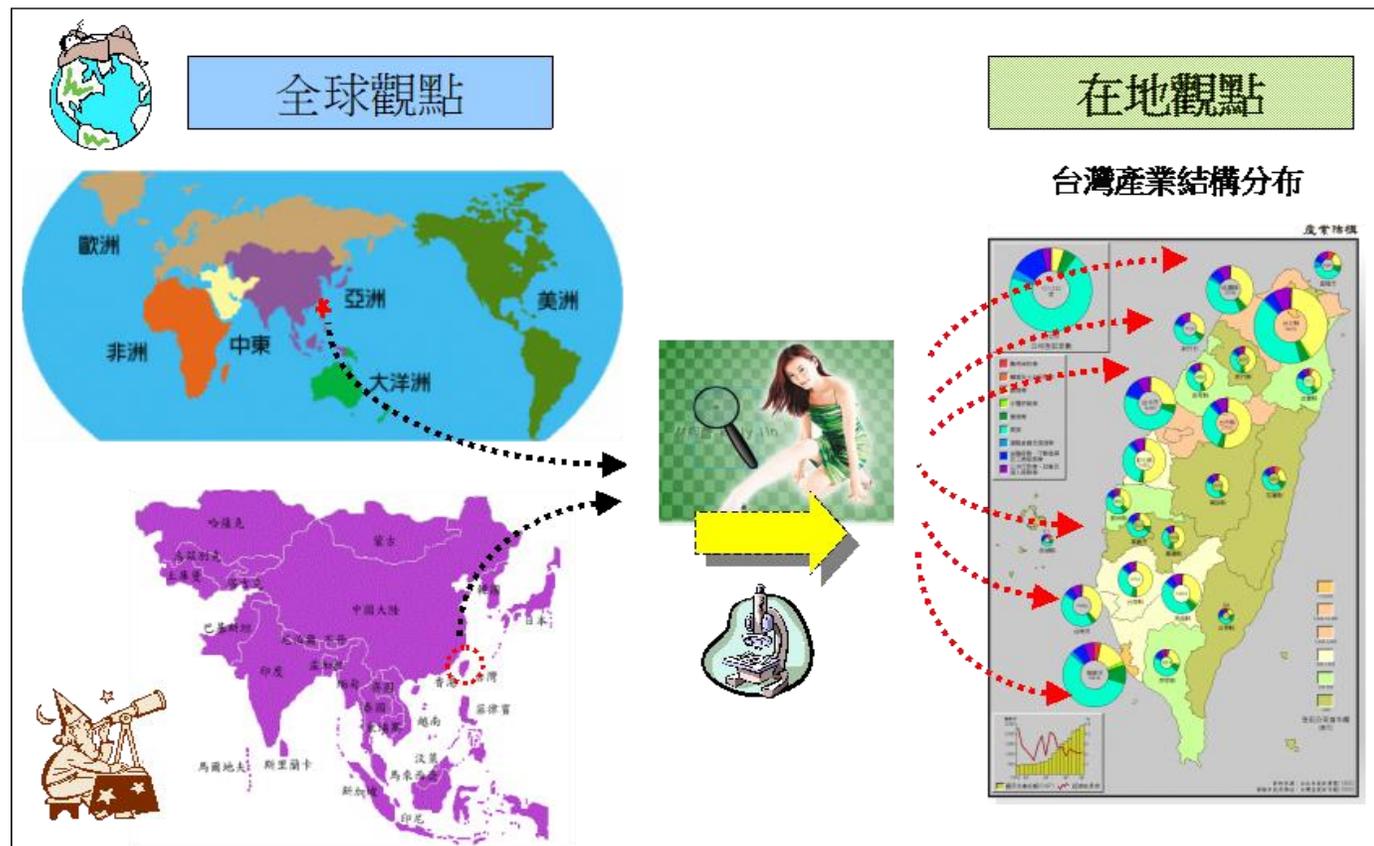
- 全球網絡中臺灣為一重要節點(node)
- 內部則為帶狀串聯的多心

### ■ 強化對外國際門戶

- 北部與南部主要門戶
- 中部與東部次要門戶
- 強化海空雙港

### ■ 內部空間資源再結構

- 整合產業縱貫成長帶
- 優勢互補的多核心都會軸
- 透過運輸與資訊系統密切結合



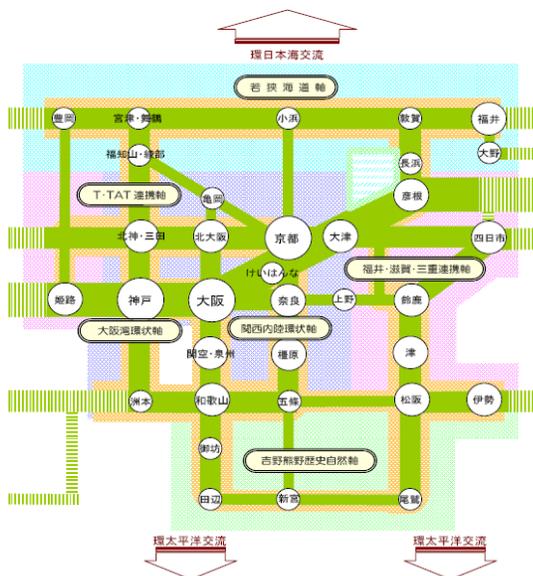
臺灣空間結構「一點多心」佈局示意圖



# 基本對策：區域分工整合(1/2)

## ■ 分工整合強化對外競爭力將餅做大

- 臺灣與全球產業經濟分工整合
- 臺灣內部各區域間分工整合
- 區域內各區塊分工整合



日本近畿圈的多核格子空間結構示意圖

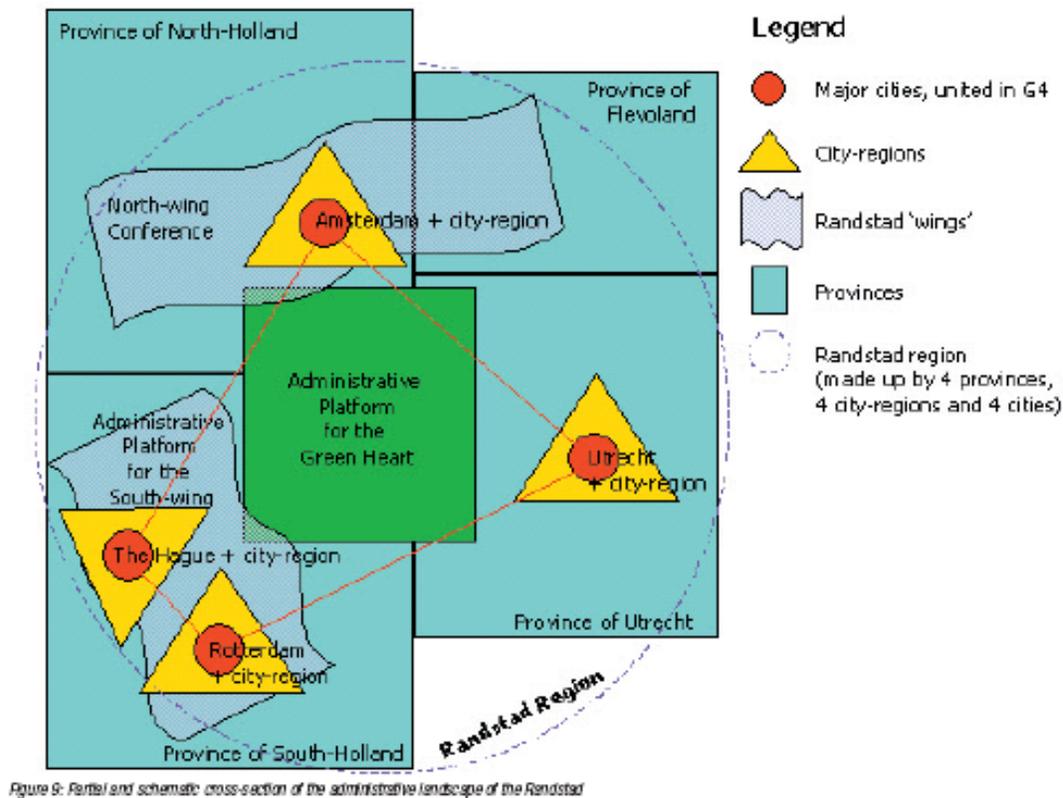


Figure 9: Partial and schematic cross-section of the administrative landscape of the Randstad

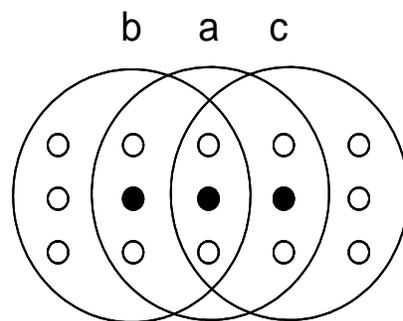
荷蘭The Randstad都市網絡架構示意圖



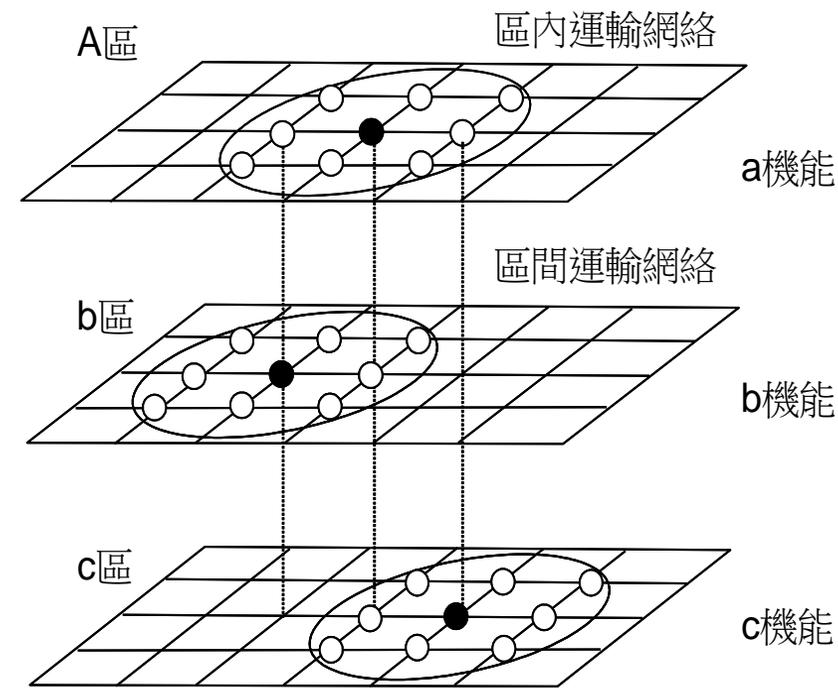
## 基本對策：區域分工整合(2/2)

### ■ 公共設施/重大建設地區分布

- 依空間機能分工適度分散化
- 避免優勢地區的「全得」及弱勢地區的「全無」
- 透過運輸及網路加強空間整合



● 核心地區  
○ 周邊地區



空間機能分工概念圖



## 基本對策：兼顧效率與公平

### ■ 區域均衡的概念

- 非齊頭式公平
- 公平/效率權衡
  - 效率原則下兼顧合理的地區公平性
- 國家整體的經濟發展水平下，各區域有權利享受一定程度的基本平均生活水準

### ■ 地區性優惠措施/弱勢地區對策

- 不過度違背市場機制下對較弱勢地區提供地區性優惠措施
- 對不具發展潛力的弱勢地區提供公平性對策

案例：首爾市外國投資租稅優惠措施

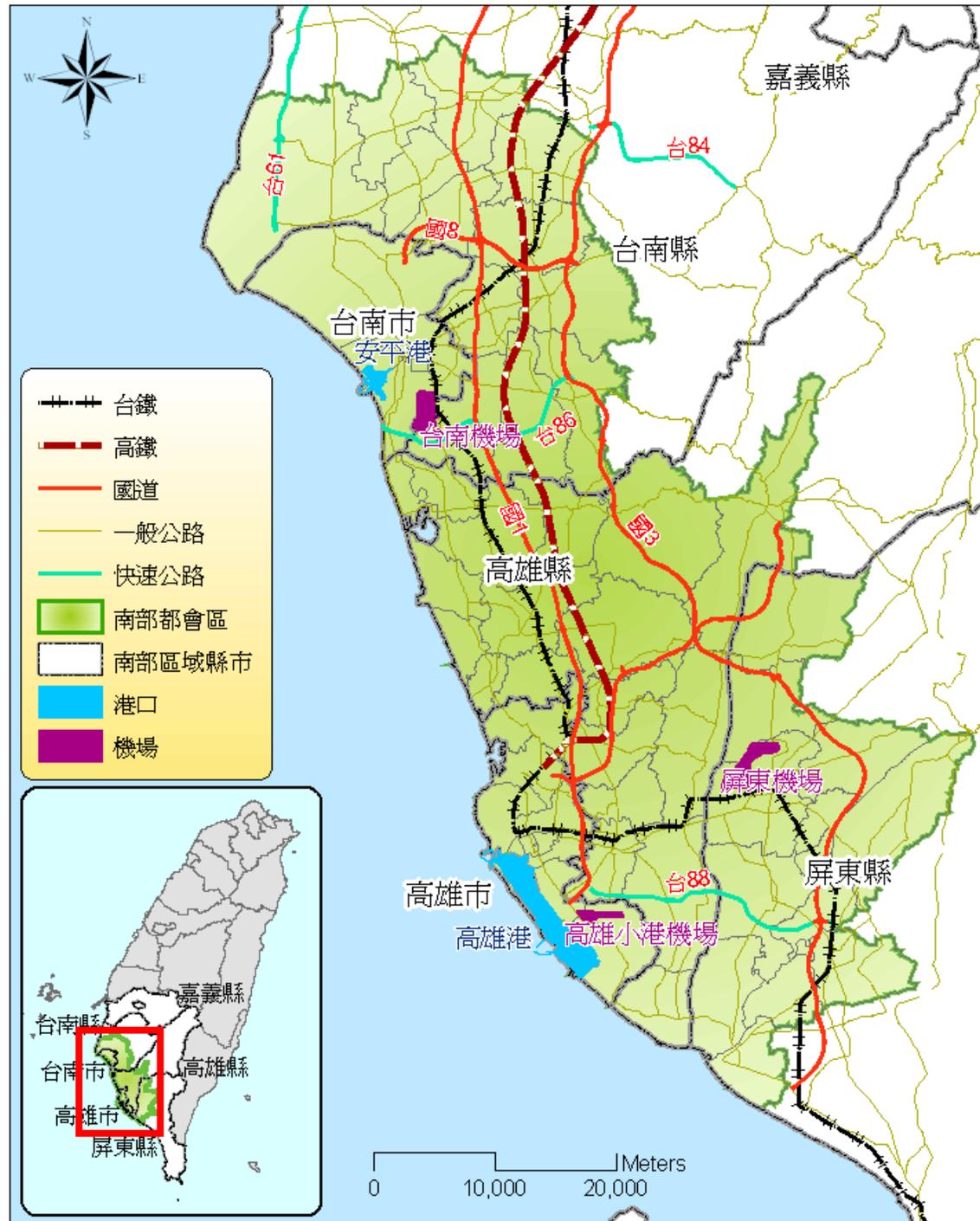
稅目	減稅內容	對象
國稅、法人稅、所得稅	所得發生第一年起七年內100%免稅；八至十年50%減稅	技術密集型產業
地方稅、取得稅、財產稅、綜合土地稅、登記稅	營業日起七年內100%免稅，八至十年50%減稅	產業支援型服務業
關稅(包括特別消費稅及增值稅)	資本財貨100%免減	外國人投資地區、地產業自由貿易區、保稅區、地產業

