



# 第一次期中簡報

110年都會區域計畫推動平台  
及先期研究計畫委託專業服務案

規劃單位：中華民國區域科學學會

簡報者：張學聖 教授

中華民國111年4月21日

# 簡報大綱

計畫辦理說明

01

都會區域計畫之定位功能  
及推動策略

02

都會區域重要關鍵議題與跨域內容

03

都會區域計畫推動平台

04

後續工作執行構想

05



01

計畫辦理  
說明

- 依國土計畫法第8條：
  - 空間計畫體系可分為「全國國土計畫」及「直轄市、縣(市)國土計畫」等二層級計畫，**都會區域計畫屬全國國土計畫之一部分**。
  - 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。



## ◆ 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

1. 盤點法定計畫涉及都會區域跨域議題
2. 行政院核定之相關計畫
3. 都會區域計畫相關委辦案成果

## ◆ 都會區域計畫推動平台

1. 研擬平台定位、構想與運作方式
2. 各階段辦理期程、推動重點
3. 建議優先擬訂都會區域計畫之區域及優先順序

## ◆ 部門空間跨域政策與議題

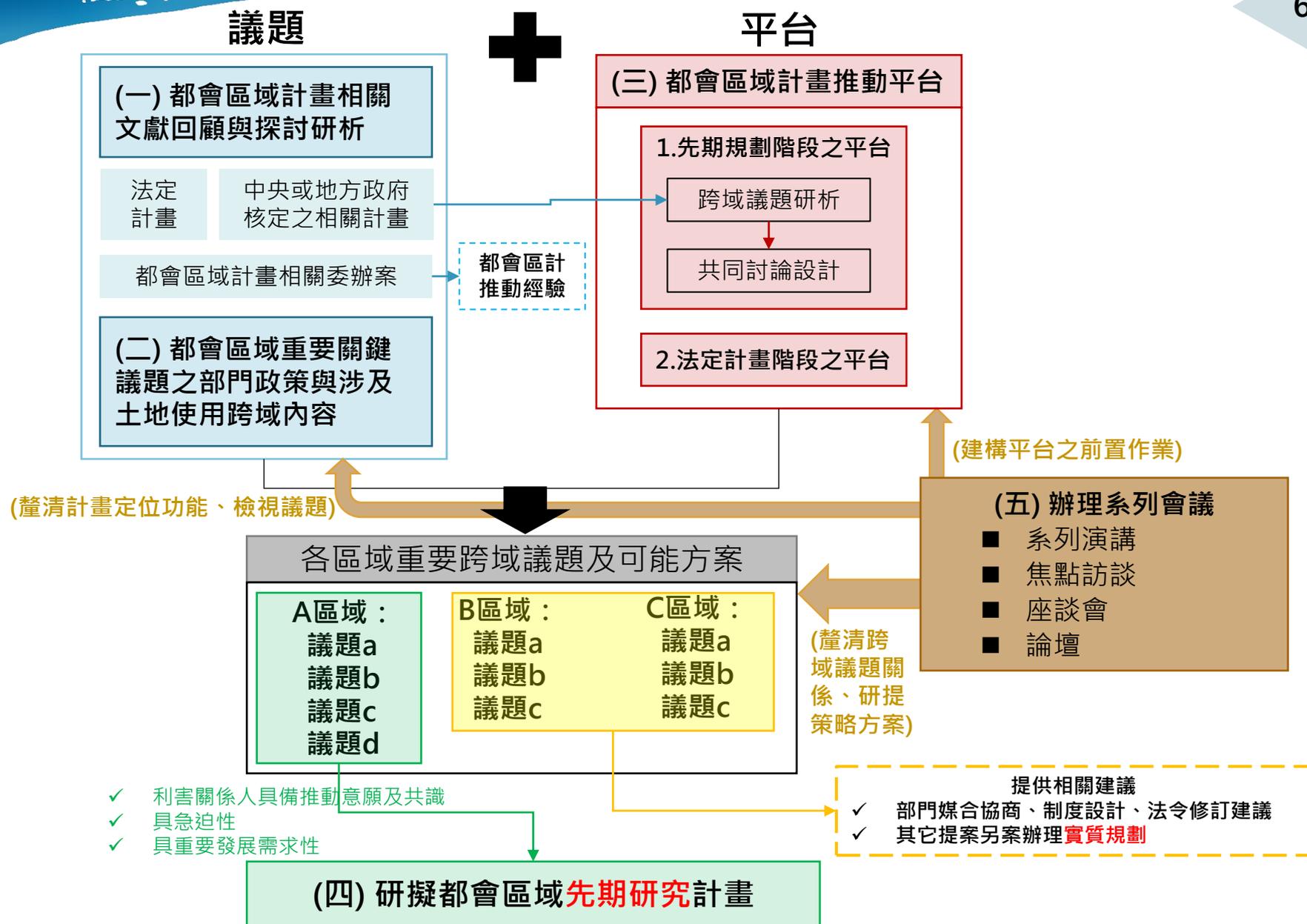
1. 交通、產業與城鄉等部門涉及空間或土地使用之跨域政策
2. 盤點交通、產業、城鄉發展及其他重要關鍵議題涉土地使用之跨域內容

## ◆ 研擬都會區域先期研究計畫

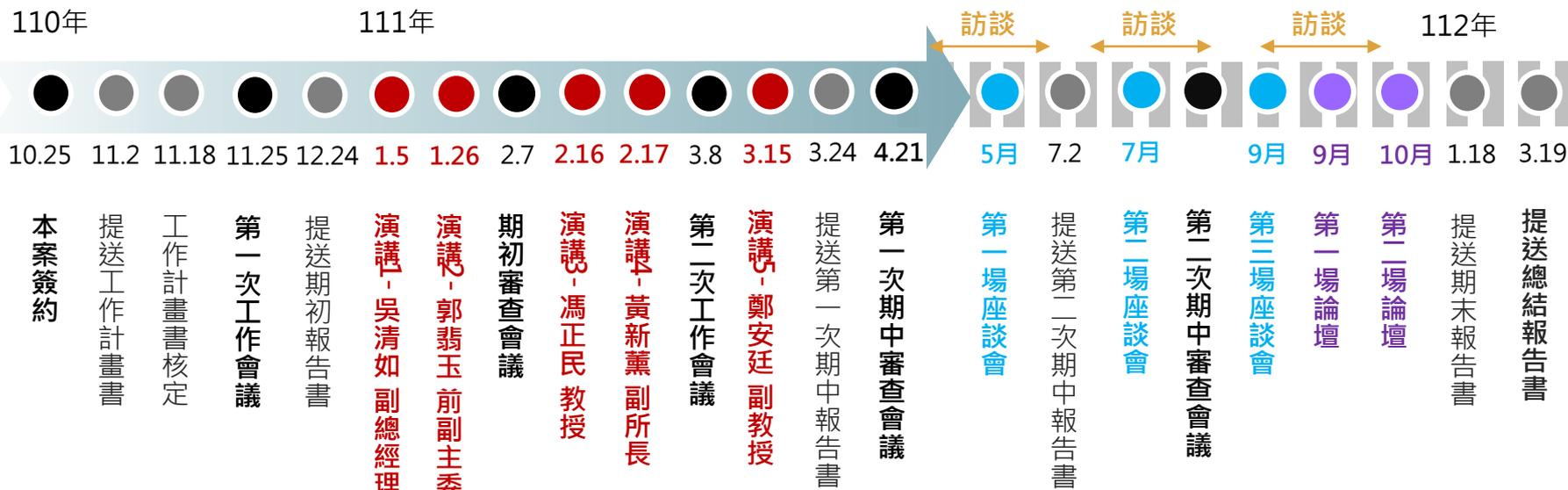
1. 研擬議題、解決對策、具體推動構想與策略方案
2. 研提針對不同議題、不同情境下之規劃方案及配套措施



◆ 辦理系列演講、工作坊或座談會及論壇、訪談等，針對關鍵議題及策略，蒐集意見並凝聚共識



# 計畫執行進度



(一) 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

(二) 都會區域重要關鍵議題之部門政策與涉及  
土地使用跨域內容

(三) 都會區域計畫推動平台

(四) 研擬都會區域先期研究計畫

(五) 辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談，針對關鍵議題及解決策略，蒐集意見及凝聚共識

文獻回顧資料盤點，梳理關鍵跨域議題  
鎖定該議題領域專家、關鍵對象或核心主導人

**第一階段：議題式系列演講**  
(邀集議題領域專家或議題所涉關鍵對象)

**第二階段：焦點訪談**  
(中央部會及縣市政府各局處主管，至少科長以上)

**第三階段：焦點議題座談會**  
(綜整專家及部門意見並收斂，至少局處長以上)

**第四階段：論壇**  
(成果發表、產官學界交流、凝聚推動共識)

- **111.01.05**  
吳清如 / 鼎漢國際工程顧問公司副總經理  
【都會區域計畫-跨域城鄉及交通規劃經驗分享】
- **111.01.26**  
郭翡玉 / 國家發展委員會前副主任委員  
【都會區域計畫-跨域治理】
- **111.02.16**  
馮正民 / 國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽教授  
【都會區域交通運輸之趨勢、目標與策略】
- **111.02.17**  
黃新薰 / 交通部運研所副所長  
【區域運輸規劃與空間發展之連結-以南部區域為例】
- **111.03.15**  
鄭安廷 / 國立政治大學地政學系副教授  
【從產業部門觀點思考都會區域計畫】

- (一)計畫定位
- (二)計畫功能
- (三)計畫範圍
- (四)規劃方式
- (五)跨域議題類型
- (六)平台機制
- (七)建議優先推動區域
- (八)其他都會區域基礎研究提案建議

(納入後續對應內容說明)

# 期初審查意見及處理情形

| 意見面向         | 審查意見   | 研處情形  |
|--------------|--|---|
| (一)計畫之定位功能   | 都會區域計畫規劃方式究竟係以「議題」或「空間範圍」為出發。建議不全然以「議題式」為導向，但必須具備解決議題能力，只要能協助處理數個跨域、跨部門之議題，且符合地方政府期待，即達成擬定都會區域計畫之意義。         | <ul style="list-style-type: none"> <li>本計畫已參考本次會議各委員及部門之意見，將本計畫定位為：針對<b>數個關鍵跨域議題</b>，進行不同面向之討論及整合後所形成之「<b>策略式規劃</b>」。其主要目標為協助處理<b>跨域、跨部門、個別縣市政府或其他計畫難以處理之議題</b>。(第三章第一節，P.37)</li> </ul>  |
|              | 有關都會區域計畫之定位性質，建議強調「功能性規劃」，針對較關鍵數個議題進行規劃即可，然而在此議題篩選過程中亦會有各面向之討論及整合，屆時將視各議題之討論程度整合融入，故其勢必亦屬於「綜合性規劃」。           |   |
| (二)跨域議題整理及分類 | 文獻回顧內容橫跨83年至110年，部分議題如蘇花改、松山機場遷建等議題已過時或處理完成，建議所盤點議題再進一步分類，綜整具有延續性、尚待研處之議題。                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>已補充議題樣態分析，分為「<b>仍存在、尚待研處者</b>」、「<b>已有一定程度處理者</b>」、「<b>無具體構成都會區域之議題者</b>」。(第二章第四節，P.32)</li> </ul>  |
|              | 議題彙整建議納入「時間軸線」的考量，較早期文獻所列議題，現今觀之可能未必存在，此類議題建議於彙整表中加註說明。  |   |
|              | 針對文獻回顧盤點梳理後，對於過去相關委辦案針對都會區域計畫之定位、範圍、功能或議題討論及研析結果，應提出結論，以做為後續辦理座談會等討論基礎。                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>已彙整並參酌相關會議辦理之成果蒐整各方意見後，提出本計畫對於都會區域計畫之定位、功能、範圍、規劃方式及推動策略之觀點與建議。(第二章第四節，P.32)</li> </ul>   |
|              | 有關議題篩選原則建議增加「策略性」，可較彈性運用，以納入社會輿論關注之重大議題等。<br>優先排序原則建議增列「利害關係人具有高度共識」乙項。<br>議題具「操作可行性」更明確的操作型定義？              | <ul style="list-style-type: none"> <li>「議題篩選原則」包括：延續性、時新性、策略性，符合其一原則即可納入為關鍵議題。</li> <li>議題優先排序原則已增列「<b>利害關係人具備推動意願及共識</b>」，並刪除「操作可行性」。(第三章第一節，P.41)</li> </ul>  |
| (三)平台機制      | 長期階段之平台目標為確保相關政策配合、法令修訂及執行配套能逐步到位，以求方案能實質完成，其中有兩大關鍵：(一)相關法規規範；(二)主責部會及縣市政府資源挹注。                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>平台之推動機制設計，已參考各會議之委員及部門意見調整，目前分就「<b>先期規劃階段之平台</b>」、「<b>法定計畫階段之平台</b>」分別說明其主辦機關、組織成員、預算來源及功能定位等運作構想。</li> <li>後續將再透過演講及座談會等活動之專家意見，並與業務單位進行討論，不斷滾動調整。</li> <li>另有關後續平台朝向法制化推動，本計畫亦有研擬初步建議。(第四章第二節，P.81)</li> </ul> |
|              | 釐清「平台」與「國土計畫審議會」之關係，如：平台是否屬幕僚性質，並研提相關策略計畫交由「國土計畫審議會」審議決策。另建議可考量將平台納入國土計畫法施行細則，明訂平台之功能、成員、組織及預算等，以確立其法源及法定位階。 |   |



# 02

都會區域計畫  
之定位功能及  
推動策略

文獻  
回顧

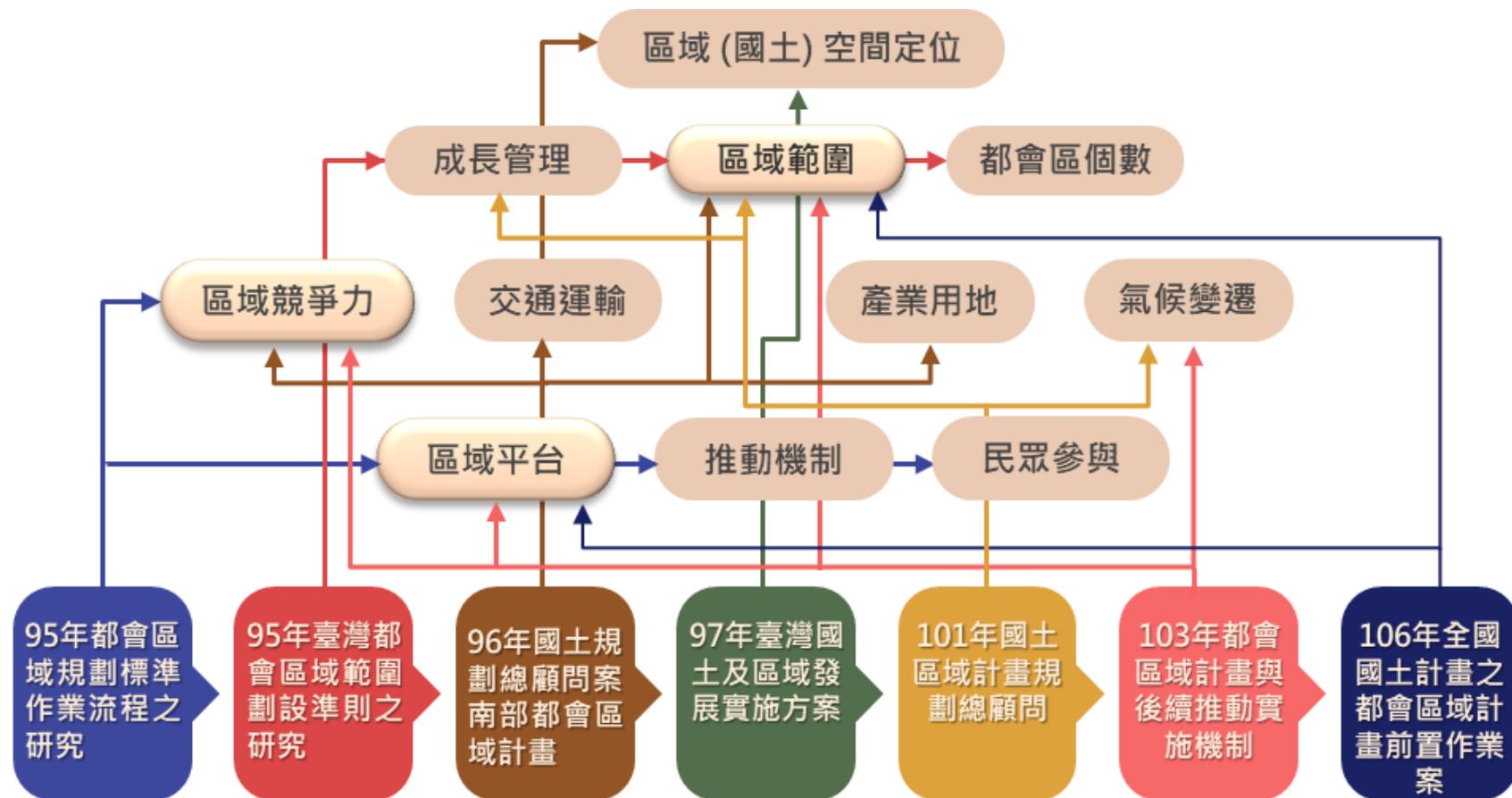
都會區域  
計畫相關  
委辦案

01. 95年都會區域規劃標準作業流程之研究
02. 95年臺灣都會區域範圍劃設準則之研究
03. 96年國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫
04. 97年臺灣國土及區域發展實施方案
05. 101年國土區域計畫規劃總顧問
06. 103年都會區域計畫與後續推動實施機制
07. 106年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案

都會區域計畫  
推動或研擬相關課題

+ 專題演講成果

都會區域計畫之定位  
功能及推動策略



| 計畫體系         | 都會區域計畫相關委辦案           |                       |                         |                     |                    |                        |                           |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|------------------------|---------------------------|
|              | (1)95年都會區域規劃標準作業流程之研究 | (2)95年臺灣都會區域範圍劃設準則之研究 | (3)96年國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫 | (4)97年臺灣國土及區域發展實施方案 | (5)101年國土區域計畫規劃總顧問 | (6)103年都會區域計畫與後續推動實施機制 | (7)106年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案 |
| A.定位、功能      | ●                     | ●                     |                         | ●                   |                    |                        |                           |
| B.願景、目標      | ●                     |                       | ●                       | ●                   |                    |                        |                           |
| C.規劃理念與方法    | ●                     |                       |                         |                     |                    |                        |                           |
| D.範圍         |                       | ●                     | ●                       |                     | ●                  | ●                      | ●                         |
| E.議題(範疇)     | ●                     | ●                     | ●                       |                     | ●                  | ●                      | ●                         |
| F.策略(方案)     | ●                     |                       |                         | ●                   | ●                  |                        |                           |
| G. 機制(組織、平台) | ●                     |                       |                         |                     |                    | ●                      | ●                         |

## ◆ 專題演講回饋內容

### ■ 計畫定位

- 策略性計畫，概念性及共識達成為主，以利後續計畫研擬及擬定。
- 「都會區域計畫」三要素：法定性、策略性、協作性。乃解決問題、議題導向。
- 調和人與環境及活動(不僅只是土地利用計畫)，國土空間發展計畫角色(從土地利用到建設指導)。

### ■ 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。
- 應藉由國土空間架構確定，「有效協調整合」政府、民間投資與土地使用。
- 國土指導功能發揮(補足協調角色)，特別是空間協調，以期達到「綜效」。

### ■ 規劃方法

- 「協作式規劃」，相關機關應參與規劃決策，過程中關鍵共識以正式文件記錄。
- 都會區域計畫雖以跨域議題為導向，但須從整體綜合性角度進行規劃。
- 預算引導(營建署角色較困難)，計畫引導(也是一種可行與資源)。特別是國土基金運作。

#### 111.01.05

吳清如 / 鼎漢國際工程顧問公司副總經理  
【都會區域計畫-跨域城鄉及交通規劃經驗分享】

#### 111.01.26

郭翦玉 / 國家發展委員會前副主任委員  
【都會區域計畫-跨域治理】

#### 111.02.16

馮正民 / 國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽教授  
【都會區域交通運輸之趨勢、目標與策略】

#### 111.02.17

黃新薰 / 交通部運研所副所長  
【區域運輸規劃與空間發展之連結-以南部區域為例】

#### 111.03.15

鄭安廷 / 國立政治大學地政學系副教授  
【從產業部門觀點思考都會區域計畫】



## 策略性及議題導向之全國層級法定政策計畫



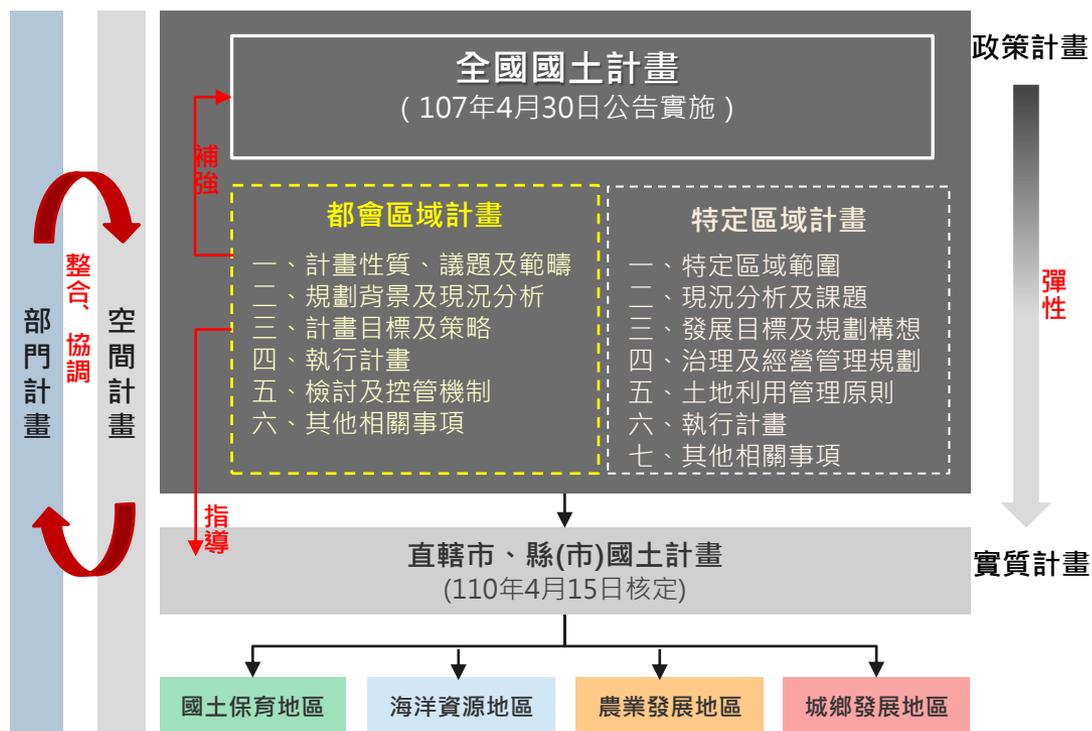
### 功能

1. 資源互補、強化區域機能、嘗試回應國際競爭或政策期待。
2. 國土計畫之**補足**、**指導**、**協調**功能，包括全國國土計畫之補足、縣市國土計畫或土地使用管制規則之指導，及跨域、跨部門空間議題之協調。
3. **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**。



### 規劃原則及方式

1. **協作式**規劃：由上而下擬定，同時尊重地方(具由下而上之內涵)及其他部會意見。
2. 議題導向式，且「**儘量朝整體角度進行規劃**(同時處理範圍內若干跨域議題)」。
3. 規劃成果循檢討程序納入各級國土計畫(配合國土計畫法§15)。結合公建計畫編擬機制落實。
4. 營建署藉由**計畫引導**、**土地使用之主管權**、**國土永續發展基金之運作**，做為跨域合作之策略資源。





# 03

都會區域重要  
關鍵議題與  
跨域內容

## 1 建立議題資料庫

- 法定計畫**
- 1) 區域計畫第一次通盤檢討
  - 2) 區域計畫委員會會議紀錄(一通、二通)
  - 3) 全國國土計畫
  - 4) 國土計畫審議會會議紀錄
  - 5) 直轄市、縣(市)國土計畫

- 中央地方政府核定相關計畫**
- 1) 行政院99年國土空間發展策略計畫
  - 2) 臺北市願景計畫

- 部門空間政策**
- 1) 交通部門
    - 北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃
    - 2020運輸政策白皮書
    - 各縣市推動之重大交通建設計畫
  - 2) 產業部門
    - 行政院：110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」
    - 國發會：「亞洲·矽谷2.0推動方案(110-113年)、協調推動產業創新計畫
  - 3) 城鄉部門
    - 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策

北部：83、中部：76、南部：48、東部：22、全國：80

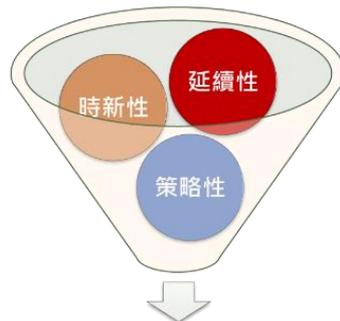
| 樣態分析          | 全國 | 北部 | 中部 | 南部 | 東部 |
|---------------|----|----|----|----|----|
| ▲仍存在、尚待研處者    | 34 | 46 | 38 | 32 | 16 |
| ○已有一定程度處理者    | 2  | 11 | 7  | 3  | 0  |
| ×無具體構成都會區域議題者 | 44 | 26 | 31 | 13 | 6  |
| 總計            | 80 | 83 | 76 | 48 | 22 |

「▲」：仍存在、尚待研處者

| 屬性分類              | 全國 | 北部 | 中部 | 南部 | 東部 |
|-------------------|----|----|----|----|----|
| A與規模經濟有關者         | 6  | 5  | 7  | 5  | 2  |
| B與資源互補或分工有關者      | 17 | 24 | 14 | 23 | 13 |
| C與區域性公共設施設置或服務相關者 | 11 | 17 | 17 | 4  | 1  |
| 總計                | 34 | 46 | 38 | 32 | 16 |

滾動加入議題資料庫

## 2 篩選關鍵議題(1.0)



《關鍵議題1.0》

**延續性**

- 在過去計畫或會議中被重複提及，且持續至近年一直存在。
- 北部：
  - 從整體區域發展及提升國際競爭力之角度，桃園航空城與台北港空港整合之未來發展策略目標。

**時新性**

- 近年部門重要政策推動衍生之相關議題。
- 北部：
  - 基隆河谷產業軸帶之產業關聯需求、安全前提下之發展。
  - 大臺北都會區捷運系統(桃園捷運系統、基隆捷運系統、雙北三環六線系統)。

**策略性**

- 可隨著社會關注程度、社會輿論或政策輪替等變動因素，彈性納入之議題。
- 北部：
  - 竹竹苗跨域合作議題(產業發展、跨縣市公共設施資源整合規劃、跨縣市交通整合改善規劃)。

## 民84-85年區域計畫(第一次通盤檢討)

### 北部區域

- 機能過度集中導致一極化現象
- 人口集中造成**公共設施**不足、環境不佳
- 偏遠地區就業不足、人口外流問題嚴重
- **運輸建設**未與土地使用發展模式配合
- 未依環境敏感特性進行土地使用規劃

### 中部區域

- 區域城鄉差距衍生**居住、交通及就業**問題
- 重大建設需求對水資源利用造成壓力
- 都市蔓延現象，都市土地使用率低
- 區域性**交通運輸**路網發展不足且不均
- 區域性**公共設施**服務水準不足

### 南部區域

- 區域建設發展不均，公共建設集中都會區
- **運輸系統**規劃未能配合生活圈發展構想
- 欠缺整體有效土地使用管理策略
- **公共設施**普遍不足，未依都市階層配置
- 部分工業區區位不當造成都市環境惡化

### 東部區域

- 人口外流情形嚴重，且區域內城鄉發展不均衡
- 產業發展未依資源特性及發展條件整體規劃，致產業發展緩慢
- 工業開發績效不佳，且分佈不均，造成市鄉發展不均衡
- 聯外交通不便，區域內交通易行性低落，直接影響區域整體發展。
- 區域性公設在質與量不足，且區位分佈不均，服務水準低落。
- 原住民人口比例高，但生活條件不佳，經濟水準亟待改善。