# 跨域空間策略規劃



## 都會發展特質

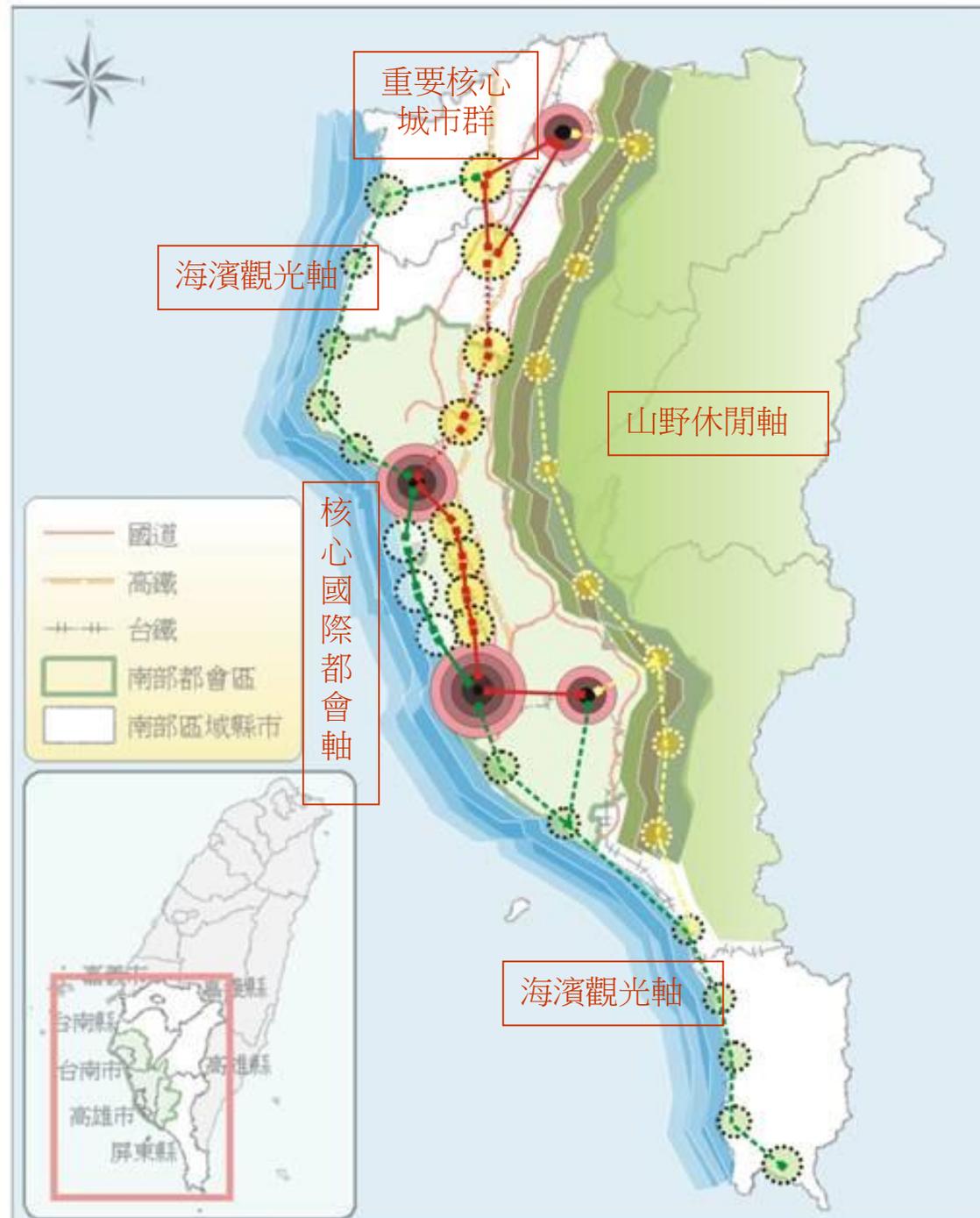
- 海洋都會
- 熱帶都會
- 開台文化發源地
- 重要海空門戶都會
- 重化產業機能都會
- 空間中心性不強的都會
- 面臨資源威脅的都會





## 都會區域空間架構

- 具有核心運籌機能的核心國際都會軸
- 具有獨特性與吸引力的重要核心城市群
- 具有良好生活機能的支援衛星城鎮
- 具有啟動效應的策略性發展區
- 活化多元的鄉村空間
- 賦予新價值的山野及濱海空間





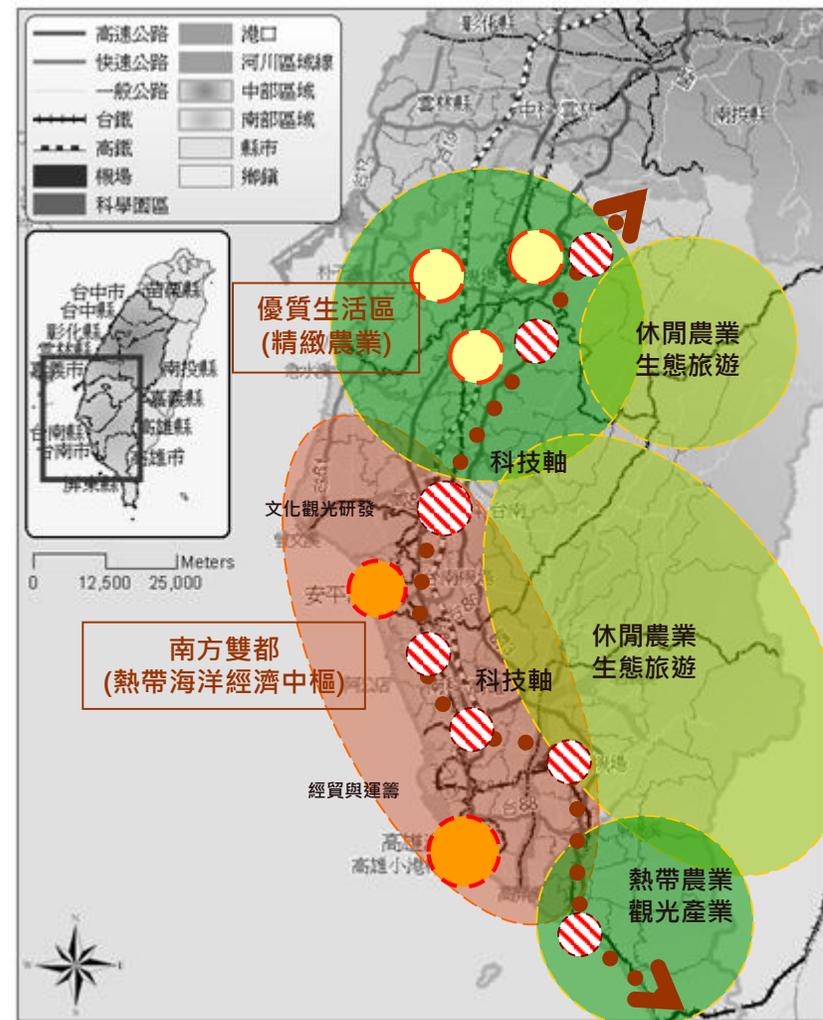
## 區域經濟分工

### ■ 國際定位

- 自由經貿地區：國際樞紐港 / 產業園區
- 自由觀光地區：國際觀光港 / 景觀與文化特色資源
- 熱帶經濟典範：農業生技 / 觀光 / 綠色能源

### ■ 島內定位：海洋首都-熱帶海洋經濟圈

- 國際經貿運籌中心：高雄市
- 國際觀光服務中心：臺南市
- 文化創意中心：嘉義市、高雄市、臺南市
- 綠色能源產業群：臺南縣、高雄縣、屏東縣
- 農產生技產業群：屏東縣、臺南縣、嘉義縣、高雄縣





## 都會區域願景

### ■ 功能定位：文化與海洋雙核新都會

- 臺灣的文化首都及海洋首都
- 亞太地區通往歐美之門戶
- 亞太地區重要國際城市
- 嘉南與高屏地區專業分工體系之發展核心
- 健康城市及優質可居住城市

### ■ 發展主軸

- 主軸一：自由經貿都會（以國際港與新南部國際機場為主）
- 主軸二：國際觀光都會（以府城文化與高雄、安平港濱為主）



亞太地區世界城市位階一覽表

世界城市位階	完全機能世界城市	主要世界城市	次要世界城市	成形中世界城市
城市名稱	東京 香港 新加坡	首爾	雅加達 大阪 台北 曼谷 北京 上海	新德里 胡志明市 廣州