# 02. 歷次區域計畫委員會會議紀錄

## 民83-106年歷次區委會會議紀錄整理 (詳報告書)

1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

| 項目 | 議題   | 跨域相關部門 |    |    |    | 重點區域      | 來源                     | 發文時間             | 會議頁碼         |
|----|--|--------|----|----|----|-----------|------------------------|------------------|--------------|
|    |  | 交通     | 產業 | 城鄉 | 其他 |           |                        |                  |              |
| 1  | 北部區域產業發展與其他區域產業關聯性應予配合檢討   |        | ◎  |    |    | 北部        | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912<br>831013 | 29-1<br>29-1 |
| 2  | 本計畫草案僅列有台北都會區、新竹科學城之發展構想，並未考慮其他縣市之發展差異及課題，研擬不同之對策，以指導其發展。建議於本計畫草案中納入縣市綜合發展計畫之發展構想，以尊重地方發展意見。   | ◎      | ◎  | ◎  |    | 北部        | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912<br>831013 | 29-1<br>29-2 |
| 3  | 台北都會區部分地區之防洪工程闕如，應加速辦理第三期防洪計畫  |        |    |    | ◎  | 北部(台北都會區) | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912           | 29-附件一       |
| 4  | 台北都會區交通系統存在幾點問題<br><ul style="list-style-type: none"> <li>快速道路系統建設遲緩—快速道路系統建設</li> <li>都會多核心發展—大眾運輸系統</li> <li>未考慮貨運與轉運—客貨運輸、轉運中心建設</li> <li>西部鐵路系統改善</li> <li>停車供給不足—停車場興建</li> </ul>             | ◎      |    |    |    | 北部(台北都會區) | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912           | 29-附件一       |
| 5  | 台北都會區公共設施存在幾點問題<br><ul style="list-style-type: none"> <li>公園綠地供給不足區位分布不均—關渡公園</li> <li>自來水系統供水能力—三峽攔河堰、坪林水庫</li> <li>喪葬設施之規劃與更新—區域性墓地</li> <li>汙水下水道接管普及率</li> </ul>                               |        |    | ◎  |    | 北部(台北都會區) | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912           | 29-附件一       |
| 6  | 台北都會區存在空氣、水、垃圾、工程廢棄土、住宅建設之環境汙染，是以應：<br><ul style="list-style-type: none"> <li>汙染許可登記制度、汙染者付費及總量管制</li> <li>淡水河系汙染整治計畫、事業水汙染管制計畫</li> <li>區域性垃圾掩埋場</li> <li>設置棄土場配合填海造陸</li> <li>興建專用下水道</li> </ul> |        |    | ◎  |    | 北部(台北都會區) | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912           | 29-附件一       |
| 7  | 台北都會區建設建議朝向成長管理、多核心都市發展體系與省市協調等方向進行  | ◎      | ◎  | ◎  |    | 北部(台北都會區) | 北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案) | 830912           | 29-附件一       |
|    |  |        | •  | •  |    |           |                        |                  |              |

1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

| 來源   | 全國國土計畫跨域議題  | 類別        |
|------|---|-----------|
| p.18 | 應整合各區域文化觀光資源、博物場館、人文傳統場域、生態資源等進行整體規劃，由既有點狀觀光據點經營出發，逐漸轉型朝向文化觀光廊帶、觀光城市、觀光區域等方向邁進，以強化文化觀光之動能。        | 產業        |
| p.19 | 因應高鐵通車及六都升格帶來之集中化發展趨勢，應配合區域特色與整體發展需要，擬定都會區域計畫，加強跨域整合，達成資源互補、強化區域機能以提升競爭力。                         | 交通/<br>城鄉 |
| p.32 | 跨直轄市、縣(市)轄區之空氣污染問題，應評估納為都會區域計畫之重要議題，透過跨縣市合作，協調規劃產業發展、人口集居或農業生產區位，訂定改善空氣品質策略，以提升環境品質，並營造宜居與健康城鄉環境。 | 其他        |
| p.37 | 未來「國土生態保育綠色網絡建置計畫」將盤點、檢核目前生態保育之潛力區域或熱點，診斷出高脆弱與高風險之生態地區，並加以保全。                                     | 其他        |
| p.37 | 推動中部及南部具產業群聚效果及發展潛力產業聚落之空間發展策略。   | 產業        |
| p.39 | 鼓勵直轄市、縣(市)間採區域性或主題性合作方式，以穩定礦產供應的長期需求。   | 產業/<br>其他 |
| p.42 | 整合強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，擴大軌道系統服務範圍。  | 交通        |
| p.43 | 結合區域整體觀光政策發展，同時考量緊急疏運時之需要，適時規劃與評估藍色公路發展，鼓勵業者經營可行航線。   | 交通/<br>產業 |
| p.44 | 都會區應強化臺鐵快捷功能，並整合捷運與公共運輸網；臺鐵支線應強化區域觀光與接駁，與高鐵及臺鐵車站連結，同時納入地區運輸系統服務。                                  | 交通        |
| p.55 | 都會地區持續擴張，壓縮平原地區農業發展，並進一步刺激山坡地開發。  | 城鄉        |

## ◆ 內政部國土計畫審議會之會議資料與紀錄(自107年至109年)

1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

| 場次 (日期)               | 與都會區域或跨域相關發言或決議事項  | 發言人/單位 | 類別        | 區域別 |
|-----------------------|--|--------|-----------|-----|
| 第 3 次<br>(107/06/25)  | ➤ 國土防災計畫忽略地震在空間計畫之因應，尤以都會地區更有此需求（如近期大阪地震為例），是否需加以考量，請斟酌。                 | 游繁結    | 其他        | 無特定 |
|                       | ➤ 當前跨域性的課題如，焚化爐及掩埋場，需引導跨域合作。   | 邱文彥    | 其他        | 無特定 |
|                       | ➤ 基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。   | 黃書禮    | 其他        | 無特定 |
| 第 5 次<br>(109/02/06)  | ➤ 南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。  | 郭碧玉    | 產業        | 南部  |
| 第 7 次<br>(109/05/20)  | ➤ 桃園煉油廠遷廠問題，因桃園市政府已有相關立場，考量能源供應與其經濟發展、環境問題非單一縣市議題，建議中央應針對北部區域產業研擬相關配套策略。 | 地球公民   | 產業        | 北部  |
| 第 9 次<br>(109/06/29)  | ➤ 同意基隆市政府業就共通性空間發展議題補充擬定北部都會區域或相關特定區域計畫之必要性。                             | 決議事項   | 城鄉        | 北部  |
|                       | ➤ 基隆市政府提出之都會區域計畫對國土具正面效益，請新北市政府說明對於此機制與解決交界問題的看法。                        | 鄭安廷    | 城鄉        | 北部  |
| 第 10 次<br>(109/07/10) | ➤ 交通部鐵道局要求新竹縣市政府有關輕軌發展以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。                                | 交通部    | 交通        | 北部  |
| 第 12 次<br>(109/08/05) | ➤ 當前政策為持續發展既有高雄國際機場，更能符合高雄市及南部地區航空運輸需求，與周邊區域產業經濟發展                       | 交通部    | 交通/<br>產業 | 南部  |
| 第 15 次<br>(109/09/30) | ➤ 鄉村區為都會發展與生態保護區的重要緩衝區，並減緩人口壓力。  | 郭城孟    | 其他        | 無特定 |

## ◆ 內政部國土計畫審議會之會議資料與紀錄(110年)

1.

建立議題  
資料庫

1-1

法定計畫

1-2

中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3

部門空間政策

| 場次 (日期)               | 與都會區域或跨域相關發言或決議事項   | 發言人/單位     | 類別 | 區域別 |
|-----------------------|---|------------|----|-----|
| 第 17 次<br>(110/04/06) | ➤ 有關都會區域計畫推動主軸分別包含流域特定區域計畫及都會區域計畫，兩計畫間有無競合關聯性？                                  | 李心平        | 城鄉 | 無特定 |
|                       | ➤ 都會區域計畫擬以交通、產業及城鄉發展三面向規劃，都非常重要，建議除由地方需求或都會區域需求觀點探討無法單獨處理的問題外，也能從國家高度及國際競爭力來推動。 | 郭翡玉        | 其他 | 無特定 |
|                       | ➤ 都會區域計畫推動平台是實體平台或是概念性平台？其與現有國土計畫審議委員會的關聯及與其他既有縣市合作的平台如何合作等建議後續可納入考量。           | 郭翡玉        | 其他 | 無特定 |
|                       | ➤ 有關都會區域計畫可以不用雙軌，因為地方政府互相之間可能各有堅持，因此建議由中央主導，各地方政府參與即可。                          | 劉俊秀        | 其他 | 無特定 |
|                       | ➤ 都會區域計畫採雙軌（中央及地方）併行方式推動，應先就規劃內容及規範劃定與整合協調機制預為規範，以利後續推動。                        | 徐中強        | 其他 | 無特定 |
|                       | ➤ 建議都會區域計畫作為示範性先驅計畫，可將數位發展納入規劃層次，作跨部門之通盤考量，提升國土計畫之規劃功能及因應智慧國家之整體發展。             | 國發會        | 其他 | 無特定 |
|                       | ➤ 區域交通運輸課題與發展策略，相關規劃成果可提供貴署作為辦理都會區域計畫交通議題之參考。                                   | 運研所        | 交通 | 無特定 |
|                       | ➤ 國土計畫強調集約發展，集約讓空間規劃布局更符合實際需求，未來都會區域計畫亦將基於此概念下進行發展以補足整體空間發展軸線上不足的部分。            | 營建署<br>綜計組 | 其他 | 無特定 |

# 05.直轄市、縣(市)國土計畫

## 1. 建立議題 資料庫

### 1-1 法定計畫

### 1-2 中央或地方政府 核定之相關計畫

### 1-3 部門空間政策

● 統籌及整合北臺首都圈空間、經濟、運輸等發展需求，協調各縣市政府、目的事業機關跨域合作。

● 藉由北北基跨域運輸強化產業連結，形塑新北市多核心都市發展結構。

● 捷運機場線、捷運棕線及三鶯線連結大臺北都會區**捷運系統**，建構北北桃一小時軌道生活圈。

● 強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。

● 提供跨縣市多元綠色觀光運具智慧整合服務。

● 苗北發展定位與新竹科學園區產業需求整合。

● 納入北彰共榮區成為高鐵特定區、烏溪兩岸中彰共同生活圈之重要核心與**產業物流中心**。

● 山海環線架構臺中都會區完整之環狀**軌道運輸**服務。

● 與臺中、南投縣、雲林縣就不同議題分工合作。

● 嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間架構。

● **海域範圍**及執行管理、跨縣市都市計畫檢討、河川流域整治及觀光旅遊系統整合。

● 制定都會區重點**公路改善**計畫。

● 強化都會區中心都市之區域中心功能，以大眾運輸導向型開發 (TOD) 引導集約發展。

● 屏北地區應優先強化跨域串連。

● 雪隧通車後為宜蘭帶來大量旅遊人潮，但也因此北部遊客可當日來回，降低了住宿需求。

● 借蘇澳-南澳-花蓮間交通連結機會(交通部「蘇花公路改善計畫」)，整合檢討未來產業部門計畫，帶動沿線鄉鎮聚落觀光發展。

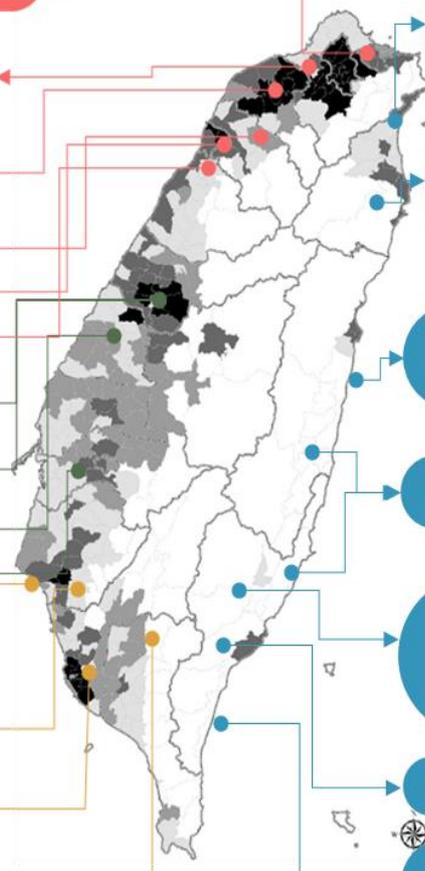
● 利用海洋優勢開發海洋深層水產業，產生群聚效應，設置「東部國家級海洋資源博物館」。

● 東部、南迴改善升級成快鐵，達成全國鐵路網6小時串聯環島的目標。

● 與花蓮共同具有優良農地與景觀價值，作為東部地區產業六級化之重要發展基地。  
● 與高雄市共同保有完整山林生態資源，提供適當山林體驗與部落旅遊。  
● 與屏東縣應落實強化鐵路發展。

● 預計拓寬台九線並新闢外環線。

● 串連綠島、蘭嶼外，應將花蓮海線港口、屏東墾丁、海口等景點整合，發展藍色公路觀光。



# 01. 行政院99年國土空間發展策略計畫

1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

| 類別                                | 都會區域 / 跨域治理相關議題   | 區域別 |
|-----------------------------------|---|-----|
| 交通                                | • <b>集約開發</b> 運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。  | 無特定 |
|                                   | • 以綠色大眾運輸導向發展理念 ( <b>Green T.O.D.</b> ) 結合重要海空港及區域門戶、都會核心及重要節點，建構運輸走廊。  | 無特定 |
|                                   | • 強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。   | 無特定 |
|                                   | • 建構都會區域之整合性通勤運輸路網。   | 無特定 |
|                                   | • 推動 <b>綠色人本交通</b> 及公共運輸發展，加強與土地使用整合。   | 無特定 |
|                                   | • 發展 <b>藍色運輸</b> ，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。  | 無特定 |
|                                   | • 高雄國際機場現址受面積及發展腹地限制，倡議發展 <b>南部新國際機場</b> 。  | 南部  |
|                                   | • <b>松山機場遷移</b> 議題。   | 北部  |
|                                   | • 中部國際機場定位與發展課題。兩岸直航包機常態化後，中部地區須以具有特色之觀光產業吸引大陸旅客「中進中出」，及加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸。   | 中部  |
|                                   | • 澎湖發展博奕馬公機場升級為國際機場以及馬公港之發展議題。  | 離島  |
|                                   | • 高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。   | 南部  |
|                                   | • 區域通勤鐵路建議應進行整體性的可行性評估與規劃，以及都會區之捷運系統建設案。  | 北部  |
|                                   | • 進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。  | 中部  |
|                                   | • 評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。   | 南部  |
|                                   | • 審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。  | 無特定 |
| • 在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。          | 無特定   |     |
| • 西部航空站中長期應重新定位發展方向，並適度進行資源整合或整併。 | 北部  |     |
| 產業                                | • 國土產業活動 <b>分布極化</b> ，造成各地區所得不均。  | 中部  |
|                                   | • 臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。  | 南部  |
|                                   | • 產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。  | 東部  |
|                                   | • 依各地產業群發展、成長力及創新力，持續推動 <b>區域競爭性產業群聚</b> 。  | 南部  |
|                                   | • 規劃區域創新系統，協助產官學研知識能量整合及價值創造。   | 東部  |
| 城鄉發展                              | • 規劃推動「 <b>產業創新走廊</b> 」。  | 北部  |
|                                   | • 都會地區發展未落實成長管理，造成 <b>無秩序蔓延與擴大</b> 。  | 南部  |
|                                   | • 農村地區人口外流，公共設施不足且缺乏整體規劃。   | 無特定 |
|                                   | • 公共設施及社會服務體系無法配合各城鄉階層進行合理的規劃與配置。   | 北部  |
| 跨域治理                              | • 北部區域整體發展應以「提升品質」為要務；中部城市區域應強化內的整體網絡結構；南部城市區域應強化雙核間的城鄉成長軸帶。  | 無特定 |
|                                   | • 高鐵通車引發國土空間革命：中部優勢提升、南部面臨邊緣化。  | 無特定 |
|                                   | • 透過 <b>跨域合作治理</b> 達成區域整合，並促使資源配置達到最大效益。  | 無特定 |
|                                   | • 推動區域電力等能源資源整合，包括推動智慧電網、分散式能源系統。   | 無特定 |
|                                   | • <b>加強區域治理及跨域治理</b><br>① 透過資源分配機制誘導地方政府重視跨域事務及建設。<br>② 以三大都會區域為終極目標，逐漸在形成共識下推動縣市合併。<br>③ 整合管理界面落實功能性跨域治理（如水資源）。<br>④ 建構配套措施規劃進程逐漸落實地方自治。 | 無特定 |

## ◆ 臺北市願景計畫之首都圈議題

### 首都圈產業佈局及本市定位

1. 全球競爭：面對國際產業趨勢轉變，臺北市的全球產業鏈定位。
2. 首都圈整合：面對各縣市既有產業相容及未來產業發展計畫，臺北市之於首都圈產業定位為何？如何發展臺北市專屬的優勢產業？並與基北北桃國土計畫內容調和。

### 區域與國際交通連結

1. 全球競爭：應如何加強國際連結並兼顧區域交通整合，增強首都圈的國際地位？
2. 首都圈連結：以高效率移動為目標，臺北市做為首都圈核心，應如何強化其與周邊區域的交通連結性。

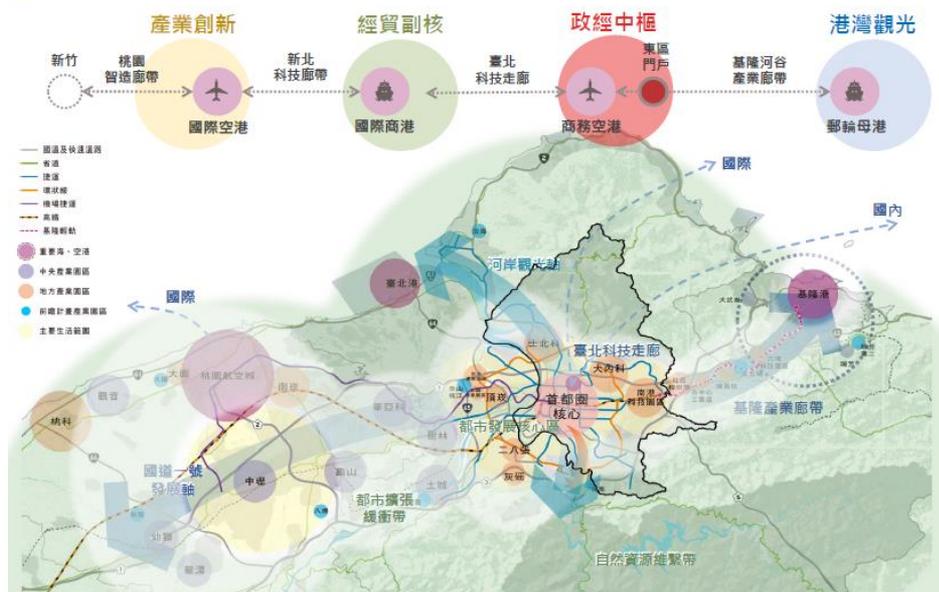
### 流域跨域治理

基隆河谷廊帶未來發展，都會區域或流域特定區域計畫可著力發展的方向與策略。

## 臺北首都圈四大跨域議題

### 首都圈機能願景

臺北市於首都圈機能分工屬政經中樞，除固守政經地位外，應掌握自然、人文與經濟資源之互補合作，朝宜居永續發展。



### 首都圈居住議題

首都圈跨區就業情況多且臺北市社會住宅資源有限，應如何解決首都圈居住議題，達到住宅市場供需平衡，落實居住正義。

## 六大面向的跨域空間課題及對策

### 1. 建立議題

資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

### ◆ 河谷廊帶區域再生共識

#### 面向一：首都圈定位

1. 都會區域都市發展模式建構：臺北首都圈應有明確的都會區域發展模式與整體發展目標，具系統性的管理都市成長。
2. 首都圈空間機能發展定位：考量全球城市競爭，應以臺北首都圈尺度思考重大投資最適區位，全面性地規劃都會區域都市發展用地。

#### 面向二：產業發展

1. 面對國際競爭下，提升整體戰力的產業布局政策亟待整合。
2. 面對潛在產業投資者，後勤資源的盤整與招商事務的整合須結合新創模式之思維。

#### 面向三：交通發展

1. 跨域通勤與整體運輸尚待整合：避免都會發展而衍生交通問題，且應融入智慧交通、共享等新交通機制。
2. 首都圈高效能運輸系統已到建構時機：針對潛力發展地區新增服務站點，且規劃並整合多元運具系統。

#### 面向四：自然環境

1. 基隆河流域規劃治理：外水治理上，以計畫管制保護與保育敏感地區；內水治理上，應依法提送出流管制計畫並配合各部門、公共設施之規劃，以提高地區之承洪韌性。
2. 環境永續延續的操作機制：導入韌性理念及循環經濟之概念，作為韌性城市之實踐。

#### 面向五：城市發展

1. 高品質的環境規劃：重視永續生態理念，考量既有聚落與新興產業人口之調和。
2. 社會文化與生活永續發展：河谷地區的棕地再發展，於整體開發前設定回饋負擔條件及土地使用強度，創造實質效益與公益。

#### 面向六：合作治理

1. 跨域治理合作機制建立。
2. 適性適地開發方式與合宜時序掌握。
3. 保障在地民意福祉。
4. 開發政策工具和正向溝通方式：建立地方意見交流平台，滾動式檢討執行機制與需求。

# 01.部門空間政策與議題 – 交通部門

- 北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃
- 2020運輸政策白皮書
- 各縣市推動之重大交通建設計畫

## 1. 建立議題 資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

### 北部區域

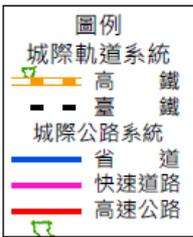
- 善用海空聯運或國際海港運輸模式跨域發展產業廊帶。
- 強化機場、高鐵等重要公共交通樞紐串聯並強化物流能力。
- 增加跨縣市快捷公車路線並與地方公車路網緊密結合。
- 持續發展北北基桃捷運路網。

### 中部區域

- 以中彰投共同生活圈建構便捷軌道交通路網系統。
- 都會核心轉運站配置與區域快捷公車路網整合。
- 強化海、空運節點聯外交通系統，並與鄰近縣市整合。
- 強化都會區公共運輸建設、資源分享與整合。

### 南部區域

- 南高屏都會捷運路網整合尚待評估規劃，應優先考量低環境衝擊、結構輕量及成本較低之系統。
- 高屏生活圈快速道路興建應降低環境衝擊，並發展與地區轉運站結合之區域快捷公車系統。
- 屏東高鐵車站設站應考量都會區空間發展及未來環島高鐵之可行性。



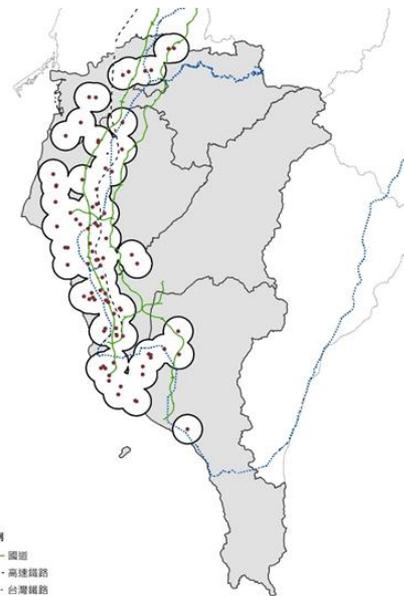
## 02.部門空間政策與議題 – 產業部門

28

- 行政院：110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」
- 國發會：「亞洲·矽谷2.0推動方案」(110-113年)、協調推動產業創新計畫

**政策願景：以北、中、南科學及產業園區為核心，整合周邊資源打造臺灣為亞洲矽谷基地**

|      | 北部區域                     | 中部區域                           | 南部區域  |
|------|--------------------------|--------------------------------|---|
| 跨域議題 | 基隆河谷廊帶產業分工尚需明確定位。        | 擴大智慧機械廊帶，發展航太、智慧車輛等試驗場域，建立產業鏈。 | 南高屏以交通形塑產業廊帶需解決產業用地供需並提供完善生活環境。   |
| 空間政策 | 以生醫園區為核心，結合學研及產業之創新醫材聚落。 | 以精密機械與金屬技術發展高附加價值醫材產業。         | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 行政院109年5月22日院臺經字第1090168813號函核定「配合台商回台土地需求，中南部產業園區開發方案」</li> <li>■ 打造台南沙崙綠能城，並以高雄港及周邊工業區打造船艦產業。</li> </ul> |



南部區域產業走廊概念圖

- 1.美中貿易戰改變都市全球定位，未來產業用地需以都會區尺度規劃。
- 2.都會區產業用地政策：土地管理、產業廊帶、污染防治、政策與管理。
- 3.新產業型態基礎設施配置：區域冷鏈物流、大型高階物流園區。
- 4.海洋產業與觀光：基隆港郵輪觀光與高雄港遊艇產業的跨域合作。

1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

# 03.部門空間政策與議題 – 城鄉部門

- 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策
- 全國國土計畫部門空間發展策略

## 因應高鐵一日生活圈、六都升格改制及人口結構調整下的城鄉發展課題

### 北部區域

- A. 都市農地具氣候調節與生態功能，都會區域農地功能需再定位。
- B. 全球嚴重傳染性疾病衝擊大幅改變生活與生產型態，都會區域空間機能需有對應公衛挑戰的新作為。
- C. 可負擔住宅供給配置應從都會區域尺度整體規劃。

### 中部區域

- A. 城鄉發展順序（例：城2-3）應以都會區域空間尺度進行整體規劃，以集約策略實踐成長管理。
- B. 鄰避性殯葬設施、廢棄物處理設備等公用設備需以都會區域尺度進行規劃與有效利用。
- C. 中部地區空氣品質改善亟待跨部門、跨縣市間的治理合作。

### 南部區域

- A. 氣候變遷極端天氣衝擊高脆弱度的基礎建設，區域性防災機能及水資源供給亟待強化。
- B. 高齡少子化下的都會區偏鄉醫療、長照資源網絡尚須建置與強化，鄉村地區空間結構需調整因應。



1. 建立議題  
資料庫

1-1 法定計畫

1-2 中央或地方政府  
核定之相關計畫

1-3 部門空間政策

# 議題資料庫建立及議題分類成果

參期初審查意見、專題演講專家意見，  
增補跨域議題樣態分析及屬性分類。

30

## 1. 建立議題資料庫

### 法定計畫

- 1) 區域計畫第一次通盤檢討
- 2) 區域計畫委員會會議紀錄
- 3) 全國國土計畫
- 4) 國土計畫審議會會議紀錄
- 5) 直轄市、縣(市)國土計畫

### 中央地方 政府核定 相關計畫

- 1) 行政院99年國土空間發展策略計畫
- 2) 臺北市願景計畫
- 3) 基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃案

### 部門 空間政策 與議題

- 1) 交通部門
  - 北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃
  - 2020運輸政策白皮書
  - 各縣市推動之重大交通建設計畫
- 2) 產業部門
  - 行政院：110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」
  - 國發會：「亞洲·矽谷2.0推動方案」(110-113年)、協調推動產業創新計畫
- 3) 城鄉部門
  - 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策

北部：83 / 中部：76 / 南部：48 /  
東部：22 / 全國：80 (區域別：議題數量)

| 樣態分析         | 全國 | 北部 | 中部 | 南部 | 東部 |
|--------------|----|----|----|----|----|
| ▲仍存在、尚待研處者   | 34 | 46 | 38 | 32 | 16 |
| ○已有一定程度處理者   | 2  | 11 | 7  | 3  | 0  |
| ×無具體構成都會區域議題 | 44 | 26 | 31 | 13 | 6  |
| 總計           | 80 | 83 | 76 | 48 | 22 |

「▲」：仍存在、尚待研處者

| 屬性分類       | 全國 | 北部 | 中部 | 南部 | 東部 |
|------------|----|----|----|----|----|
| A規模經濟      | 6  | 5  | 7  | 5  | 2  |
| B資源互補或分工   | 17 | 24 | 14 | 23 | 13 |
| C區域性公共設施相關 | 11 | 17 | 17 | 4  | 1  |
| 總計         | 34 | 46 | 38 | 32 | 16 |

## 2. 篩選關鍵議題 (1.0)

## 3. 研析深化關鍵議題 (2.0)

# 議題資料庫分類示意圖

## 1. 建立議題 資料庫

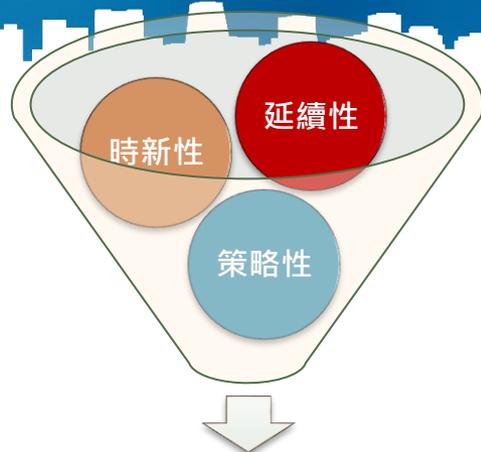
## 2. 篩選關鍵議題 (1.0)

## 3. 研析深化關鍵議題 (2.0)



- A與規模經濟有關者
- B與資源互補或分工有關者
- C與區域性公共設施設置或服務相關者

# 重要關鍵跨域議題篩選原則



《 關鍵議題1.0 》

參期初審查意見，議題篩選原則增加「策略性」。

1. 建立議題  
資料庫

## 延續性

- 在過去計畫或會議中被重複提及，且持續至近年一直存在。

北部：

- 從整體區域發展及提升國際競爭力角度，桃園航空城與台北港空港整合之未來發展策略。
- 松山機場是否遷移。

中部：

- 中部產業與用水議題。
- 中部地區之精密機械黃金廊帶。
- 區域性公共設施分布問題。
- 中部交通運輸。

南部：

- 南部國際機場。
- 高屏生活圈。

.....