資料來源：Cities, 16 (6), (1999), 445-458

# 空間發展概念

## ■ 空港市經貿城

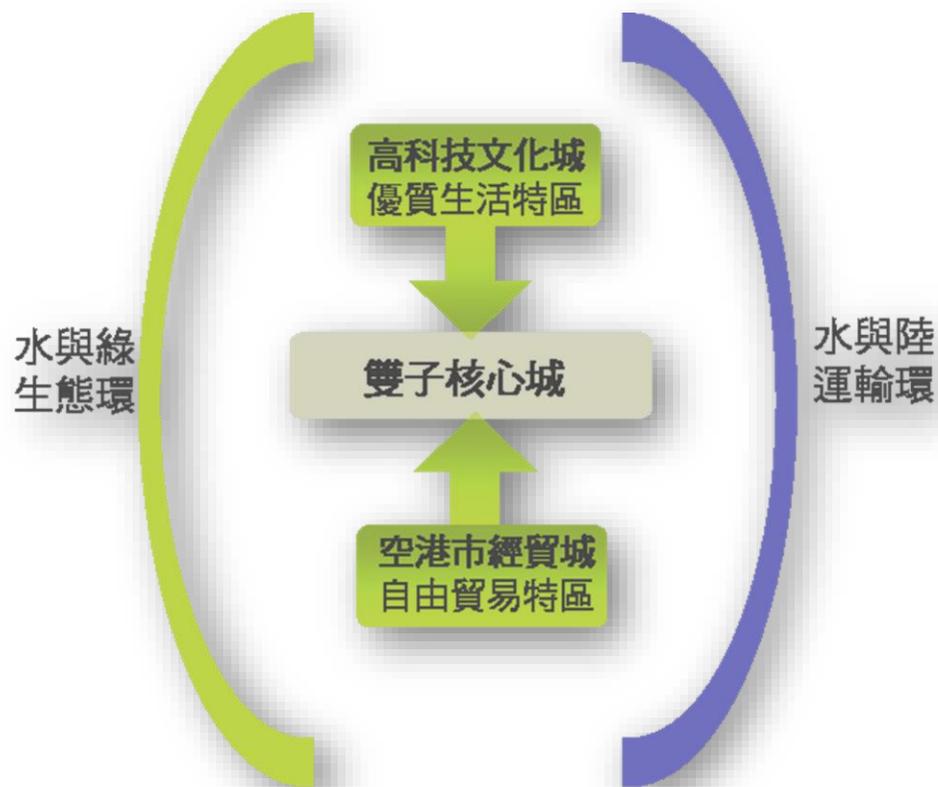
- 空港市合一
- 自由貿易特區
- 納入全球經貿體系的重要節點

## ■ 高科技文化城

- 府城歷史人文
- 悠閒的生活氛圍
- 科技網絡數位化的優質生活空間

## ■ 微笑雙曲線環

- 水與綠生態環
- 水與陸運輸環



南部都會區微笑循環雙曲線規劃概念構想  
兼顧生態與經濟的可持續發展



## 發展分區劃分

### ■ 都會核心發展區

- 雙核

### ■ 衛星發展區

- 多星

### ■ 都會支援區

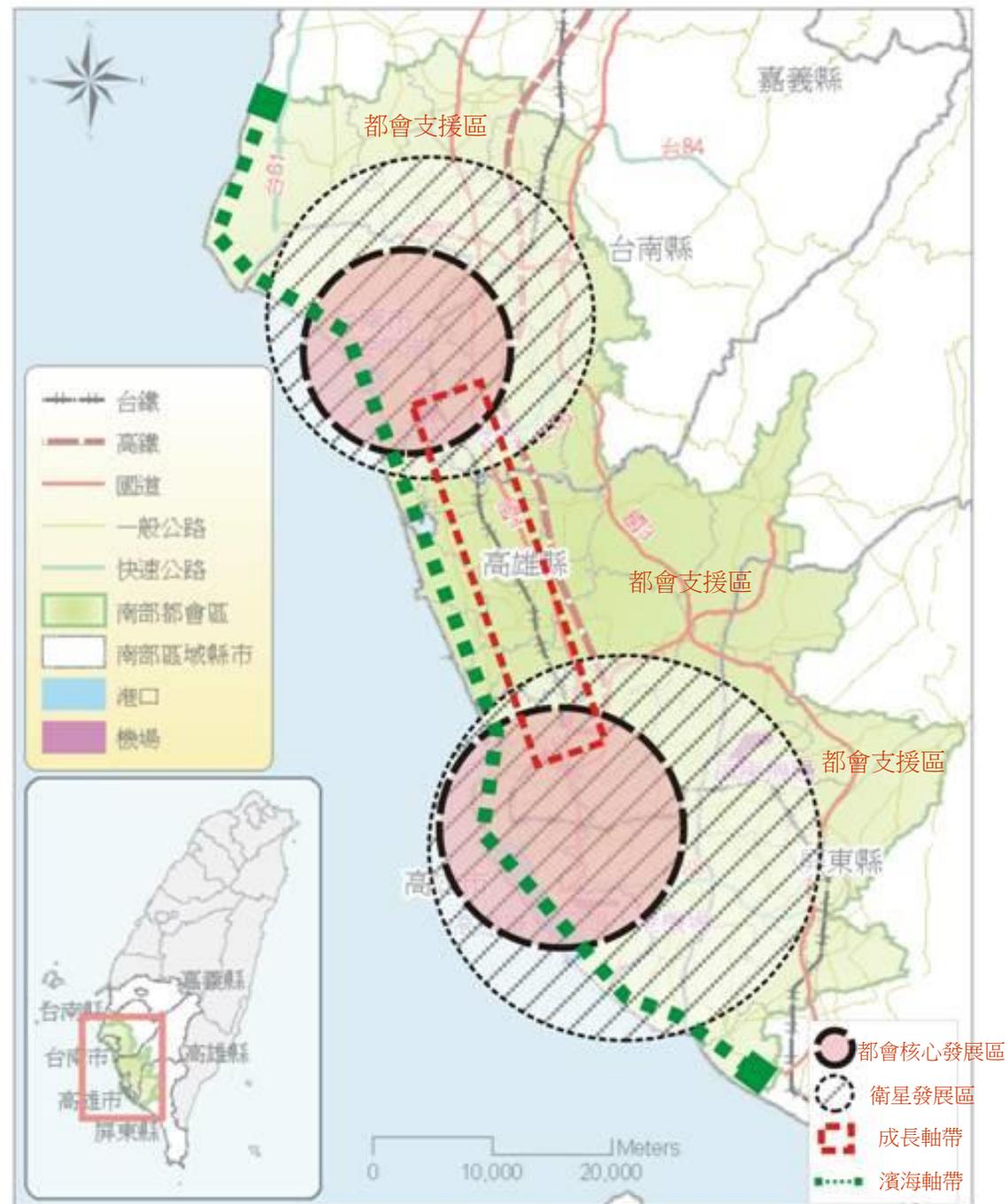
- 外圍低開發區

### ■ 成長軸帶

- 核心串聯軸

### ■ 濱海軸帶

- 沿海休閒遊憩軸

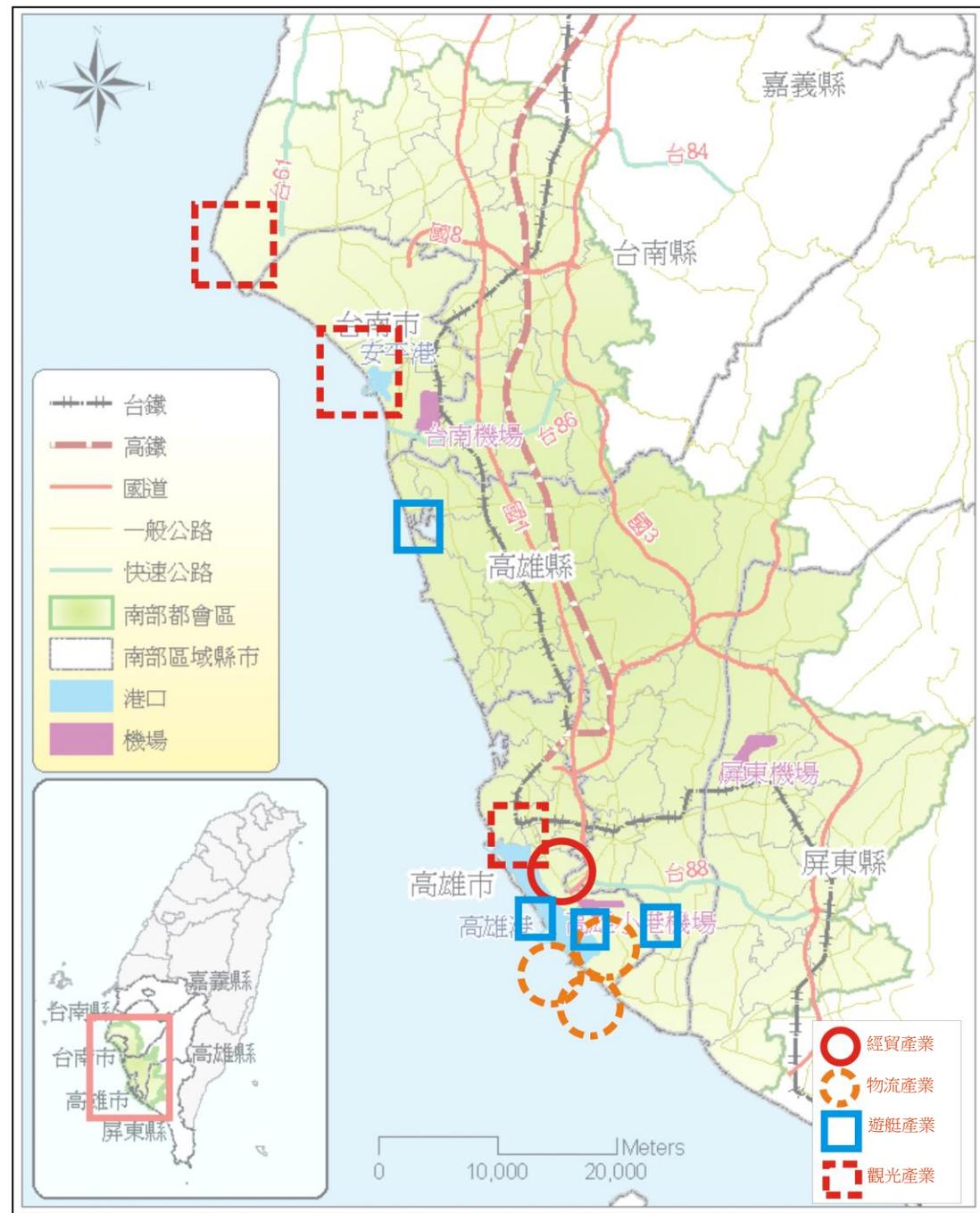




## 都會核心發展區(1/6)

### ■ 佈局海洋產業

- 國際經貿運籌中心
  - ✓ 高雄多功能經貿園區
- 國際物流中心
  - ✓ 高雄港與周邊之臨海工業區、南星計畫區與洲際貨櫃中心等
- 遊艇產業群聚
  - ✓ 興達港、旗津、大發工業區
- 國際觀光港
  - ✓ 安平港、安平國家歷史園區、台江內海、高雄港北區等區塊

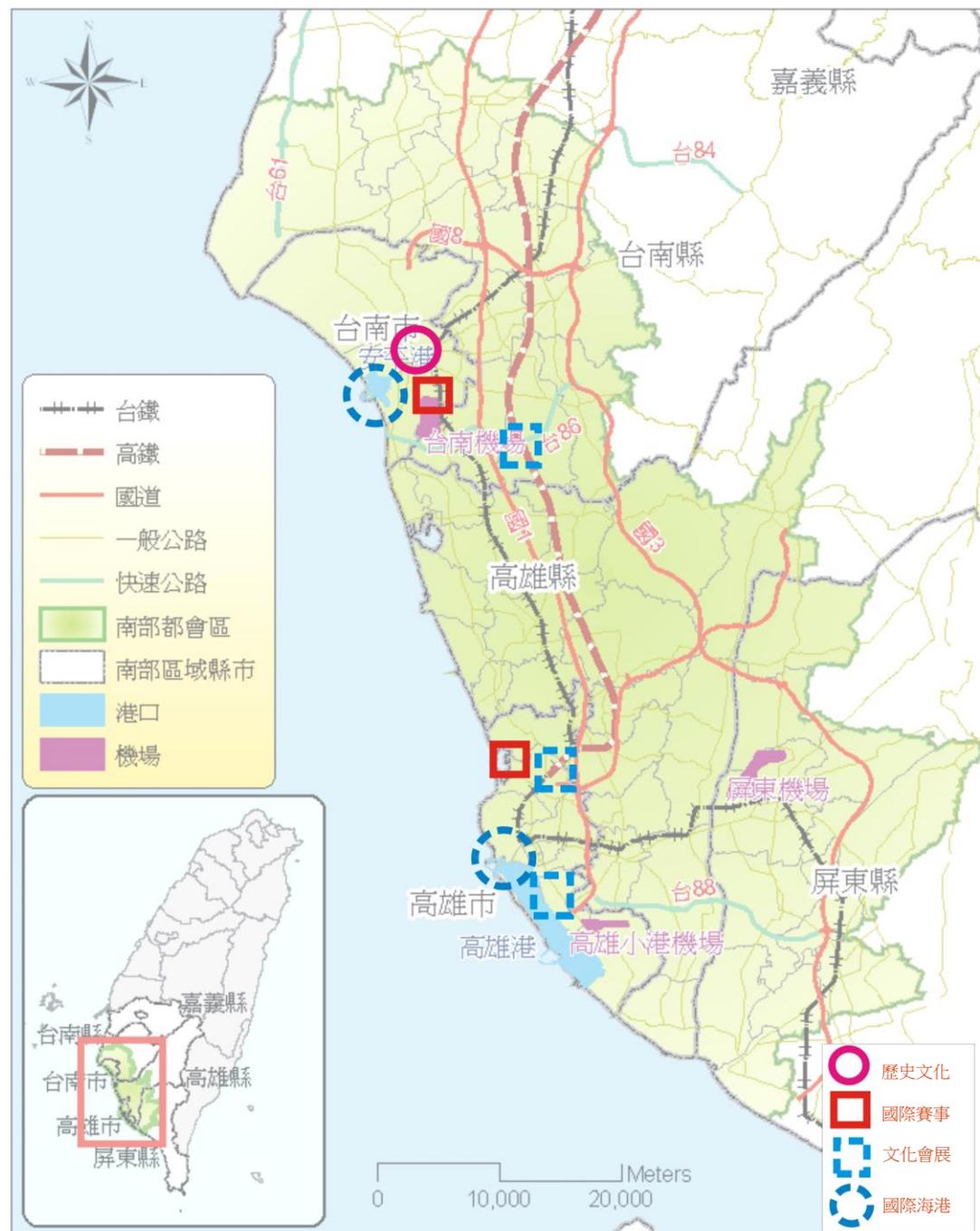




## 都會核心發展區(2/6)

### ■ 創新都會觀光

- 建設國際文化與會展活動場所
- 爭取國際運動賽事
- 建立以台南為重點的歷史街區與歷史建築網絡(街區、建築、路徑)
- 安平港區與周邊土地轉型發展
- 發展國際海運旅遊航線

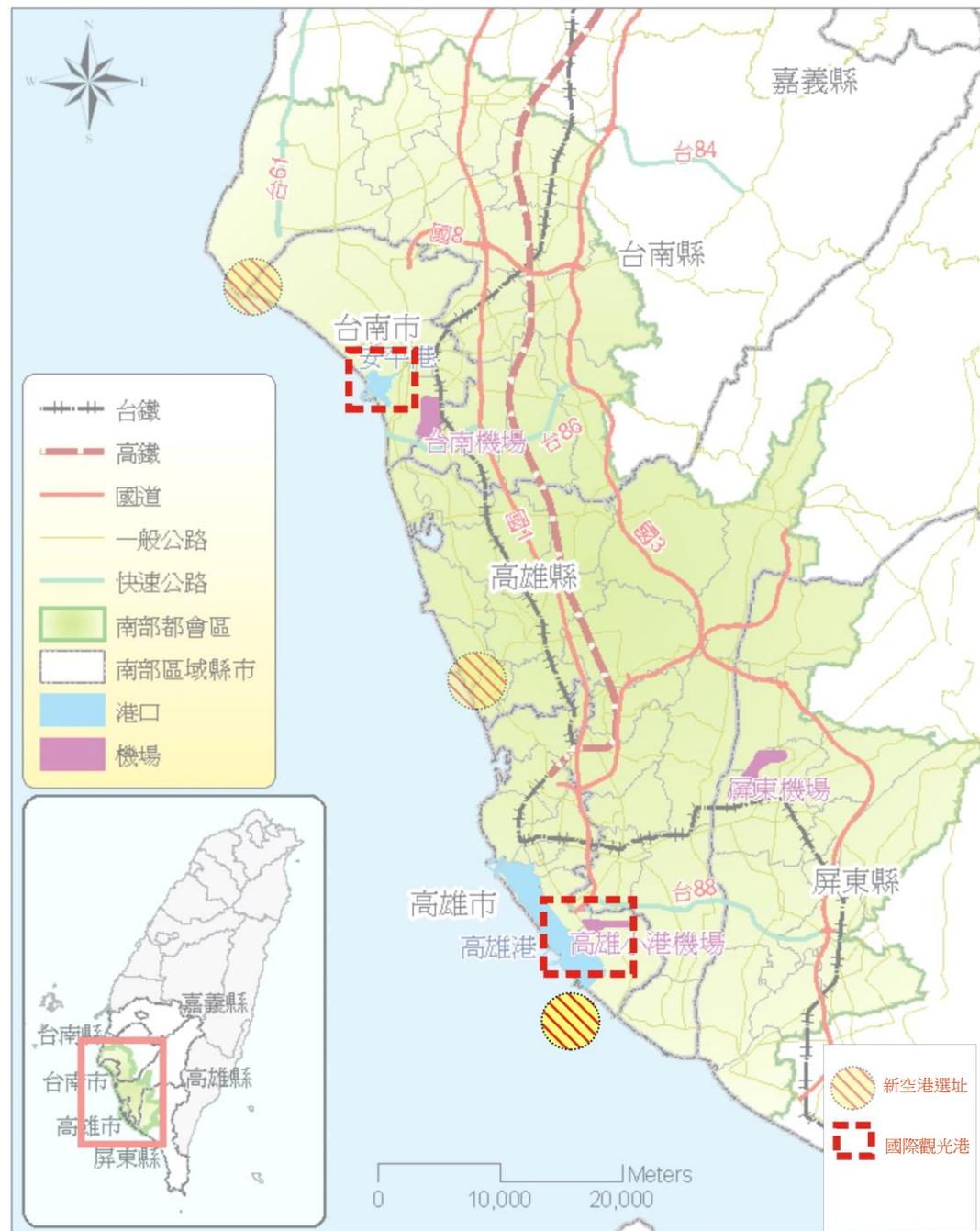




## 都會核心發展區(3/6)

### ■ 打造海空門戶接軌國際

- 建設新南部國際空港
- 爭取南部機場國際航線與強化空港聯外網絡
- 提高港區土地利用效率
- 強化港區聯外與區內交通網絡

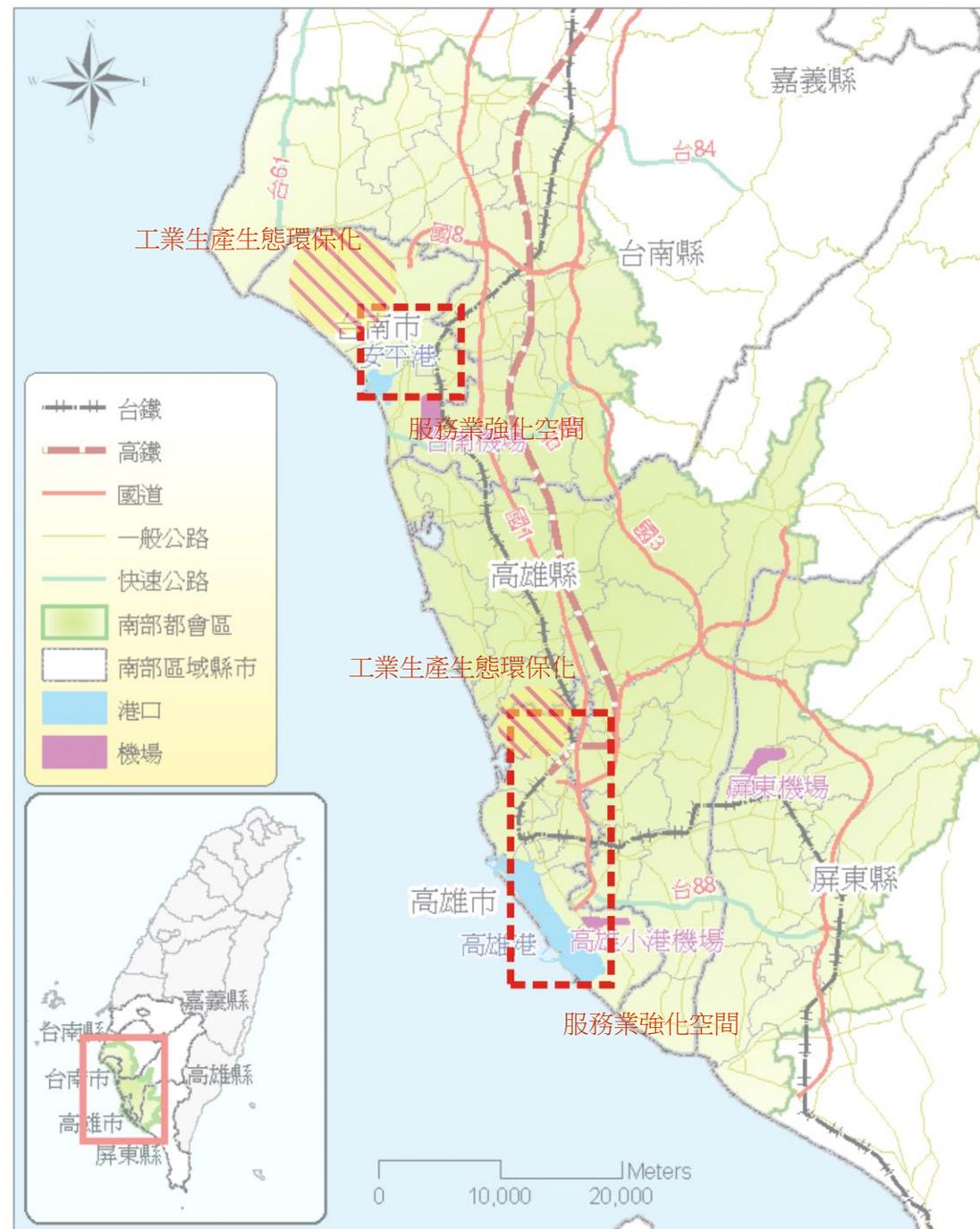




## 都會核心發展區(4/6)

### ■ 製造業與服務業雙主軸

- 服務業空間層級化
  - ✓ 以軌道大眾運輸沿線區域與車站節點為服務業重點發展區域
  - ✓ 改善都市土地使用缺乏層級所造成的分區使用混亂與交通衝擊
- 市區工業環保生態化
  - ✓ 台南科技工業區宜檢討規模，並朝生態化、學園區化發展
  - ✓ 高雄市楠梓加工出口區、中油後勁廠區等，朝生態工業區轉型