2. 篩選關鍵議題  
(1.0)

## 時新性

- 近年部門重要政策推動衍生之相關議題。

北部：

- 基隆河谷產業軸帶之產業關聯需求、安全前提下之發展。
- 大臺北都會區捷運系統(桃園捷運系統、基隆捷運系統、雙北三環六線系統)。
- 淡江大橋。
- 桃園煉油廠遷廠。
- 竹科需竹縣腹地，對苗北(頭份、竹南)之影響。

中部：

- 臺中山海環線環狀軌道運輸。

南部：

- 大南方計畫產業新軸帶之相關影響，如南部S軸產業廊帶空有「產業計畫」，缺乏交通、生活、居住及生態之整體考量。
- 屏東高鐵站。

.....

3. 研析深化關鍵議題  
(2.0)

## 策略性

- 可隨社會關注程度、社會輿論等變動因素，彈性納入之議題。

北部：

- 竹竹苗跨域合作議題(產業發展、跨縣市公共設施資源整合規劃、跨縣市交通整合改善規劃)。
- 北北基桃跨縣市就業的居住及通勤課題(社宅、居住正義)。
- 可負擔住宅供給配置應從都會區域尺度規劃。

南部：

- 高雄港洲際貨櫃中心預估增加車流及物流分流需求，因而有國道七號之規劃，然國道七號通過鳳山丘陵和鳳山水庫，恐衍發生態議題。

.....

# 重要關鍵跨域議題篩選結果示意圖

1. 建立議題  
資料庫

2. 篩選關鍵議題  
(1.0)

3. 研析深化關鍵議題  
(2.0)



- 延續性:在過去計畫或會議中被重複提及，且持續至近年一直存在
- 時新性:近年部門重要政策推動衍生之相關議題
- 策略性:可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，彈性納入之議題

1. 建立議題  
資料庫

2. 篩選關鍵議題  
(1.0)

3. 研析深化關鍵議題  
(2.0)

## 三大區域範圍

- 北部區域
- 中部區域
- 南部區域

依據關鍵議題間的空間關聯程度劃分

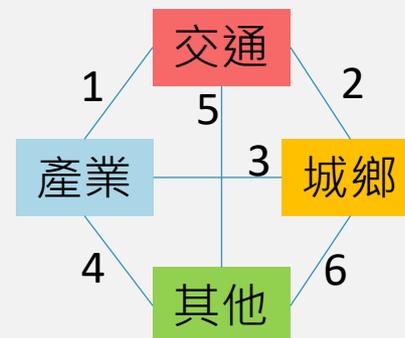
## 七個空間關聯群

- 北-1：基隆河谷廊帶範圍
- 北-2：北北基桃範圍
- 北-3：新竹縣市及苗北範圍
- 中-1：中彰投範圍
- 南-1：S型半導體廊帶範圍
- 南-2：高雄及屏北範圍
- 南-3：嘉縣及嘉市範圍

## 探討各部門關鍵議題



## 探討跨域議題相互影響關係



7：涉及3個部門以上

後續構思各議題策略方案之基礎

## 交通

- A. **基隆捷運**：預計2023年動工。
- B. **高鐵宜蘭站**：(預計2022年至2024年完成環評與細設、2025年動工，工期約11年)完工後之場站周邊發展、北部區域空間結構轉變。
- C. **淡江大橋**：預計2024年全線通車，縮短淡水-八里-桃園。

## 其他(防災)

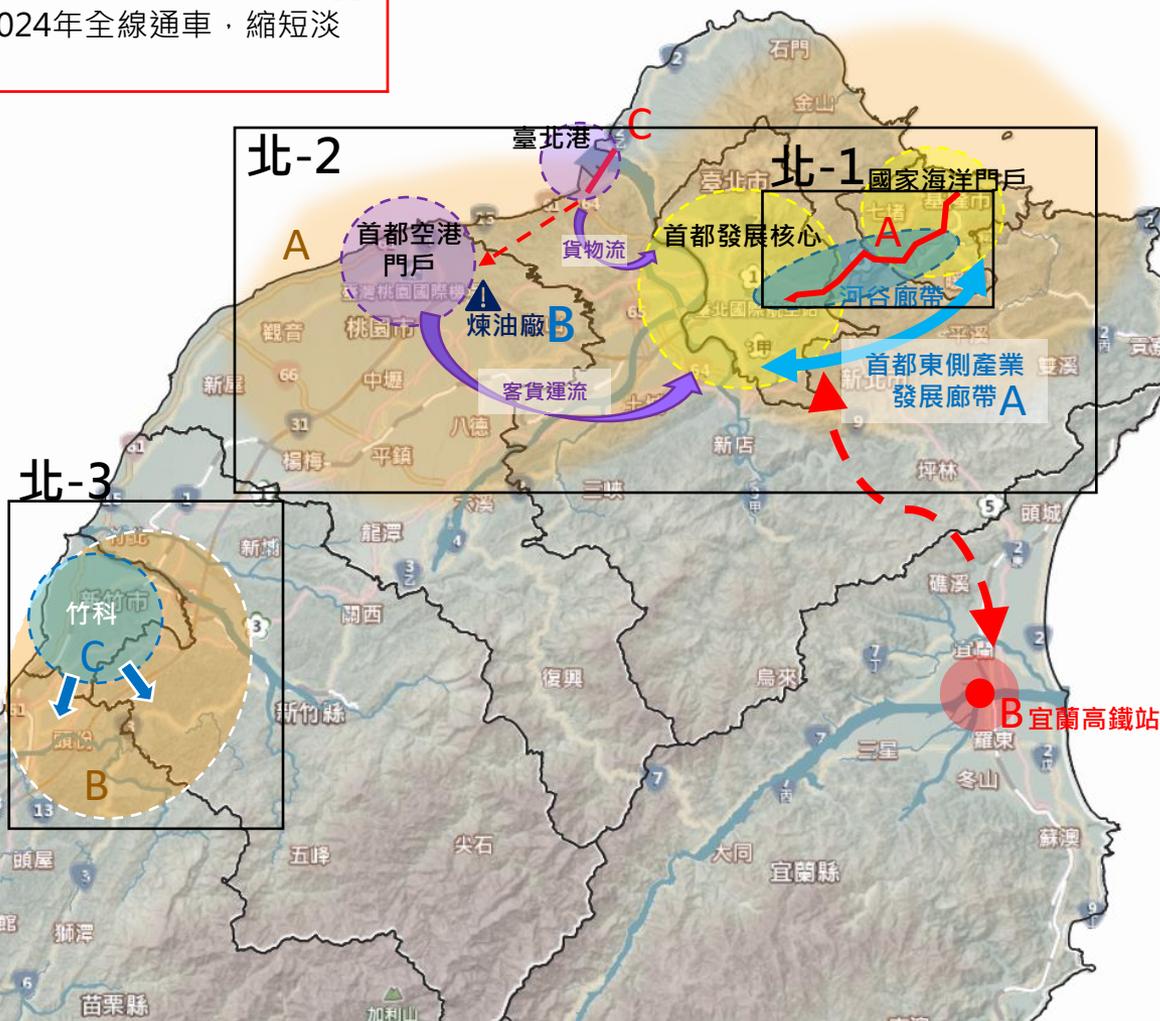
- A. 基隆河谷廊帶交通建設、產業群聚驅動之下，所帶動之高密度城鄉發展可能，如何在水安全前提下，達成**安全之發展**？

## 產業

- A. **基隆河谷產業軸帶**應與臺北市科技園區，串連規劃；基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑應一併考量產業關聯需求，形成高科技密集產業帶。
- B. **桃園煉油廠遷廠**問題，考量能源供應與經濟發展、環境問題非單一縣市議題，中央應針對北部區域產業研擬相關配套。
- C. **竹科**是重要的半導體產業聚落，但新竹市腹地不足，需竹縣用地；**苗北發展定位**應與新竹科學園區產業需求整合。

## 城鄉

- A. **北北基桃跨縣市就業的居住及通勤**課題。
- B. **苗栗發展過於集中頭份**(商業活動)、**竹南**(竹南科學園區)，且屬於新竹生活圈。

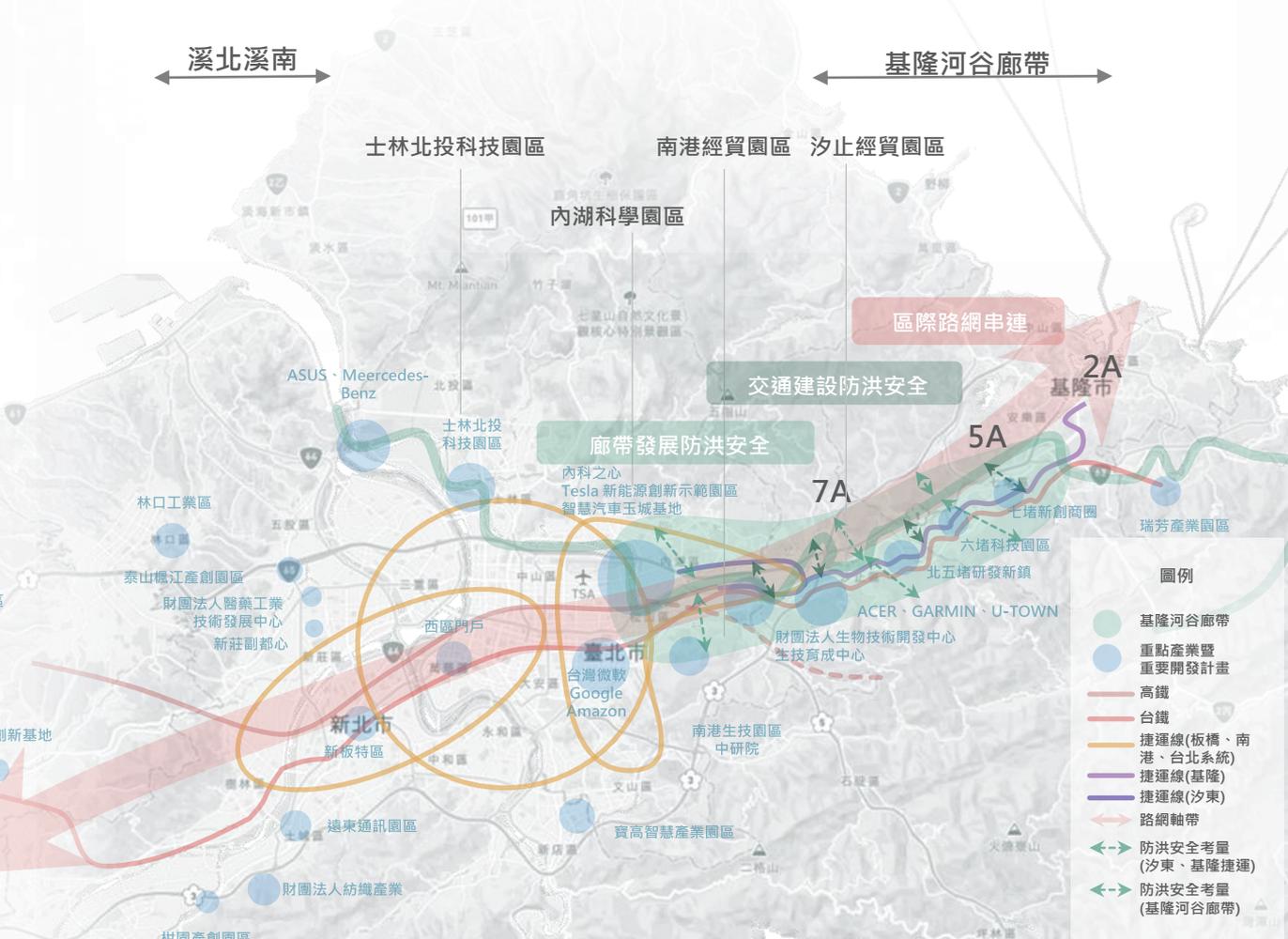


# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 北-1：基隆河谷廊帶範圍

- ✓ 內湖科學園區開發率達百分之百，已無可開發地區，故開闢北投士林科學園區、南港科學園區。
- ✓ 基隆捷運沿線之開發是否已足以支持產業需求？交通是否足以承載產業軸帶引入之產業流動人口？
- ✓ 各場站周邊之生活服務機能是否足夠？
- ✓ 交通建設、產業群聚，所帶動之高密度城鄉發展，如何達成水安全之發展？

|  |
|--|
| <b>2交通-城鄉</b>  |
| A. 基隆捷運(預計2023年動工)完工後，基隆與雙北關係更密切。                        |
| <b>5交通-其他</b>  |
| A. 基隆捷運、汐東捷運等重大交通建設與基隆河流域防洪安全之權衡。                        |
| <b>7交通-產業-城鄉-其他</b>                                      |
| A. 基隆河谷廊帶在交通建設、產業群聚驅動之下，所帶動之高密度城鄉發展可能，如何在水安全前提下，達成安全之發展？ |





# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 北-3：新竹縣市及苗北範圍

- ✓ 新竹市產業腹地不足，需竹縣、苗北提供產業腹地支援。彼此之間需有良好跨縣市交通暨產業整合規劃。
- ✓ 苗北頭份(商業活動)、竹南(竹南科學園區)與新竹已形成共同生活圈，彼此之生活服務機能定位分工？

### 3產業-城鄉

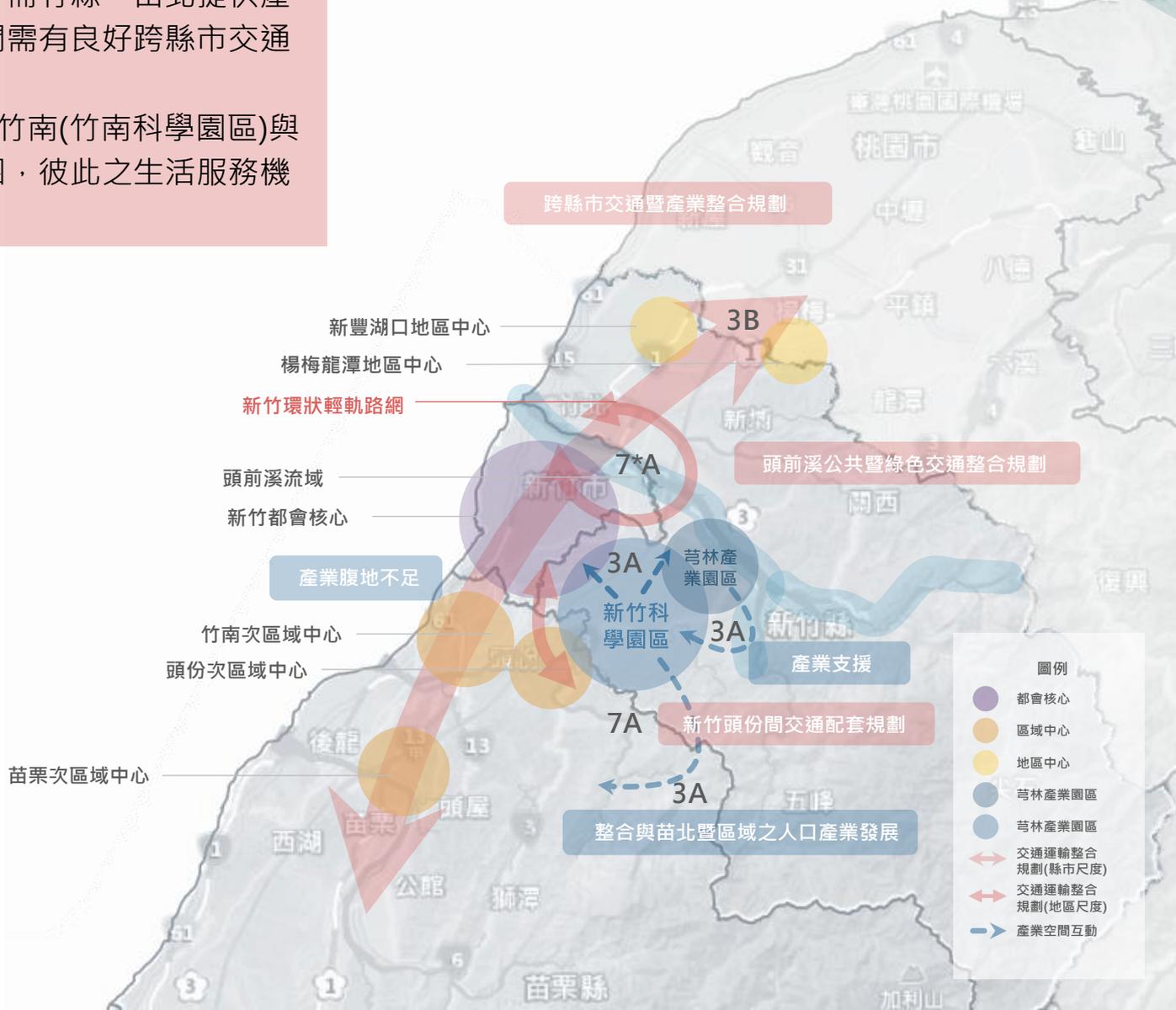
- A. 竹科是重要的半導體產業聚落，但新竹市腹地不足，需竹縣用地；苗北發展定位應與新竹科學園區產業需求整合。
- B. 跨縣市產業發展合作、跨縣市公共設施(設備)資源整合規劃及跨縣市交通整合改善規劃

### 7產業-城鄉-交通

- A. 苗栗目前的發展過於集中頭份(商業活動)、竹南(竹南科學園區)。頭份、竹南從生活、工作、教育、娛樂到醫療，都屬於新竹生活圈，每日往返新竹工作與就學，需有良好交通配套。

### 7\*交通跨部門

- A. 交通部鐵道局要求新竹縣市之輕軌發展應以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。



## 交通

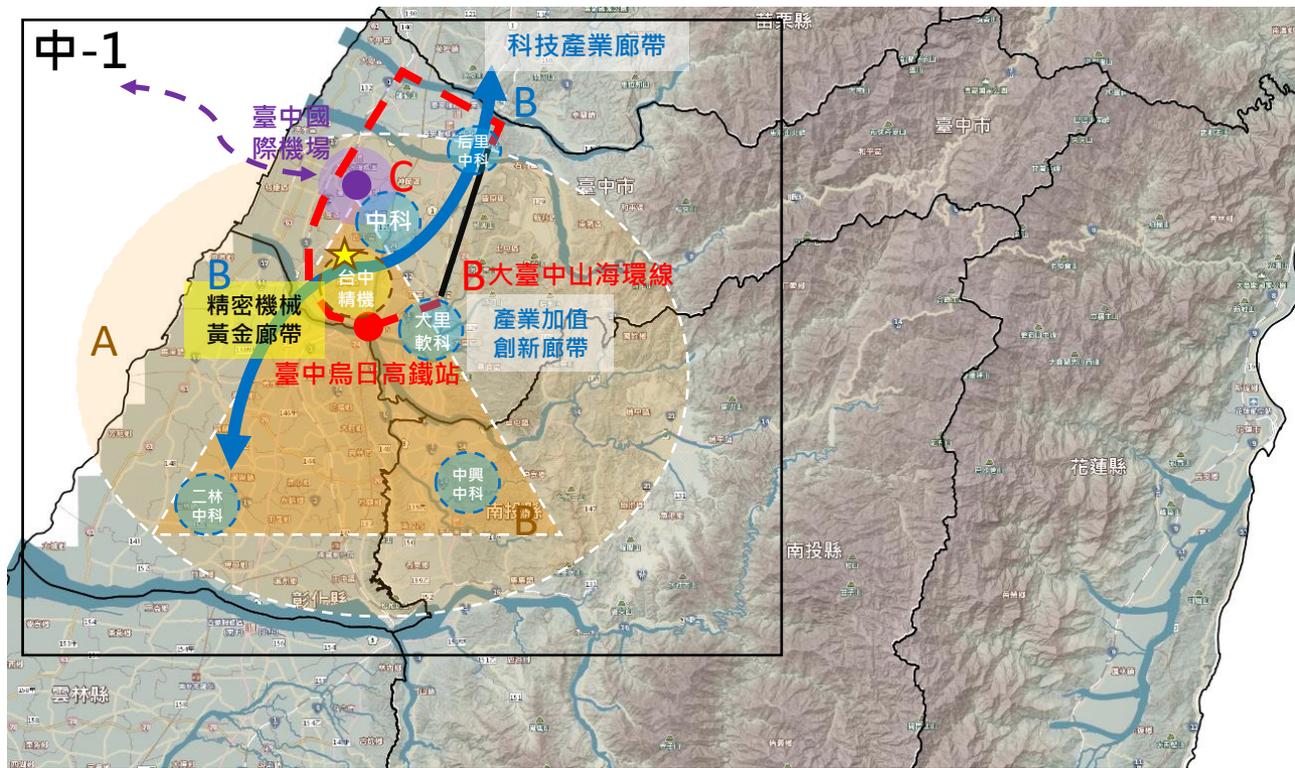
- A. 中部區域性交通路網發展不足且不均；大眾交通運輸路網分布範圍及密度較不足，一般民眾仍以私人運具為主，存在道路使用過於擁擠情形。
- B. 山海環線架構臺中都會區完整環狀軌道運輸服務。
- C. 中部國際機場定位與發展課題：兩岸直航包機常態化後，須以具有特色之觀光產業吸引大陸旅客「中進中出」，及加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸，拉攏中科貨物直接由此空運出口。

## 產業

- A. 中部區域產業用水問題。
- B. 以中部地區之精密機械黃金廊帶為核心，整合中央與地方資源，打造智慧機械之都，建構關鍵智慧機械產業平臺。

## 城鄉

- A. 區域性公共設施量體不足及分布不均影響整體生活品質，如文教、醫療、下水道、喪葬設施及垃圾處理等設施普遍不足，且未依區域發展體系階層特性予以配置。
- B. 中科二林園區、中興園區等重大交通建設與高科技產業進駐同時，工作者之居住、通勤交通及民生消費等衍生需求卻缺乏考量，及其與原中彰生活圈如何連結。



# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 中-1：中彰投範圍

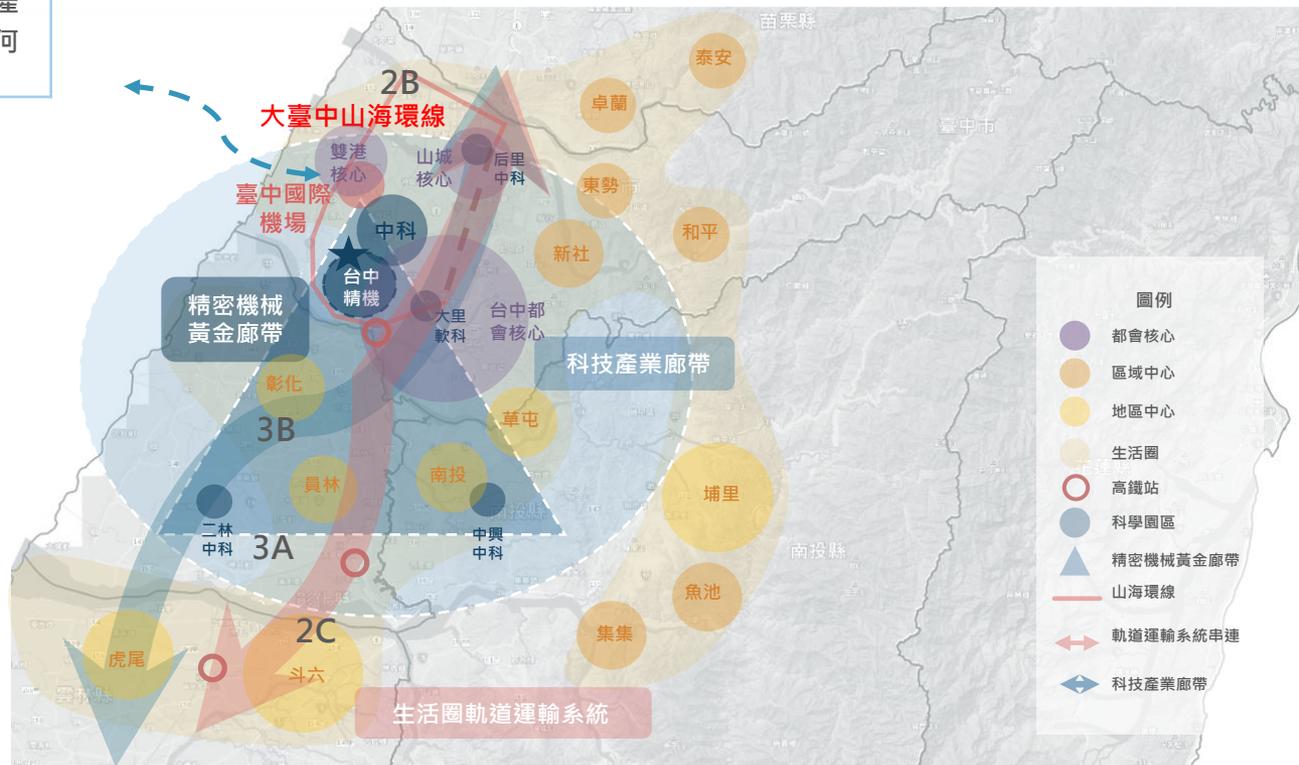
### 3 產業-城鄉

- A. 中科二林園區、中興園區等重大交通建設與高科技產業進駐同時，工作者之居住、通勤交通及民生消費等衍生需求卻缺乏考量。
- B. 以中部區域作為智慧機械廊帶，發展航太、智慧車輛等試驗場域，建立產業鏈，並以精密機械與金屬技術發展高附加價值醫材產業。期以中部地區之精密機械黃金廊帶為核心，整合中央與地方資源，打造智慧機械之都，建構關鍵智慧機械產業平臺。然而前述產業軸帶與原中彰生活圈如何連結。

### 2 交通-城鄉

- A. 交通運輸議題在中部區域相關計畫不斷被重複提及，主要由於大眾交通運輸路網分布範圍及密度較不足，一般民眾仍以私人運具為主，因此出現道路使用過於擁擠情形。
- B. 臺中山海環線環狀軌道運輸建設，應同時就交通、土地及產業予以整體考量規劃，以適當產業布局及交通建設，以培養大眾運輸系統運量。且該建設未來可能連帶改變大臺中都會區之生活型態及空間結構。
- C. 應以中彰投共同生活圈建構便捷軌道交通路網系統。

- ✓ 中科台中園區已發展成熟，未來結合彰化中科二林園區、南投中興園區形成之產業三角，需透過交通串聯，並應與原中彰生活圈有良好連結。
- ✓ 后里中科、台中中科、台中精機、二林中科形成之精密機械黃金廊帶，與台中捷運或區域性交通(高鐵、台鐵)之軸帶不一致，產業及交通界面欠缺整體規劃。
- ✓ 增加區域產業供水的穩定性並降低缺水風險。
- ✓ 加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸，拉攏中科貨物直接由此空運出口。