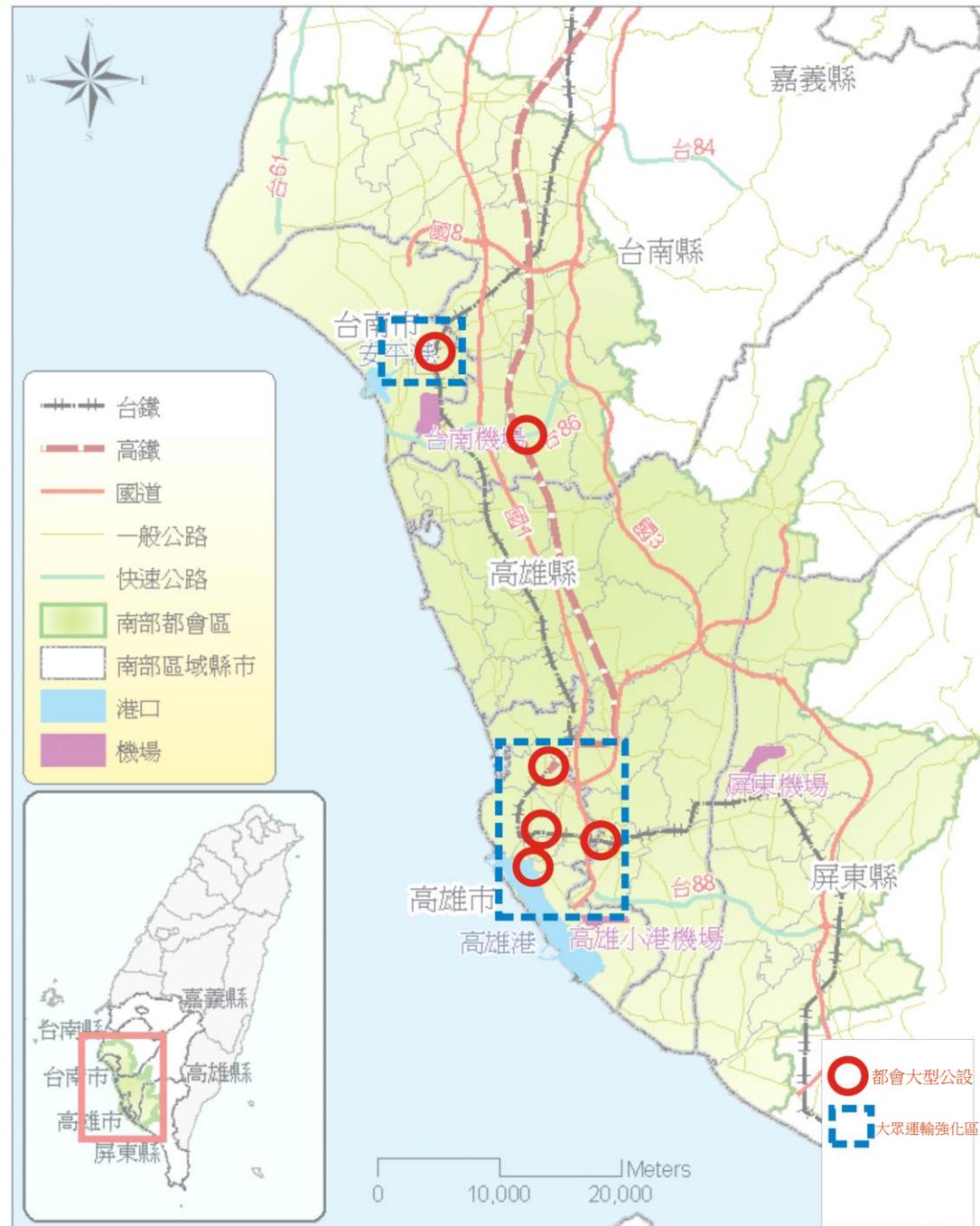




## 都會核心發展區(5/6)

### ■ 強化都會核心服務機能

- 大型公共設施環境佈局
- 大眾運輸導向發展與人本環境建置
- 都市藍綠帶系統優化
- 都會觀光與商務環境建設 (建設都市地景與提供有利的關聯產業發展腹地)





## 都會核心發展區(6/6)

### ■ 規劃都會核心區低密度優質生活區

- 發展都會大學生活園區（臺南市安南區、北高雄大學園區）
- 採用低密度、低強度開發管制，加強主題性產業空間規劃，並加入住商使用土地機能，以支持大學園區之人文活動發展





## 衛星發展區(1/2)

### ■ 策略型產業之區域分工整合 (含都會核心區資源)

- 產學合作空間與網絡系統(如高雄學園、臺南學園、屏東學園...)
- 整合加工出口區、科學園區、科技工業區、重化工業區及傳統工業區
- 製造業空間群聚化、提高產業運輸網絡效率





## 衛星發展區(2/2)

### ■ 加強衛星城市連結

- **規劃主題產業衛星城市**

- ✓ 都會核心區外圍之衛星城市，應賦予支援都會核心之主題產業
- ✓ 評估都會核心區工業外移衛星城市專區發展
- ✓ 發展新型主題產業衛星城市，如高雄學園

- **建設衛星城市聯繫交通網絡與成長邊界**

- ✓ 以台南市與高雄市周邊衛星城市為重點佈局區域。強化衛星城市與都會核心區之交通網絡，並定義衛星城市的明確發展邊界，避免衛星城市成長失控

- **發展再生能源產業關鍵技術**

- ✓ 以台南與路竹科學園區為主要區域，設置再生能源產業關鍵技術研發中心

- **加速都會產業群聚與引入新能源產業**

- ✓ 以都會區內大高雄地區以及台南科學工業園區、高雄加工出口區，分別調控土地利用，引導金屬機械、半導體與電子零組件等產業之聚集發展，同時引入新能源利用之空間規劃



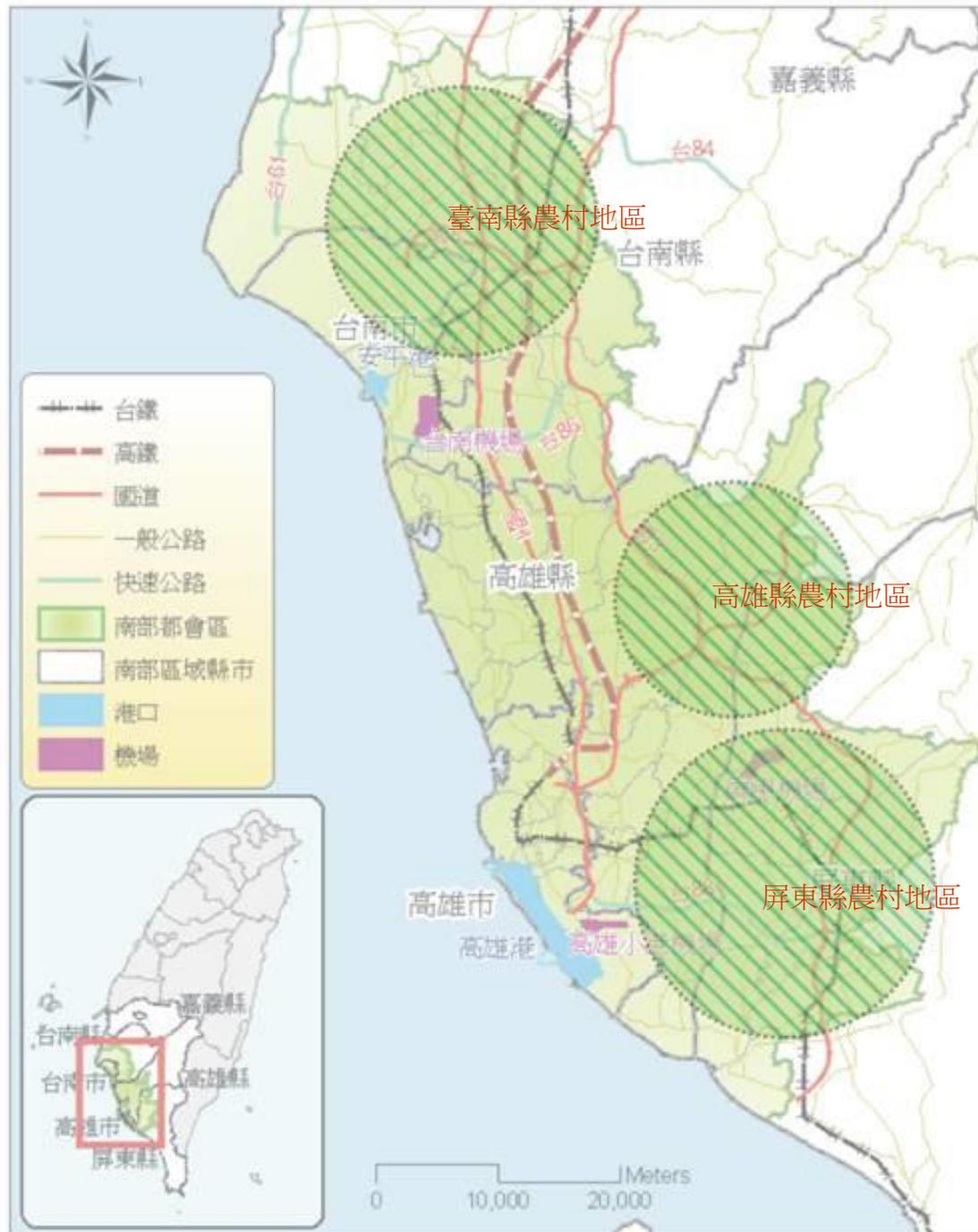
## 都會支援區

### ■ 兼顧城鄉地景與產業支援

- 發展鄉村休閒觀光
- 閒置農地評估種植生質作物(休耕地、待發展地、待整治的污染區域)

### ■ 進行水資源保育

- 以都會區水源上游區域為重點區域，規劃水源保育專區，避免各類型土地開發





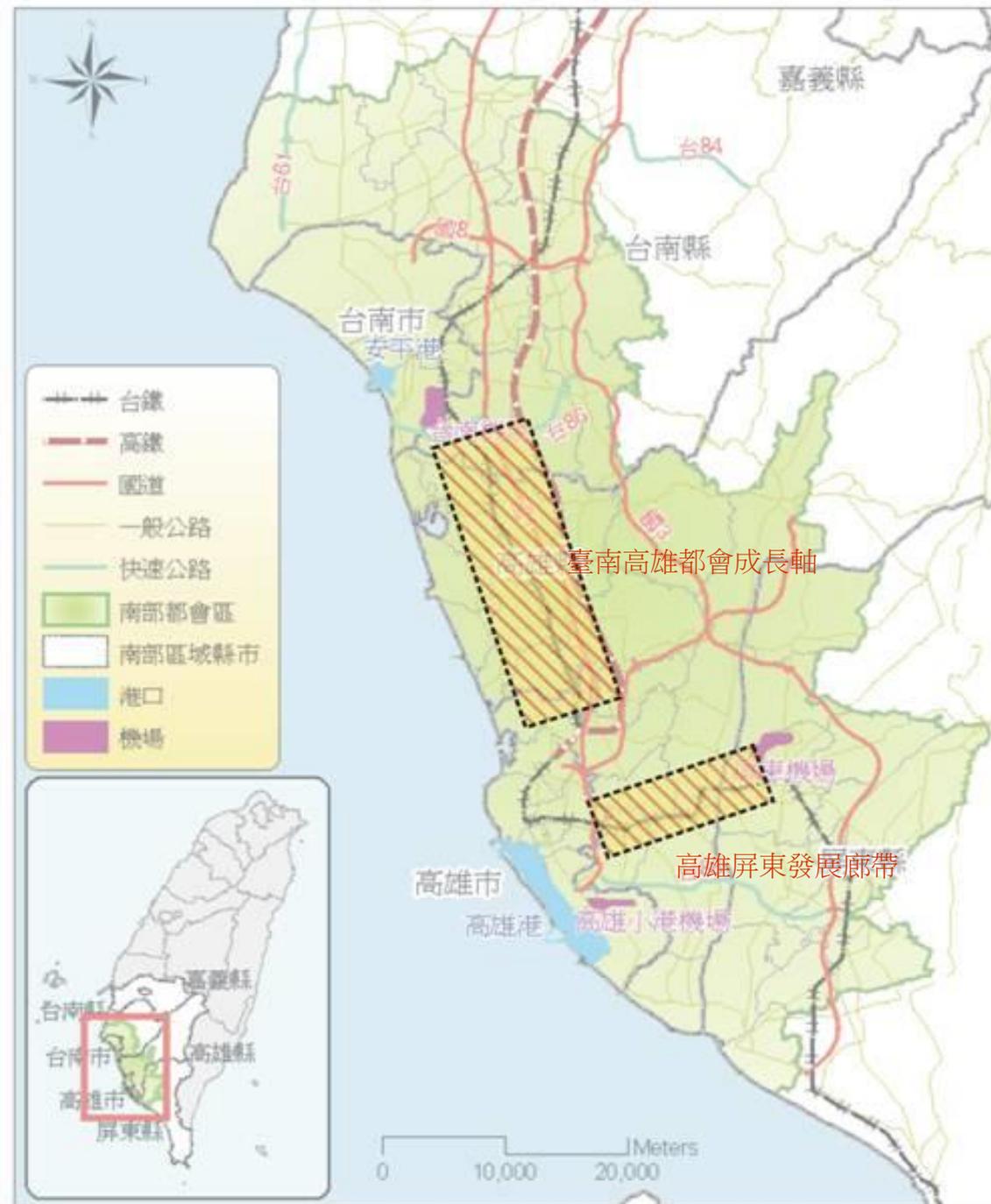
## 都會成長軸

### ■ 規劃都會發展廊帶

- 以台南市、高雄市、屏東市之間的主要交通路線（台1線與台88線），進行都會發展廊帶佈局，強化此廊帶的土地使用機能，使都會核心地區之間形成緊密發展

### ■ 引導成長軸沿線城鎮發展

- 以台南市、高雄市之間的主要交通路線（台1線與鐵道）周邊之城鎮為主要佈局區域，引導地區都市核心區位調整，降低幹道周邊土地活動強度，改善廊帶城鎮聚落的環境品質





## 濱海軸帶(1/3)

### ■ 創造海岸地景與活動

- 維護特色漁村的風貌(沿海的小漁村)
- 創意主題海洋觀光
- 水上活動空間規劃(遊艇港、親水活動區域)
- 創造多日遊海洋觀光的可能性





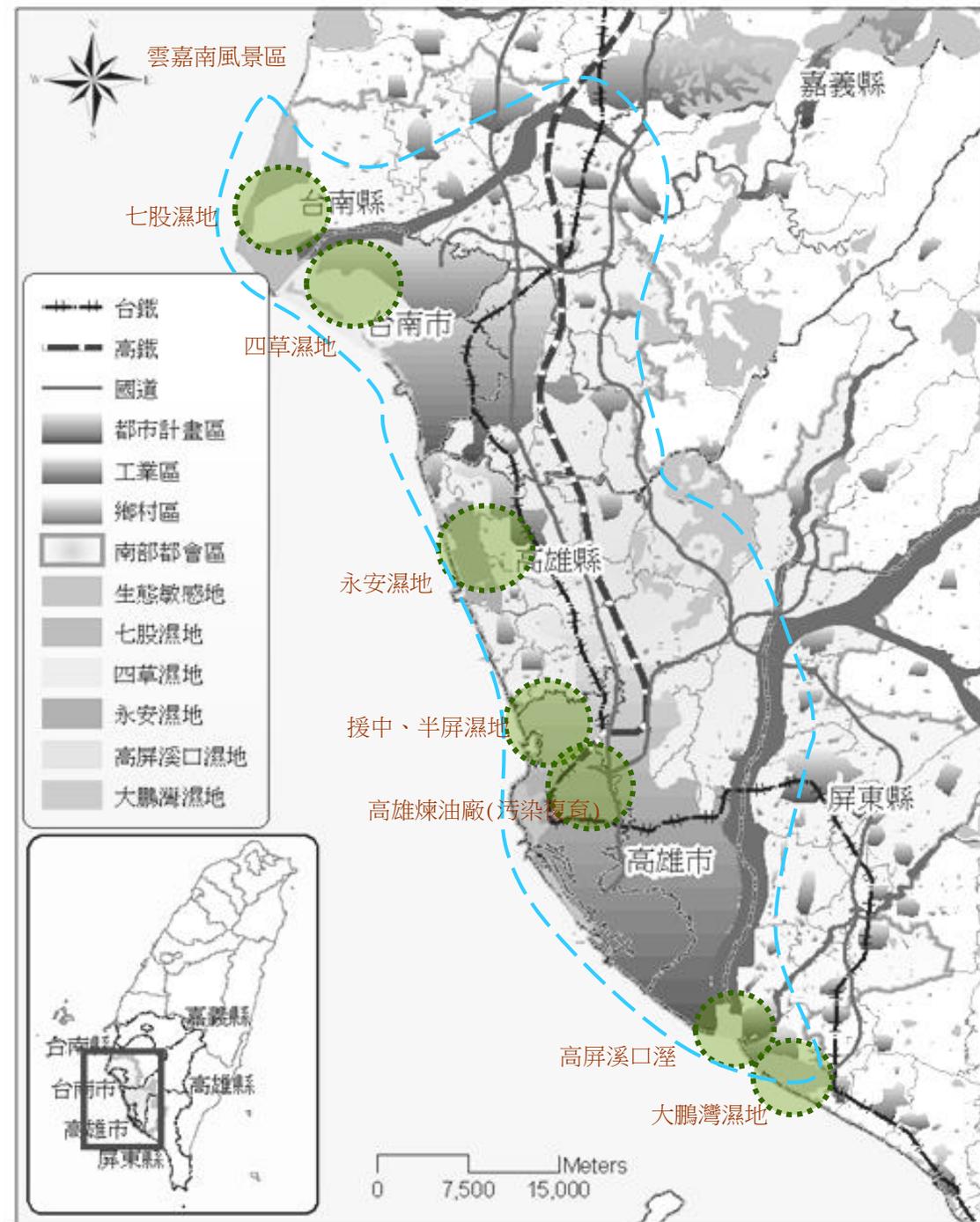
## 濱海軸帶(2/3)