## 交通

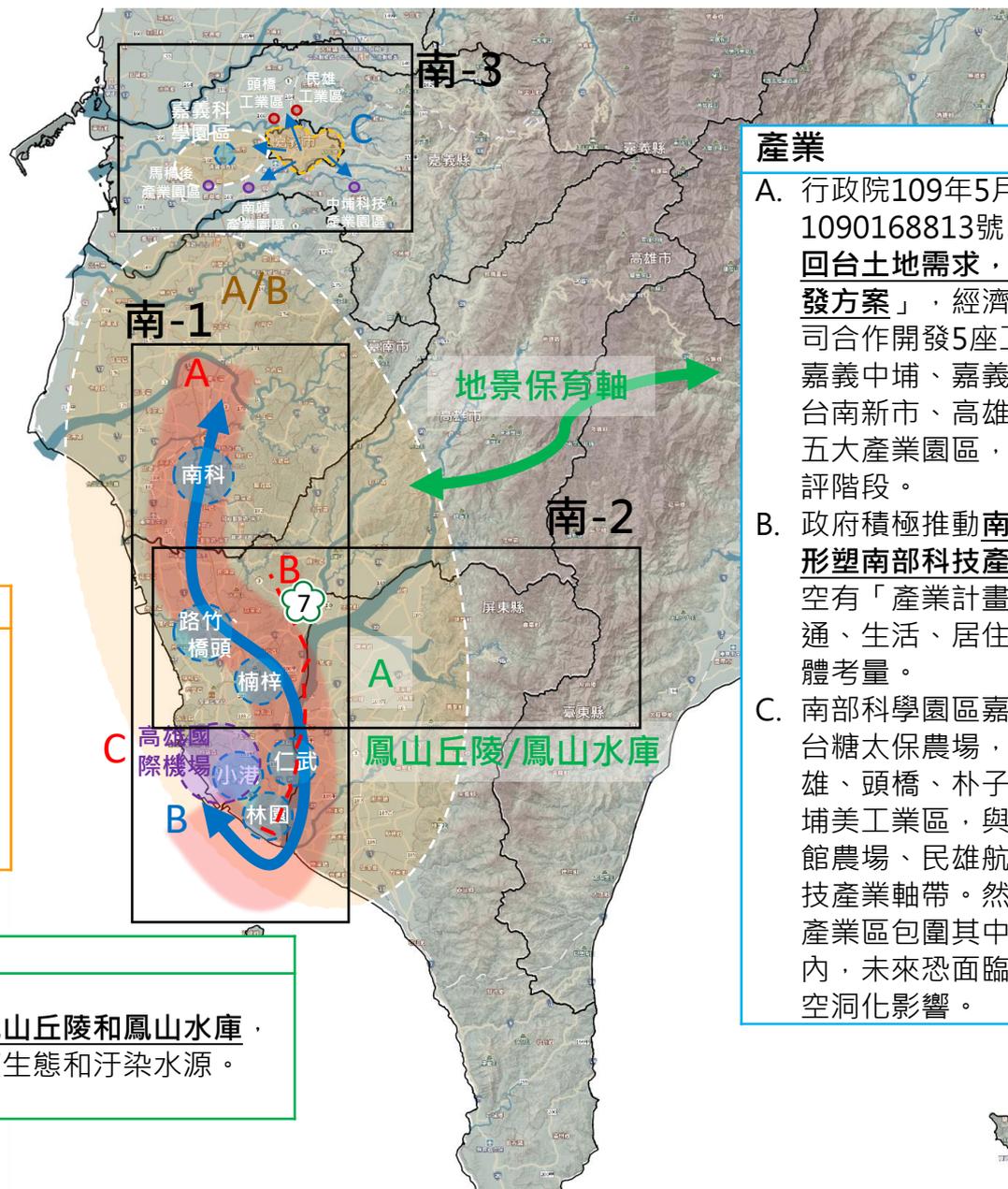
- A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺交通運輸之相關規劃，台南新市、高雄所形成之南部科技產業S型廊帶，衍生大量通勤旅次造成交通問題。
- B. 國道七號路線2021年10月4號正式進入二階環評，目前初審中。
- C. 當前政策暫不設新南部國際機場興建，以持續發展高雄國際機場為主。

## 城鄉

- A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺週邊居住環境、民生消費等城鄉生活機能之規劃。
- B. 南高屏的共同生活圈規劃。

## 其他(生態)

- A. 國道七號路線通過鳳山丘陵和鳳山水庫，環保團體憂慮恐破壞生態和汙染水源。



## 產業

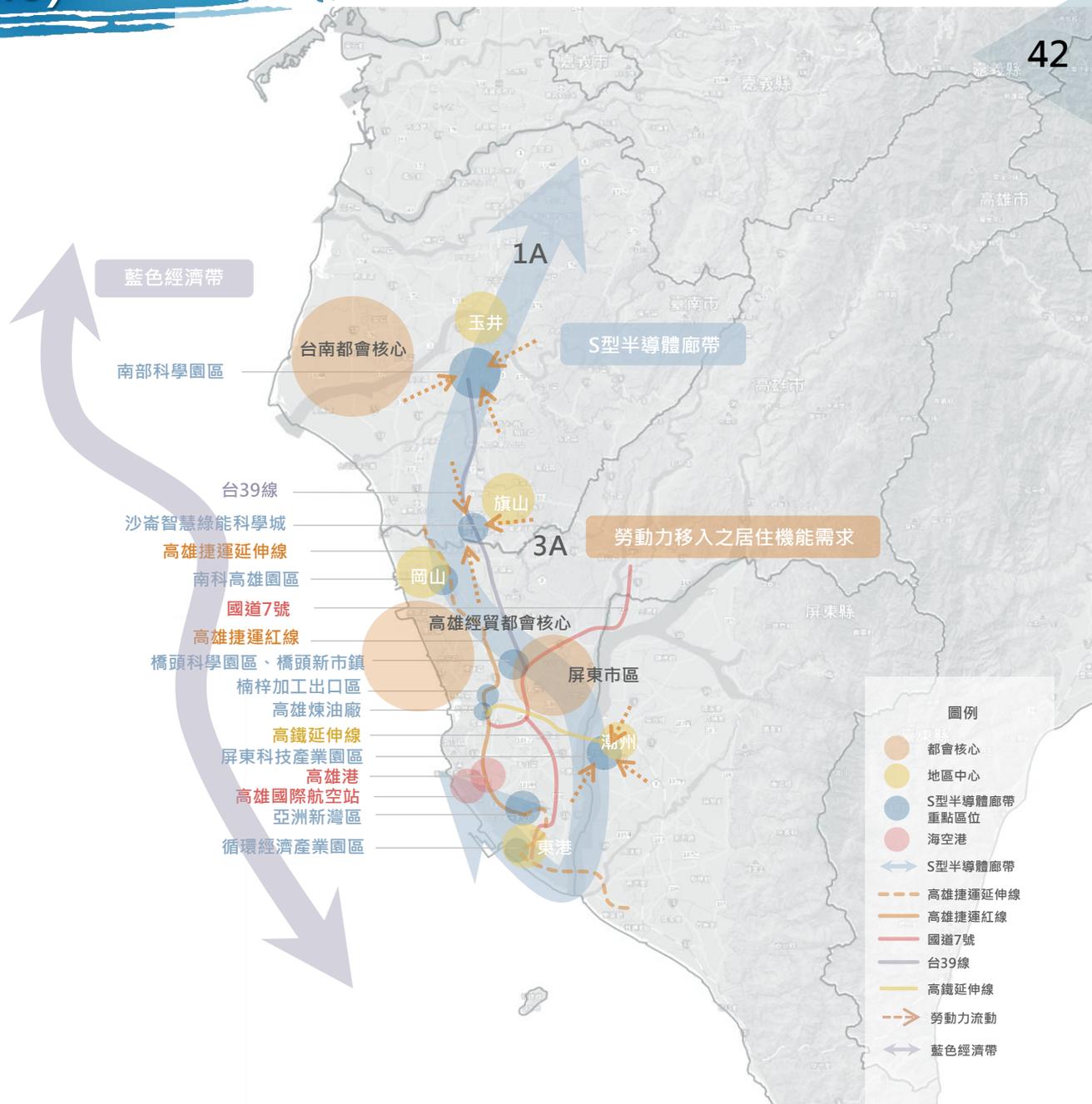
- A. 行政院109年5月22日院臺經字第1090168813號函核定「配合台商回台土地需求，中南部產業園區開發方案」，經濟部工業局與台糖公司合作開發5座工業園區，分別位於嘉義中埔、嘉義水上、雲林褒忠、台南新市、高雄岡山(北高雄)等五大產業園區，近期已陸續進入環評階段。
- B. 政府積極推動南部區域產業建設，形塑南部科技產業S型廊帶，然而卻空有「產業計畫」，軸帶上缺乏交通、生活、居住及生態環境等之整體考量。
- C. 南部科學園區嘉義園區位於嘉義縣台糖太保農場，與嘉義縣境內的民雄、頭橋、朴子、義竹、嘉太、大埔美工業區，與即將動工的中埔公館農場、民雄航太園區等串聯為科技產業軸帶。然而，嘉義市被前述產業區包圍其中，卻不在前述軸帶內，未來恐面臨更嚴重人口外流、空洞化影響。



# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 南-1：S型半導體廊帶範圍

- ✓ 南科、橋科、大社、仁武、大寮、林園、小港形成半導體材料S廊帶。目前南科通勤旅次已存在交通雍塞問題，未來形成之產業群聚軸帶可能衍生更大量通勤旅次。
- ✓ 各園區之間的產業活動鏈結關係？物流路線及物流量需求？交通規劃如何配合？
- ✓ 工作人口所需之居住用地及生活服務機能是否足夠？



### 1交通-產業

- A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺交通運輸之相關規劃，台南新市、高雄所形成之南部科技產業S型廊帶，衍生大量通勤旅次造成嚴重交通問題。

### 3產業-城鄉

- A. 政府積極推動南部區域產業建設，形塑南部科技產業S型廊帶，然而卻空有「產業計畫」，欠缺對於週邊居住環境、民生消費等城鄉生活機能之整體考量。

# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 南-2：高雄及屏北範圍

- ✓ 南科屏東園區與高雄既有產業、科技園區之串聯關係？與高雄港、機場之物流交通規劃？
- ✓ 屏東六塊厝地區現辦理「新訂高鐵屏東車站特定區都市計畫」，應與南高雄(鳳山、左營、小港)有良好連結，屏北生活服務機能強化，形成共同生活圈。

### 3 產業-城鄉

- A. 未來屏東生活圈(尤其屏北地區應優先強化跨域串連)應併同高雄都會區整體規劃，容納高雄生活圈過於集中之人口與產業發展，形成都會區及核心發展模式。
- B. 高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。

### 4 產業-其他

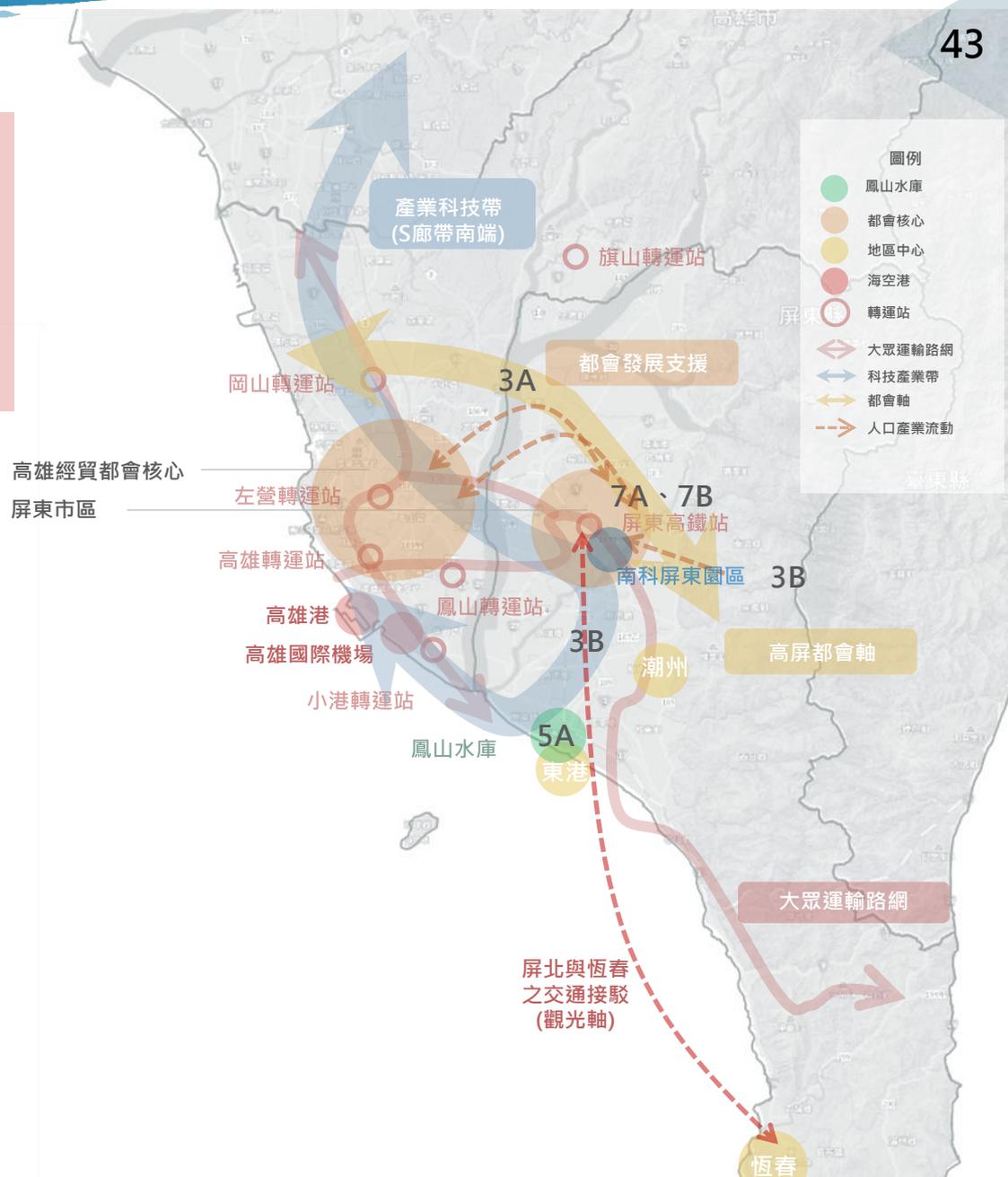
- A. 高雄市、屏東縣為全台唯一的「空汙總量管制區」，為高屏地區產業投資之限制條件。