### ■ 利用生物多樣性發展生態旅遊鏈

- 發展物種多樣性：候鳥、洋流生物保育(重要棲地之保育)

### ■ 建立海洋資源利用模式

- 珍稀資源劃設生物資源保育區(如永安龍蝦保護區)
- 海底能源開發技術與用地支援
- 沿海設施避免危及海洋生態，如污染物、放流水等

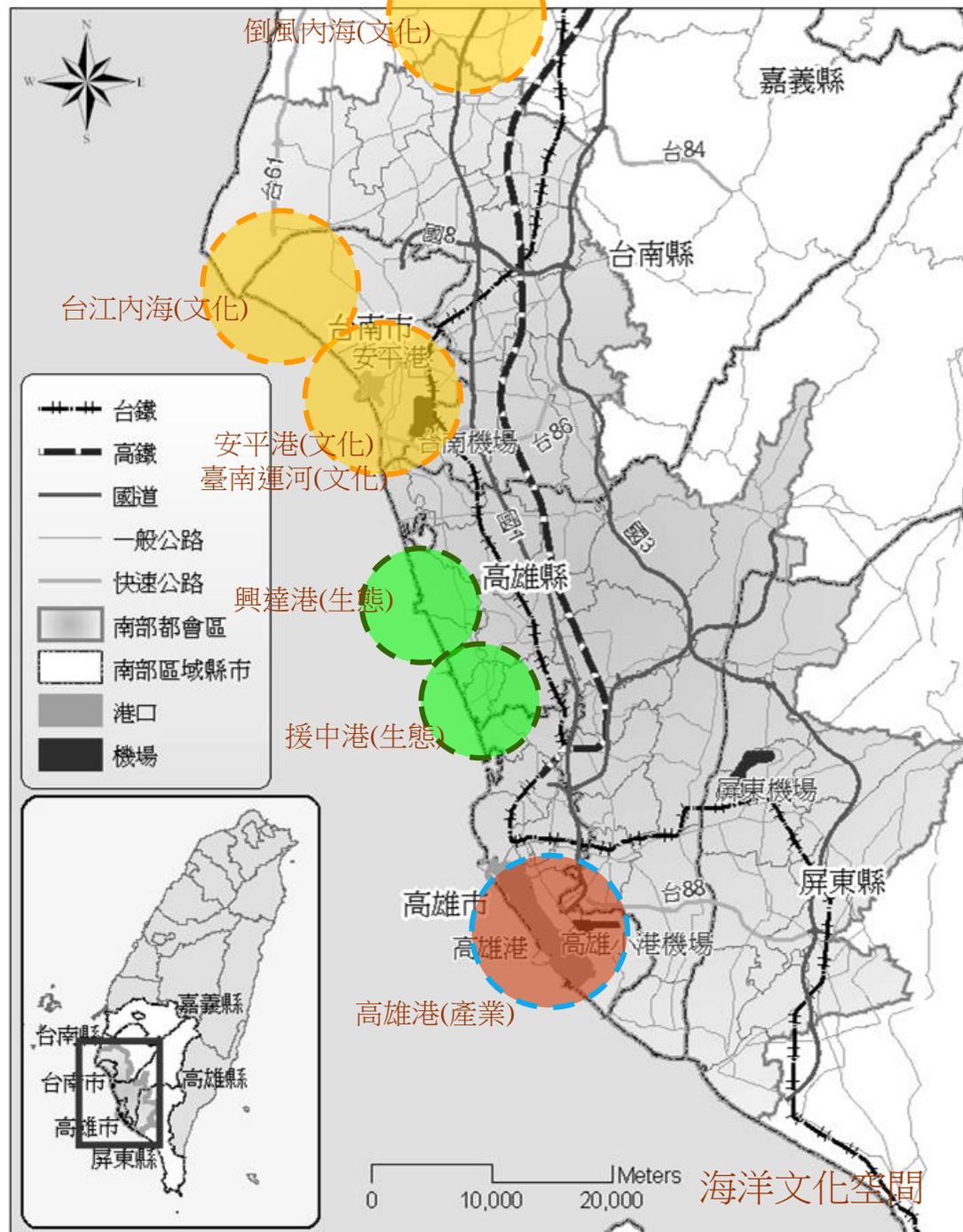




## 濱海軸帶(3/3)

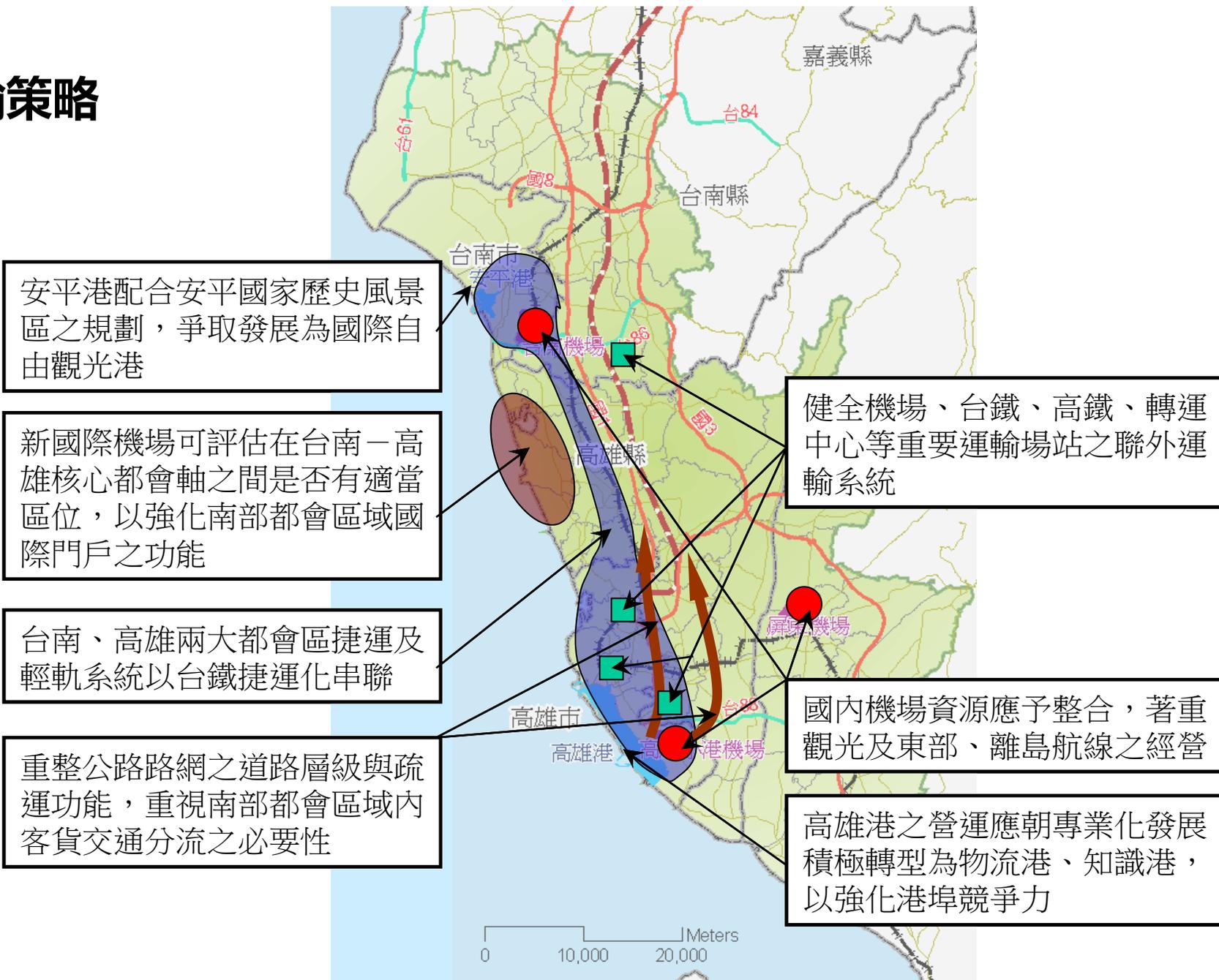
### ■ 再構海洋文化觀光網絡

- 鏈結臺南運河(文化主題)、興達港與援中港(生態主題)、高雄港(產業主題)構成海洋文化的空間架構

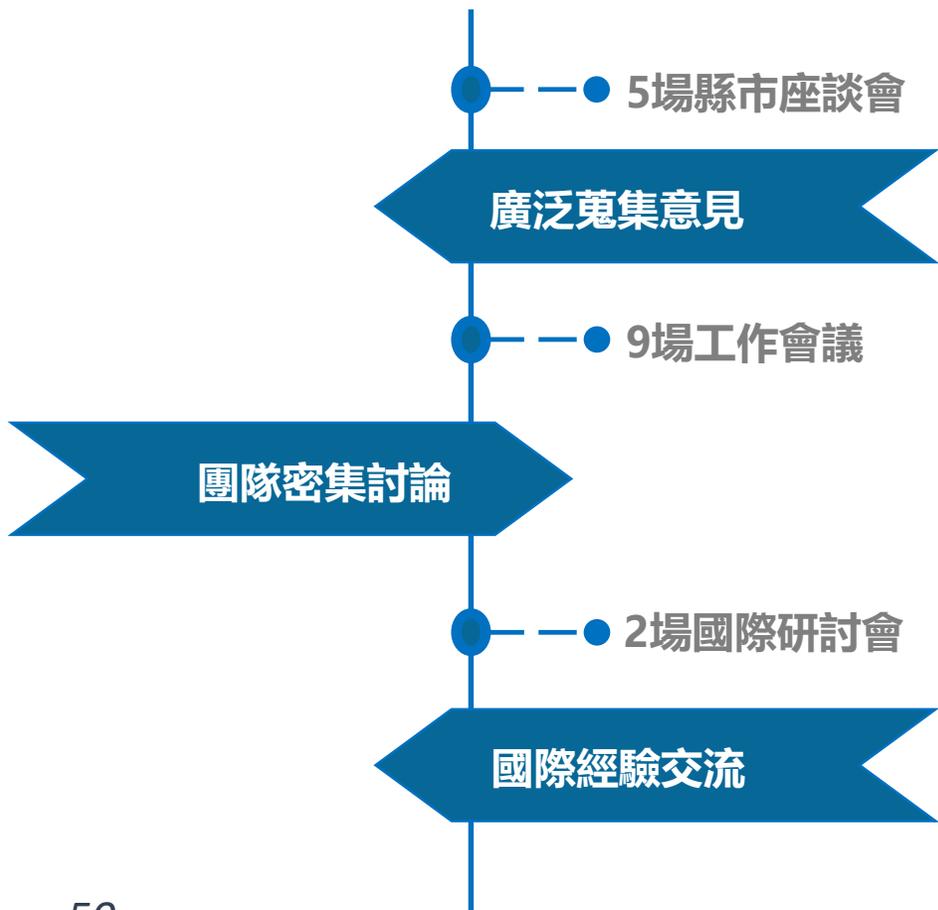




## 交通運輸策略



# 北北基生活圈跨域空間規劃



- 規劃背景及理念
- 跨域空間策略規劃

計畫主持人：江瑞祥

協同主持人：華昌宜、吳清如

諮詢顧問：蕭代基、賀陳旦鍾慧諭

# 規劃背景及理念

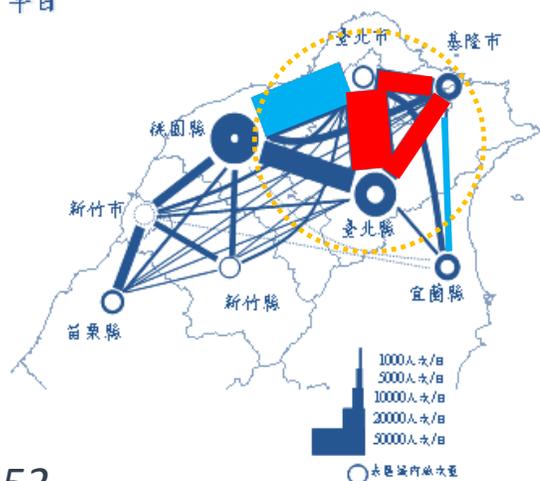


## 基地特質：互補、互動

## 頻仍的實質生活圈



平日



重要數字	北北基	臺北市	新北市	基隆市
人口 (萬)	690.0	261.9	<b>389.7</b>	38.4
面積 (km <sup>2</sup> )	2,457.1	271.8	2,052.6	132.8
人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	2,808.3	<b>9,634.9</b>	1,898.8	2,893.5
都市化人口 (萬)	663.7	261.9	363.4	38.4
平地面積(平地占比%)	368.6(15.0)	121.8(44.8)	239.1(11.7)	<b>7.7(5.8)</b>



## 都會區規模：小而密集的都會區

類別	都會區	面積(km <sup>2</sup> )	人口(萬人)	人口密度	空間結構
歐美	英國大倫敦市	1,572	775	4,930	多核心
	荷蘭蘭斯塔德都會區	8,300	700	843	多核心
	美國波特蘭都會區	1,190	150	1,261	N/A
	美國舊金山灣區	19,160	690	360	N/A
	德國魯爾工業區	4,400	540	1,227	N/A
亞太	日本首都圈	36,287	4,200	1,157	多核心
	韓國首爾都市圈	11,747	2,400	2,043	一核多心
	中國京津冀都市圈	167,000	6,723	403	由一極朝多核心轉型
北北基生活圈		2,457	690	2,808	較偏一極集中式結構



## 國際評比：臺北市國際表現不俗但仍有躍升空間

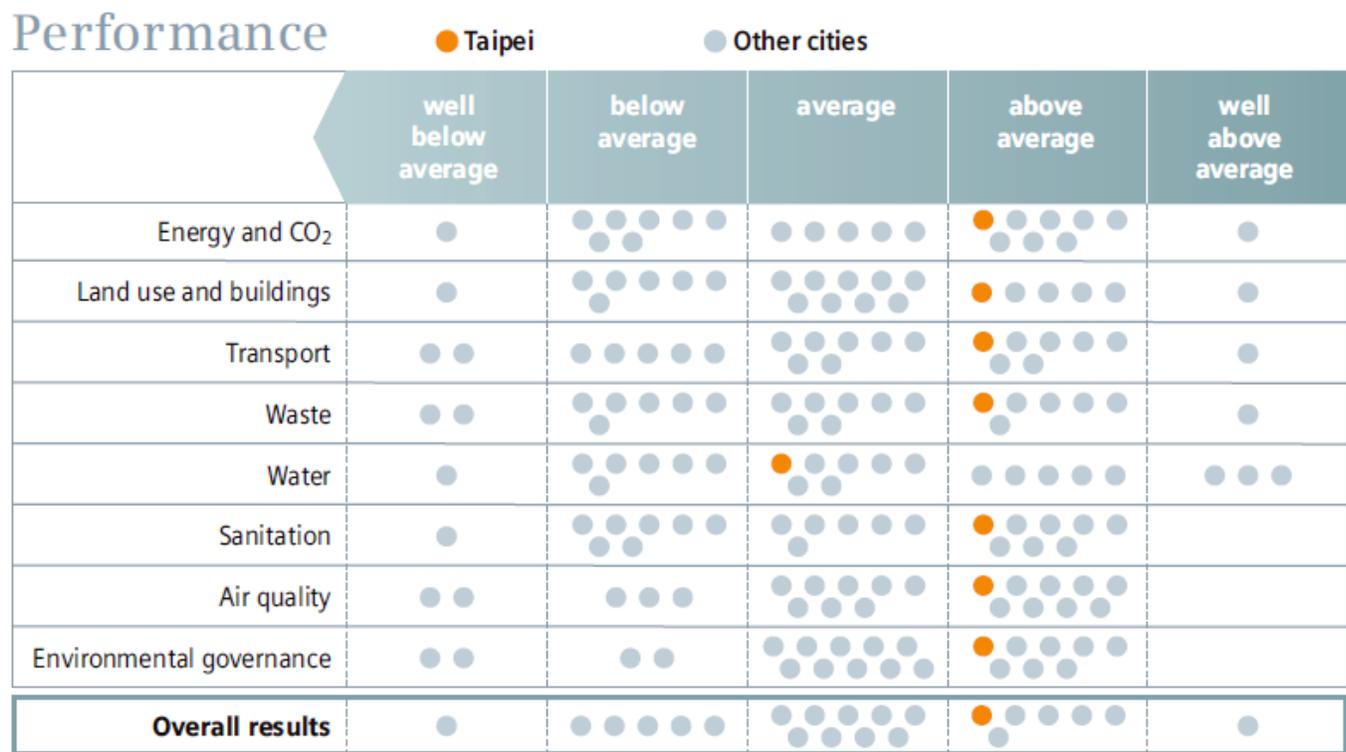
	媒體/ 主題	指標	城市數量	臺北	上海	首爾	香港	新加坡
2011.11.29	美商Mercer人力顧問公司/ Quality of Living	政治與社會安全、經濟環境、醫療保健、公共服務與運輸、貨物流通、居住條件、休閒娛樂、學校教育、自然環境、社會文化等10大類別共39項指標	221	85	未列入公告名次	80	70	25
2011.2.22	英國經濟學人智庫 (EIU) / 全球最佳生活城市調查 (Global Liveability Rankings)	社會穩定度、醫療健康、文化與環境、教育及基礎建設共5大類別	140	62	未列入公告名次	未列入公告名次	31	51
2010.7.14	中國社科院/全球城市競爭力報告2009-2010	綠色GDP規模、人均綠色GDP、地均綠色GDP、經濟增長、專利申請數、跨國公司指數等6項指標	500	38	37	9	10	8



## 綠色城市評比：臺北市綠色指標表現相對優異

依據英國經濟學人智庫(EIU)2011年2月發布「亞洲綠色城市指標 (Asian Green City Index, Assessing the environmental performance of Asia's major cities)」，在亞洲22個受評城市中，**台北市排名第2**，僅次於新加坡

- 在評比項目中，臺北市的能源與二氧化碳、土地使用與建築、交通運輸、廢棄物處理、衛生設施、空氣品質及環境治理等7項均超出平均水準，顯示**臺北市發展綠色城市的績效及潛力獲得肯定**



The order of the dots within the performance bands has no bearing on the cities' results.



臺北市

# 需要正視北北基發展落差的問題



[http://www.flytiger.com.tw/build/build\\_012.jpg](http://www.flytiger.com.tw/build/build_012.jpg)

基隆市



[http://www.flickr.com/photos/lu\\_sl/396336487/](http://www.flickr.com/photos/lu_sl/396336487/)

新北市



[http://www.flytiger.com.tw/index/index\\_087.jpg](http://www.flytiger.com.tw/index/index_087.jpg)

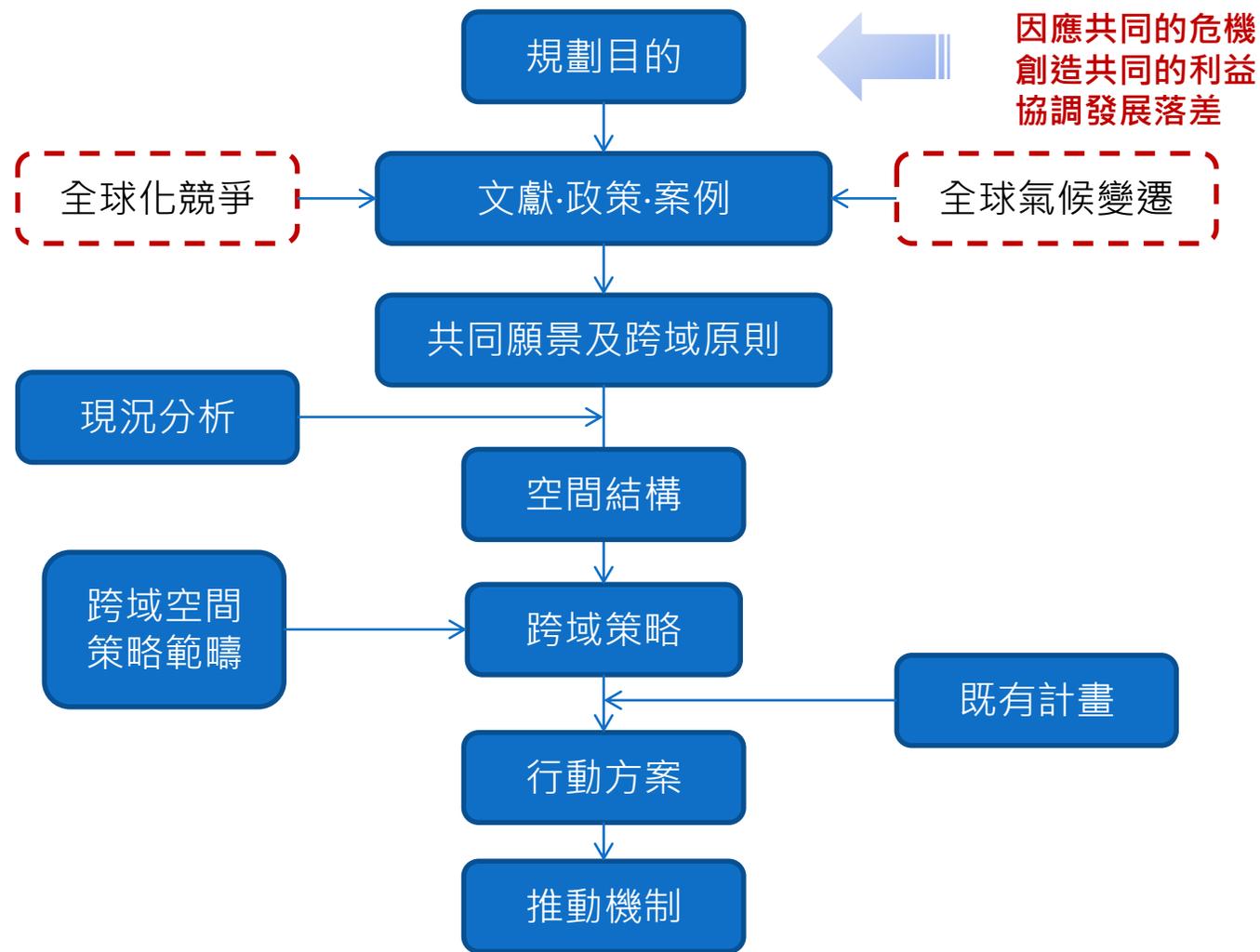
## 2011年遠見雜誌 縣市競爭力評比排名

項目	經濟 就業	教育	環境 環保	治安	公安 消防	交通	醫衛	生活 品質	財政	社福	總體
臺北市	1	2	1	14	12	1	1	6	1	2	1
新北市	2	15	3	17	14	3	12	9	12	3	4
基隆市	13	9	19	3	6	2	10	14	5	5	8

# 跨域空間策略規劃



# 規劃流程



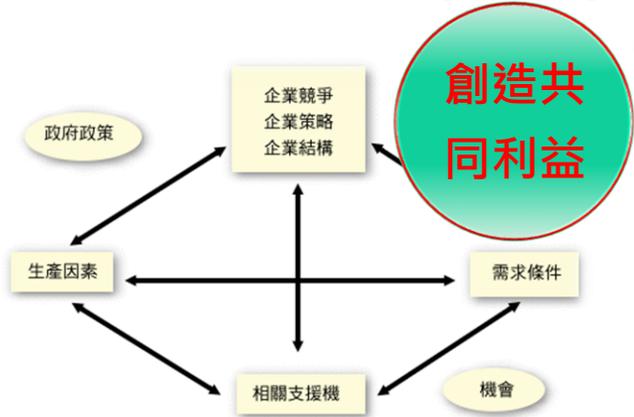


# 規劃目的



海平面上升10公尺

- 地區產業群聚
- 宜居永續環境



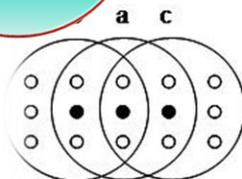
因應共同危機

- 氣候變遷的減緩、調適

跨域發展動機

- 縮小發展落差
- 優勢分工

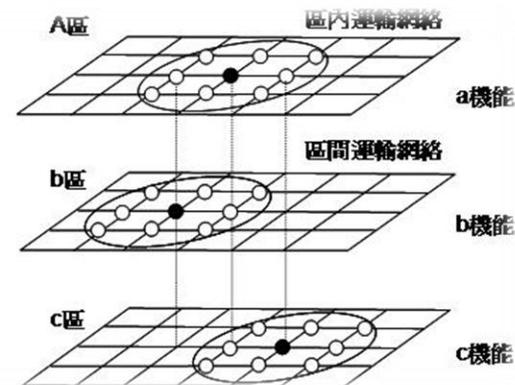
尋求均衡融合



● 核心地區  
○ 周邊地區

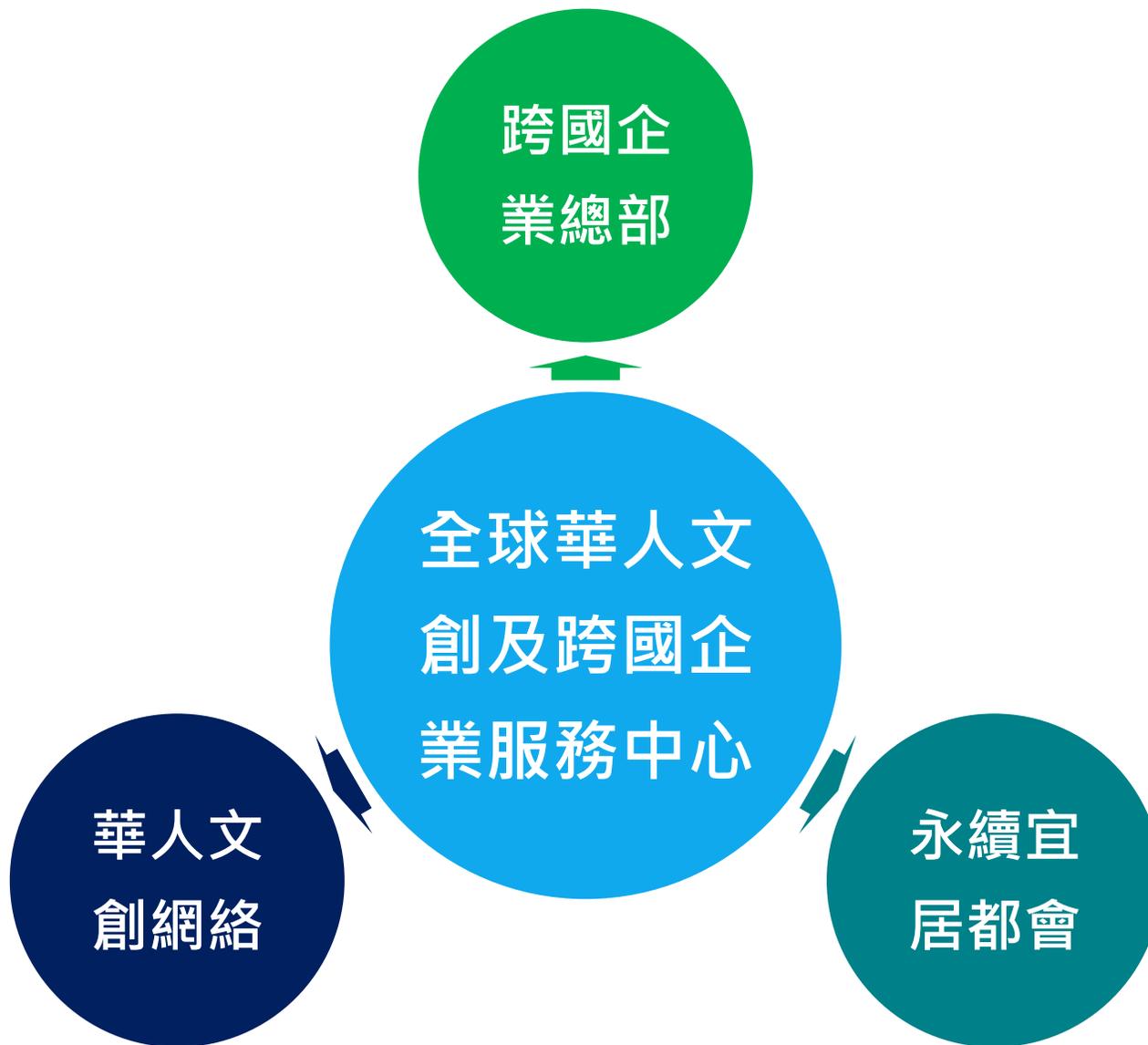


圖片來源：  
<http://interiordecoration.onsugar.com/tag/green-architecture-design>



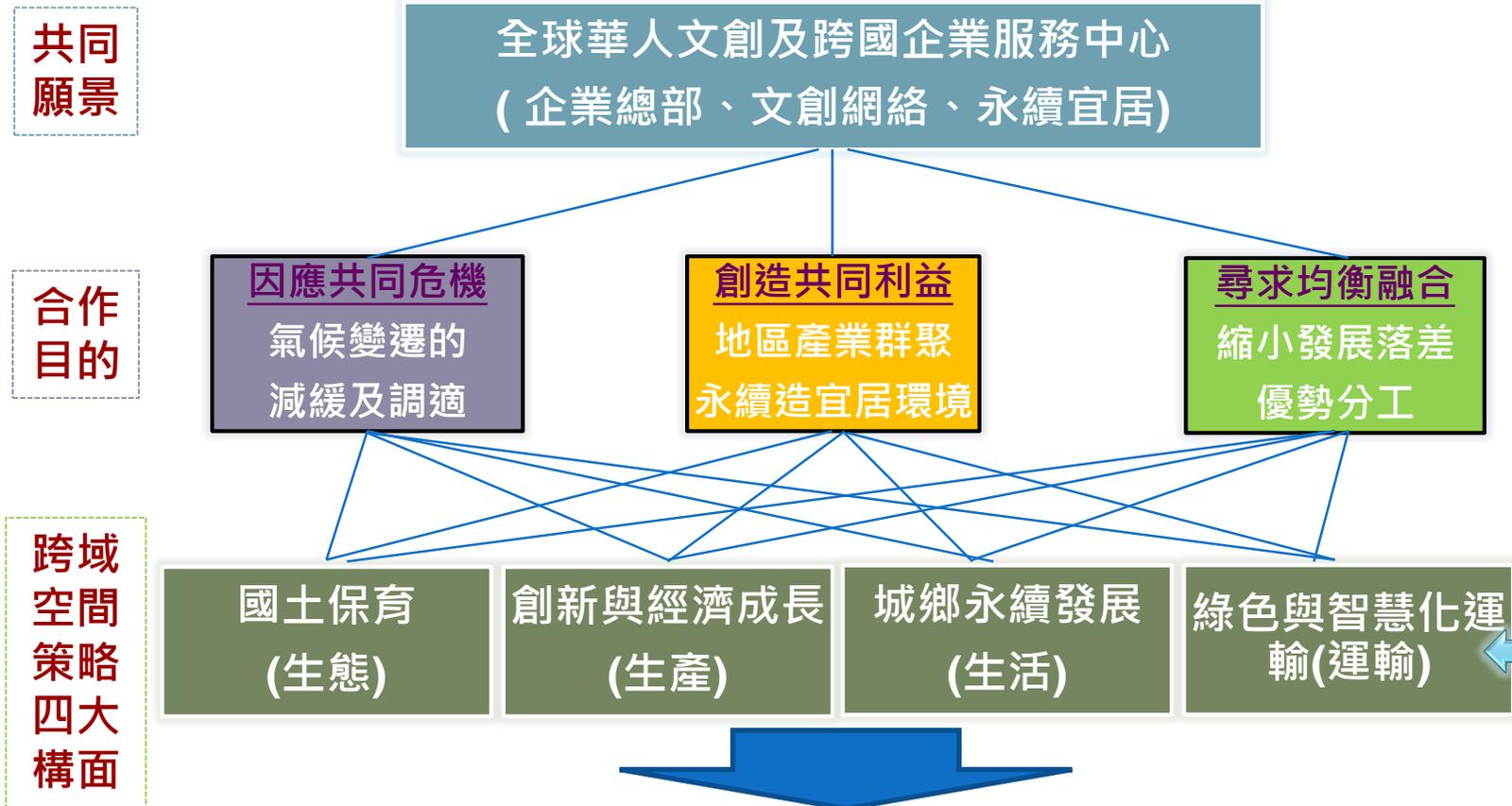


## 願景及目標





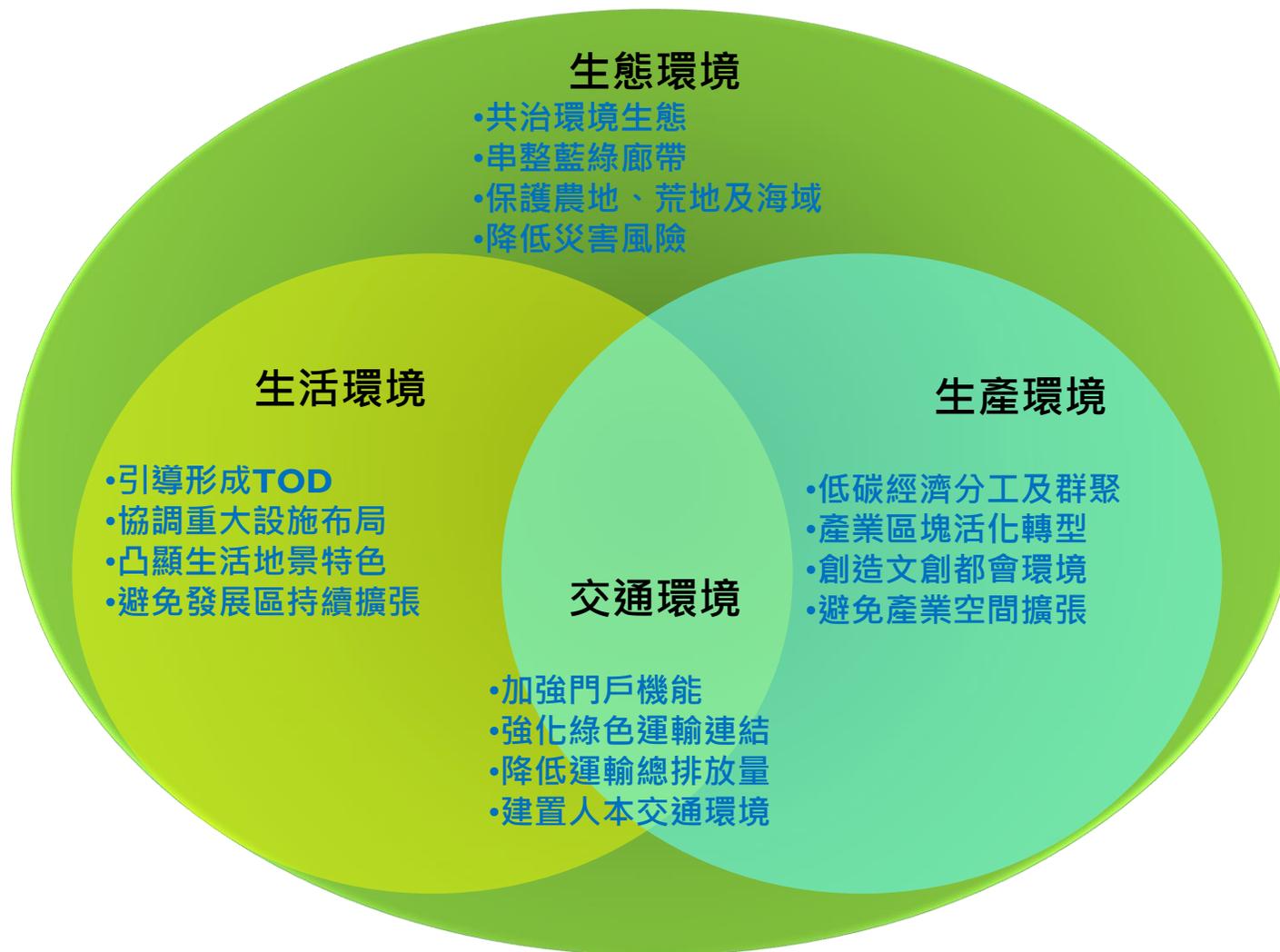
# 策略架構



2010年行政院核定的國土空間發展計畫的政策綱領分為國土保育、創新與經濟成長、城鄉永續發展以及綠色與智慧化運輸共四大面向



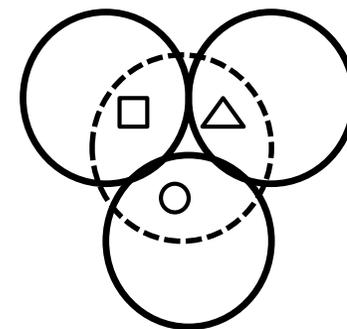
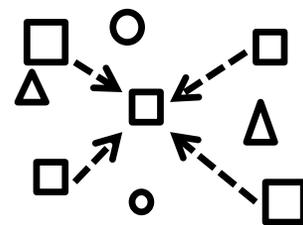
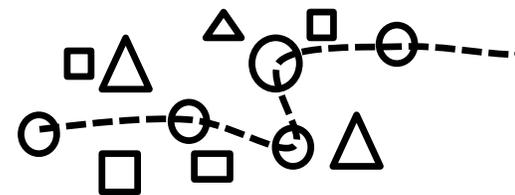
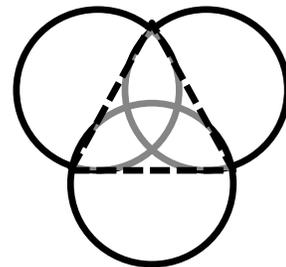
# 跨域空間規劃原則





## 跨域空間發展策略之範疇

- **A型-空間界面縫合**
  - 邊界、水域、綠帶
- **B型-同質空間串整**
  - 產業、交通、文化、休閒
- **C型-同類空間發展方向協調**
  - 低度利用土地
  - 防災、治安
  - 土地利用、環境保育
- **D型-空間設施共享**
  - 重要公設、大型鄰避設施





# 跨域空間發展策略之重點

## 因應共同危機

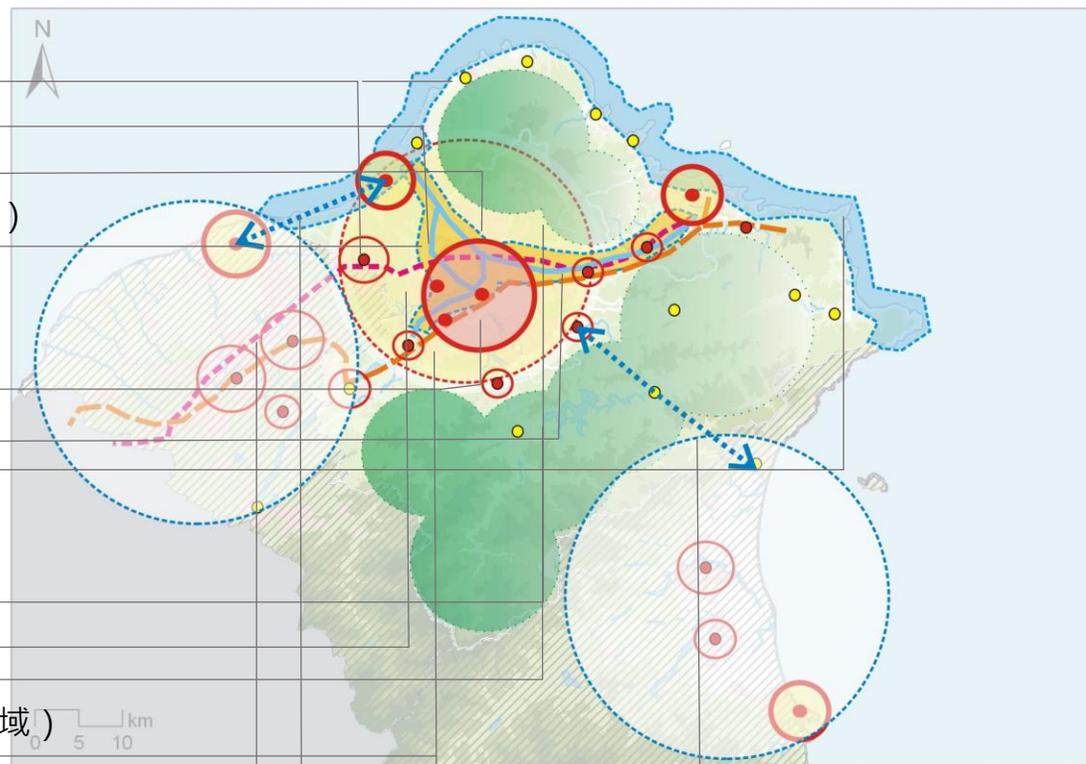
- 氣候變遷的減緩及調適
  - 強化地區中心分散核心業務
  - 加強防災設施與開發規範
  - 長期調整鄰避設施布局
  - 強化地區生活地景單元特質 ( 全域 )
  - 氣候調適型土地與建築發展

## 創造共同利益

- 地區產業群聚
  - 重整雙北市主要核心區
  - 基隆河谷產業、觀光與交通發展
  - 加強水域觀光運輸與行銷
  - 提升都會文創空間發展 ( 全域 )
- 永續宜居環境
  - 加強都會藍綠網絡空間
  - 都市發展強度朝TOD發展
  - 加強郊山水域休閒空間
  - 研提大型土地利用的共同方向 ( 全域 )
  - 提升都會區建築綠化率

## 尋求均衡融合

- 分散友善性公設布局 ( 全域 )
- 強化大眾運輸軸帶人行環境
- 強化與桃園之分工與發展連結
- 強化與宜蘭之運輸服務





## 空間結構及土地使用(1/2)

### □發展趨勢

- 可開發土地相當受限，長期都市發展將以都市更新利用為主
- 部分都市地區土地開發強度持續增加，災變危害風險提高
- 山、水域周邊地區建築開發增加，災害風險提高
- 都會發展密度增高，鄰避性設施影響加劇
- 都會核心擴張，新北市核心區快速發展

### □空間規劃議題：**調整區域土地使用與開發強度**





## 空間結構及土地使用(2/2)

### 都會大型鄰避設施整體調整計畫

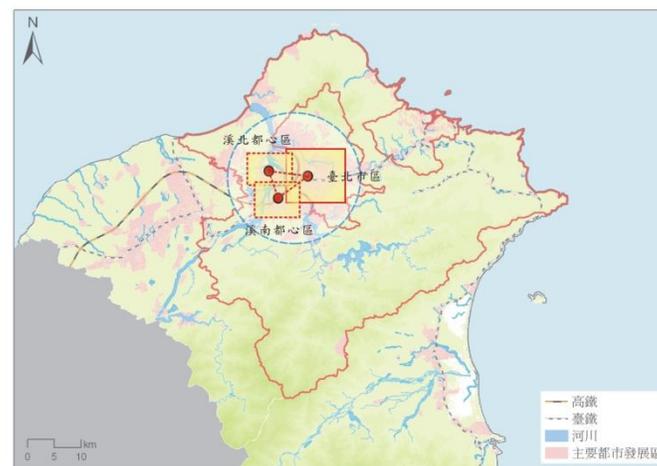
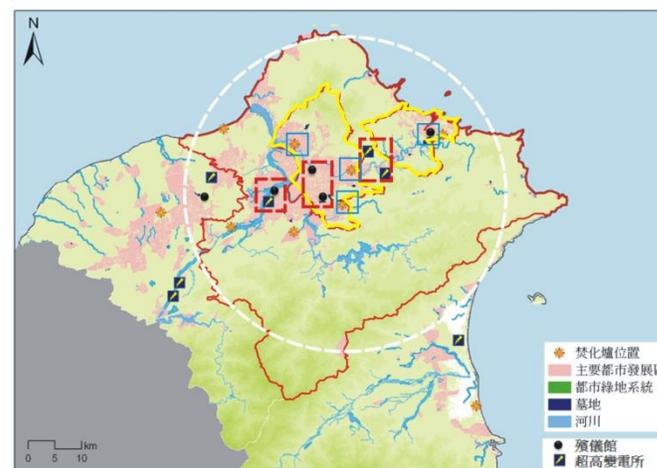
- 目標：降低都會災變風險，提高生活環境品質
- 針對大型鄰避設施，如殯葬設施、垃圾焚化爐、超高壓變電廠、公墓等，檢討跨域合併與遷移的可能性，並就最適區位選擇與共同使用之模式，研擬長期發展策略
- 空間場域：以北北基三市範圍內之大型鄰避設施為重點

### 大型低度利用國公有土地整體發展計畫

- 目標：加強都會土地永續利用
- 針對大型低度利用土地，如軍事用地、大型官舍、車站倉庫、閒置的工業區或公共設施等，進行清查與分析其再發展的可行性，研擬有利於都會區整體之長期策略
- 應配合高標準之環境保護與綠化為開發配套原則

### 都會核心再造計畫

- 目標：強化都會核心競爭力
- 針對都會主核心區(臺北市、大新莊、大板橋)，以整體觀點擘劃發展定位、都市空間結構重整、都市道路與藍綠系統加強連結等策略及規劃

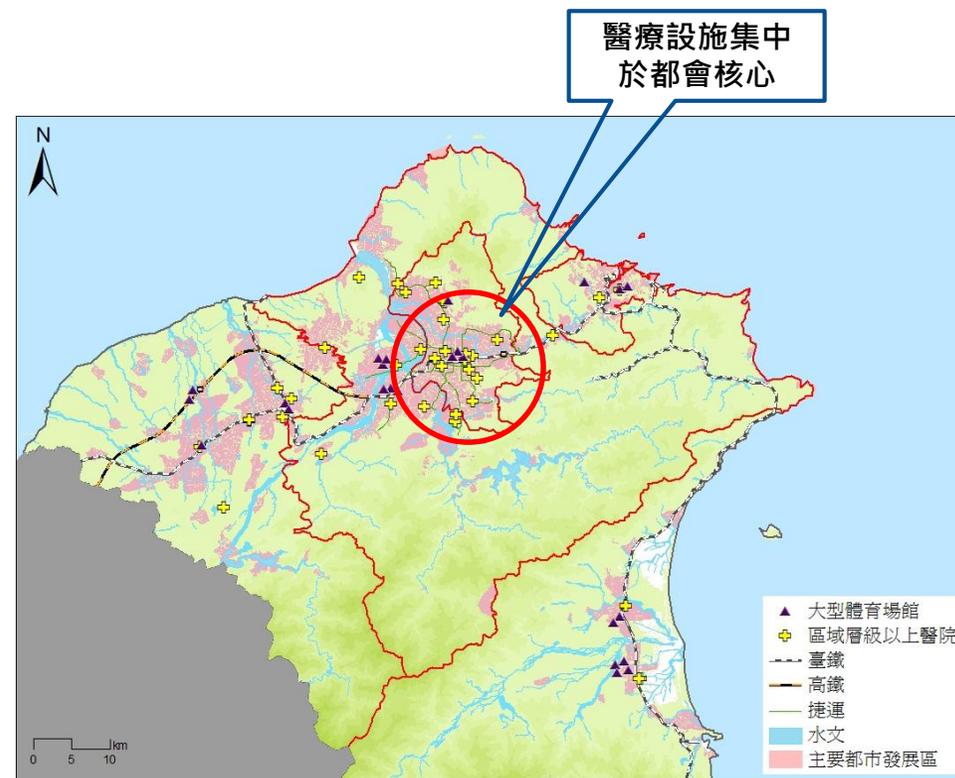


## 住宅及公共設施(1 / 3)

### □發展趨勢

- 都會區長期將維持人口相對多數與密集
- 都市更新開發單元偏小，對大環境改善有限
- 高齡少子化使公共設施需求改變
- 閒置校園與高齡活動空間需求增加
- 高等醫療設施過度集中、城鄉醫療服務差距有落差，跨域性的醫療運輸服務需求增加

□空間規劃議題：**因應高齡少子化、高房價調整住宅與公共設施發展，合理布局健康與社福資源**



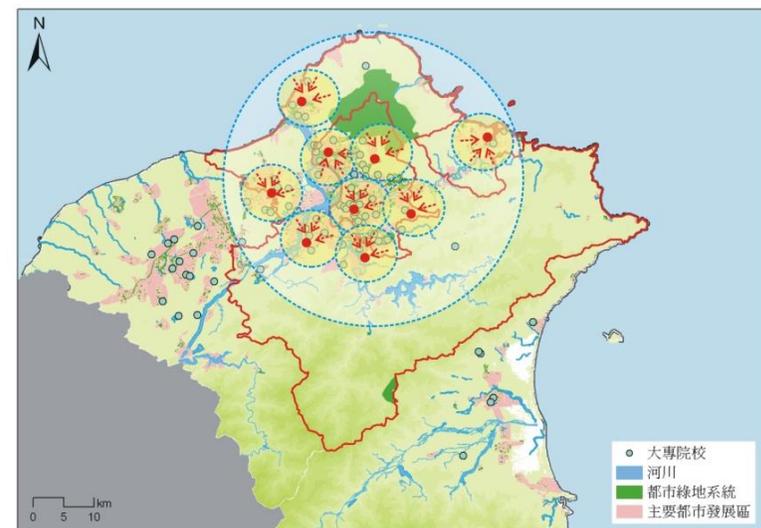
## 住宅及公共設施(2/3)

### 口大眾運輸沿線土地整體發展計畫

- 目標：提高土地利用效益、加強保育自然環境
- 針對都會區大眾運輸沿線周邊土地強度以及相關公共設施，進行跨域檢討，研提強化車站地區土地強度與混合使用策略（station city），引導都會區結構朝多核心發展
- 提高站區周邊地區之發展強度，同時配套管理或限制大眾運輸發展軸以外的地區開發，共同確認都會區容積配置的基本原則

### 口高齡少子化設施因應調整計畫

- 目標：永續利用土地、再利用閒置空間
- 檢討因高齡少子化所造成的公共設施需求改變，如大專院校、中小學校、高齡人口休閒空間等設施用地，可能的轉用方式或供需問題，研擬相關調整計畫





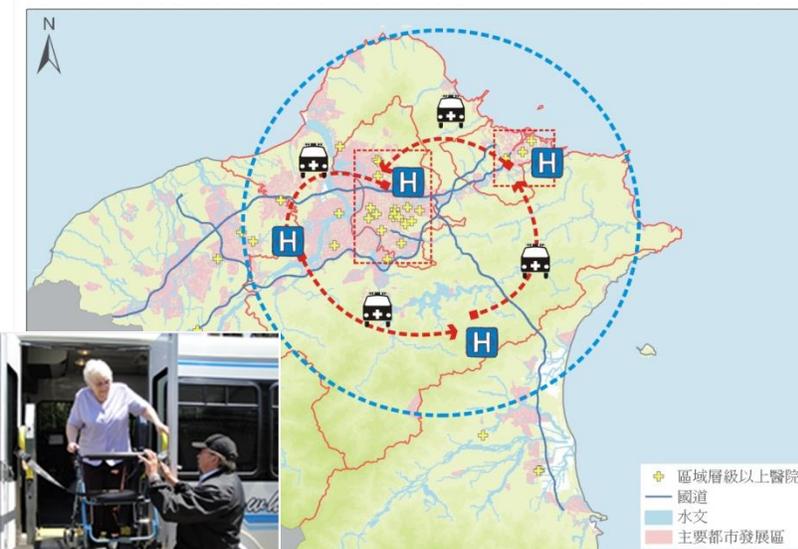
## 住宅及公共設施(3/3)

### 口健康都會發展計畫

- 目標：營造都會宜居環境、合理分配大型公共設施
- 針對北北基以及宜桃地區檢討大型醫療與康樂活動設施分布狀況，研提鼓勵相關設施於捷運或鐵道車站地區開發之辦法，或直接劃設相關用地

### 口弱勢者醫療運輸服務計畫

- 檢討北北基生活圈內目前醫療運輸服務狀況，研提跨域醫療運輸服務發展的具體方案與相關機制



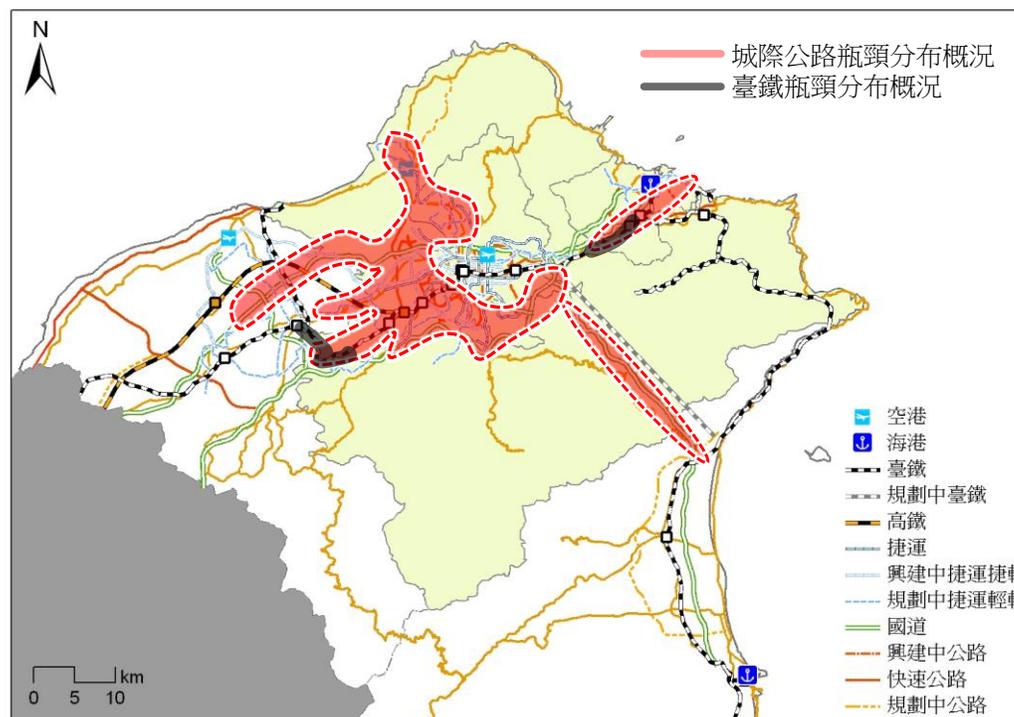


## 交通運輸(1/3)

### 發展趨勢

- 路網綿密的狀態下公路服務水準多有瓶頸
- 物流產業持續成長，國際貨運運輸需求提升
- 基隆港貨運競爭力持續降低
- 人本交通環境城市差異偏大

### 空間規劃課題：強化跨域交通連結、降低交通環境落差





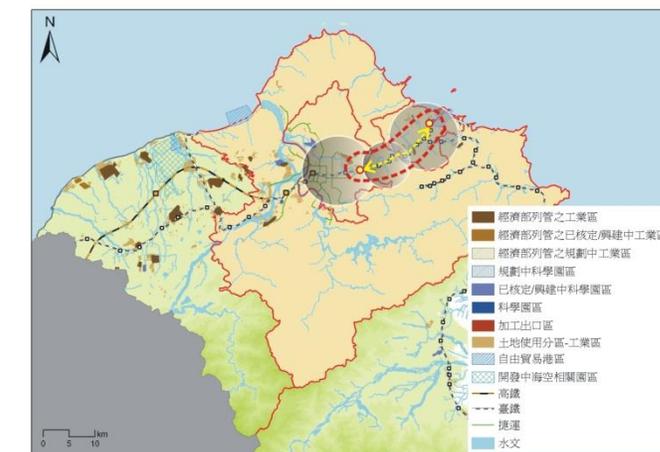
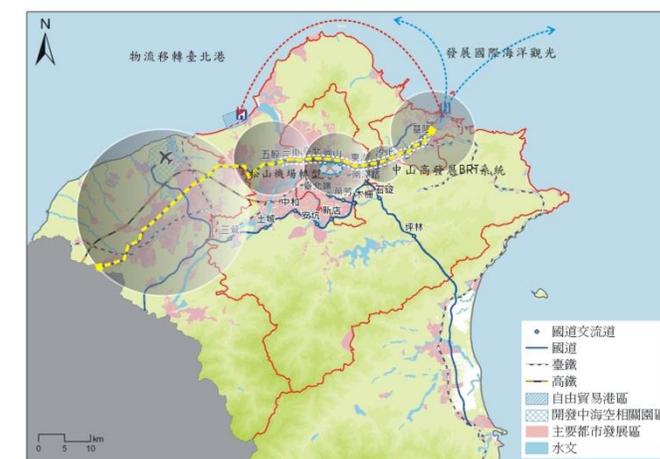
## 交通運輸(2/3)

### 中山高大眾運輸走廊發展計畫

- 目標：加強區域運輸效能，優化運輸環境
- 調整基隆港、臺北港、松山機場等定位
- 轉換中山高速公路為都會公共運輸軸，以楊梅-基隆段路廊為優先考量
- 配合調整運輸環境及土地使用規劃
- 規劃臺北港、桃園機場物流專用道、南港東部轉運路線

### 基隆河谷公共運輸提升計畫

- 目標：提升產業群聚效益、加強生產軸帶連結
- 總體檢基隆河谷沿線公共運輸系統，研提促進服務方案
- 空間場域：以西起南港、東至基隆市之基隆河沿線周邊土地為主要範圍





## 交通運輸(3/3)

### 大眾運輸站區人本環境升級計畫

- 目標：營造低碳環境、鼓勵步行
- 以一致標準檢視及改善北北基大眾運輸站區的人本交通環境，並依都會區與景點地區差異規劃轉乘設施
- 空間場域：以臺鐵沿線車站地區為優先，長期擴及各大眾運輸車站

### 偏遠地區公共運輸提升計畫

- 目標：加強區域融合、減少交通服務落差
- 針對北北基生活圈現行公共運輸服務不良（班次數少、行駛路線長）之偏遠地區，評估以增設轉運站之方式，銜接主幹型路線與地區接駁型路線之公共運輸服務構想
- 如評估新店、板橋、三峽、淡水等地區新增或調整地區性客運轉運功能



# 結論與建議

- 結論
- 建議

## 01

南部都會區計畫案係為依循國土計畫法(草案)規定所委託的規劃工作，旨在提供作為研擬法定計畫之參考

## 02

北北基生活圈跨域空間規劃案係為地方政府經彼此協調後自發性辦理的規劃案，屬由下而上的規劃作業

## 03

二規劃案例由於委託機關不同、規劃範圍不同，格局與關注議題有所不同

## 04

規劃期間多方進行訪談、座談、研討會議等，融入許多不同領域的專家以及利害關係人的意見

### 05

規劃內容屬多年前規劃成果，現今時、空、政、經等環境多所變遷，應重新建構規劃的背景基礎

### 06

由於缺乏制度、執行經費、法令及行政權等，多數地方政府及機關對於都會區域的問題缺乏關注與認知，同時考量政治因素恐多言不由衷，意見亦缺乏代表性及公信力

### 07

跨行政區議題若未跨業務領域，往往可歸屬於某一中央目的事業主管機關的業務範疇，協調對象較單純，例如，捷運路網建設計畫等

### 08

跨行政區議題若同時跨業務領域，協調對象較複雜，需要更高層次的機關(行政院)表達支持態度並採取積極措施，都會區域計畫所關注的議題多屬此類



## 建議- 於現行法令、組織及制度下，對於都會區域計畫之建議(1/2)



### 計畫功能

- 指導重大公共建設計畫或空間管理措施的選址、選線及佈局

都會區域應配合區域特色與整體發展需要，加強跨域整合，達成資源互補、強化區域機能提升競爭力。(國土計畫法§6)



### 計畫範圍

- 依所關切的議題界定計畫範圍，可多個議題共用一範圍

都會區域：指由一個以上之中心都市為核心，及與中心都市在社會、經濟上具有高度關聯之直轄市、縣(市)或鄉(鎮、市、區)所共同組成之範圍。(國土計畫法§3)



### 規劃方法

- 採「協作式規劃」，相關機關應實質參與規劃及決策，規劃過程中關鍵的共識或決議建議以正式文件再確認機關的意見

中央主管機關擬訂全國國土計畫時，得會商有關機關就都會區域或特定區域範圍研擬相關計畫內容；直轄市、縣(市)政府亦得就都會區域或特定區域範圍，共同研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。(國土計畫法§8)



### 計畫內容

- 採「策略性計畫」，計畫內容應成為機關間的共識文件，以利納入各層次國土計畫之通檢或適時檢討變更計畫



## 建議- 在現行法令、組織及制度下，對於都會區域計畫之建議(1/2)



### 議題選擇

- 針對具跨域特性的關鍵議題進行規劃，透過多層次機關研商會議，由下而上選擇最具共識、最具說服力的議題優先規劃



### 計畫數量

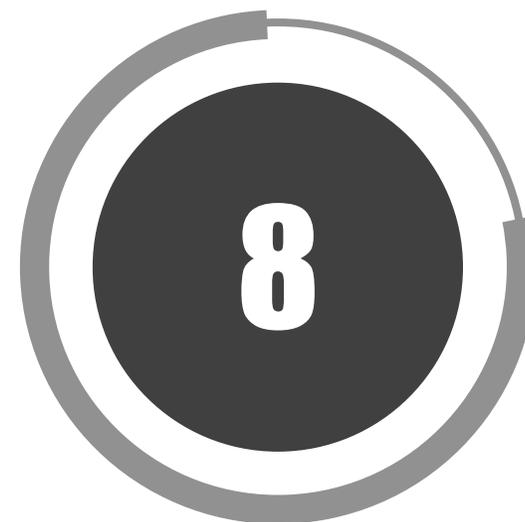
- 依議題數量、計畫範圍的組合而定，或許亦可考慮針對特定一項議題(專題)研擬計畫



### 計畫實施

- 規劃成果循檢討程序納入各級國土計畫之內容
- 結合公共建設計畫編擬機制，落實計畫中具有共識的策略及行動計畫，發揮積極引導國土空間發展的功能

配合國土計畫法§15



### 計畫檢討

- 採不定期滾動檢討模式，針對某些非常重大的議題可長期配合全國、縣市國土計畫的實施狀況進行觀察及檢討；一旦議題已完整納入各層級國土計畫之後，該項議題可考慮移除

**感謝聆聽。敬請指教**