### 5 交通-其他

- A. 國道7號路線通過鳳山丘陵和鳳山水庫，恐破壞生態和汙染水源。

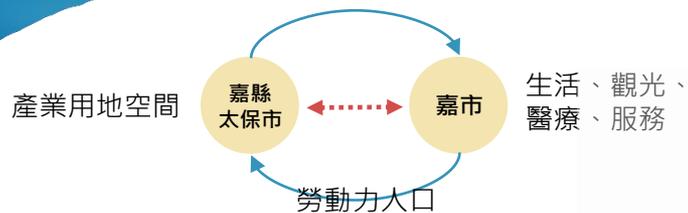
### 7 交通-產業-城鄉

- A. 屏東高鐵車站設站應考量都會區空間發展及未來環島高鐵之可行性。
- B. 南部科學園區屏東園區位於高鐵屏東車站特定區計畫內，然而「新訂屏東高鐵特定區計畫」及高鐵屏東站區位尚無定案，仍存在許多變數，且應與高雄之交通運輸、生活圈等一併規劃。



# 研析深化關鍵議題(2.0)

## 南-3：嘉縣及嘉市範圍



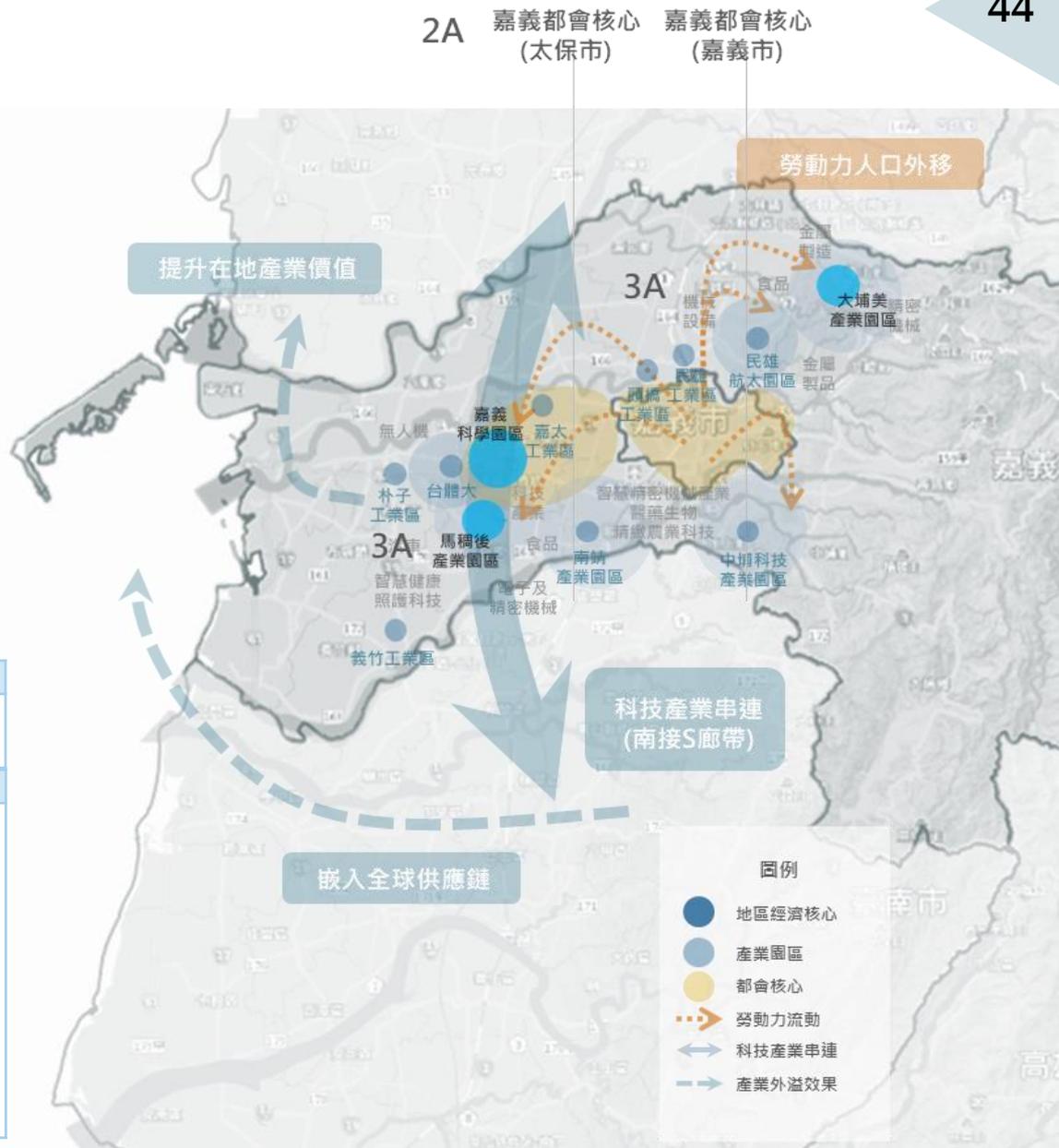
- ✓ 雙核心(太保市、嘉義市)應高度相互支持互補，然嘉義BRT運量已飽和，後續交通串聯應思考，否則嘉義市恐面臨勞動人口外流、空洞化。
- ✓ 大埔美產業園區缺乏勞動人口，應配合居住、生活服務及交通一同規劃方可解決。

### 2交通-城鄉

A. 嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間規劃，亦即以太保市、嘉義市為雙發展核心。

### 3產業-城鄉

A. 南部科學園區嘉義園區位於嘉義縣台糖太保農場，周邊大型建設有故宮南院、長庚醫院、馬稠後產業園區等。馬稠後產業園區為嘉義縣政府自力開發的產業園區，未來，馬稠後產業園區與南部科學園區嘉義園區，將成為嘉義地區經濟的雙軸心，另外亦可與嘉義縣境內的民雄、頭橋、朴子、義竹、嘉太、大埔美工業區，與即將動工的中埔公館農場、民雄航太園區等串聯為科技產業軸帶。然嘉義市被前述產業區包圍其中，卻不在前述軸帶內，未來恐面臨更嚴重人口外流。

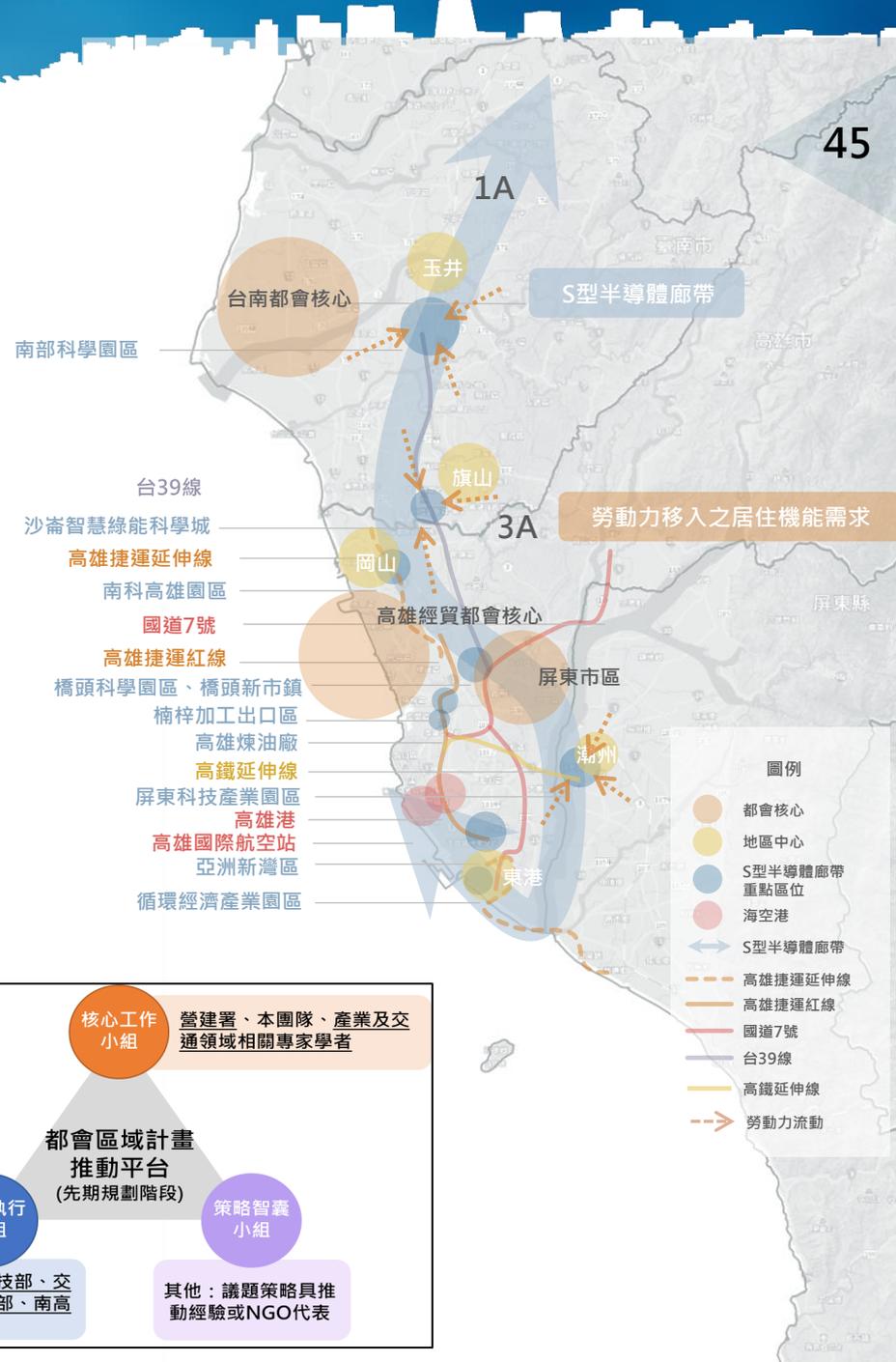
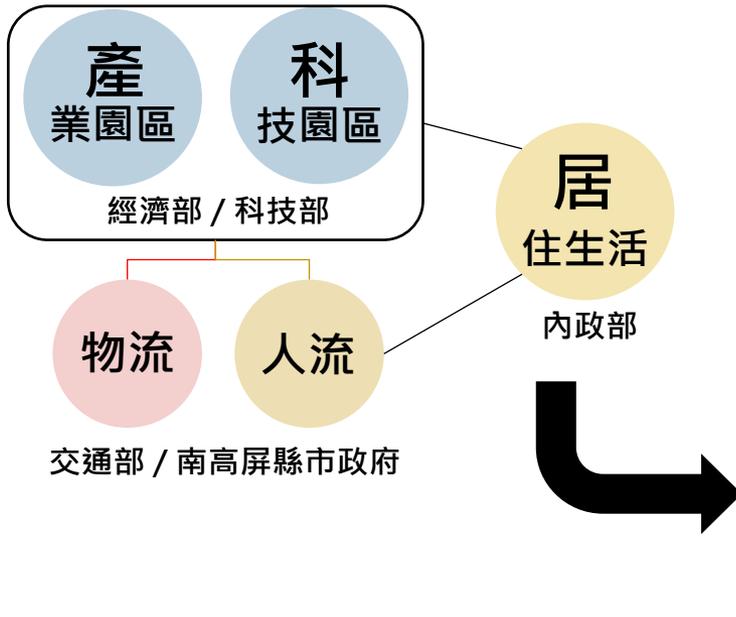


# 關鍵議題之對策方案研析

## 以「南-1：S型半導體廊帶範圍」為例

### 跨域合作需求：都會區計之必要性

- ✓ 南科、橋科、循環經濟產業園區、屏東科技產業園區之系統關係？
- ✓ 產業活動之鏈結與群聚關係？
- ✓ 產品報關、出口之移動需求？(物流、區域性)
- ✓ 工作人口通勤交通需求？(人流、地區性)
- ✓ 都計通檢配合調整居住用地，提升生活服務機能。



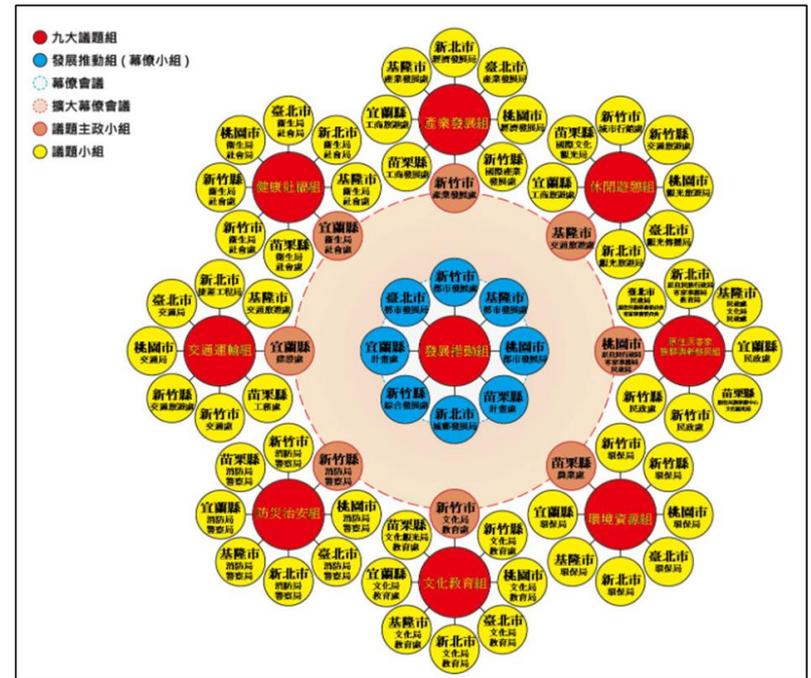


04

都會區域計畫  
推動平台

- 都會區域範圍內包括產業佈局、交通運輸系統規劃、水土治理、城鄉生活發展等問題，涉及跨縣市、多部門。
- 為達成都會區域規劃跨域合作之綜效目標，實有必要建立一跨部門平台，透過該平台促成中央部會、地方政府或相關民間組織等不同立場代表，參與該都會區域規劃、共同討論設計方案、溝通協商衝突之處，進而分工合作。

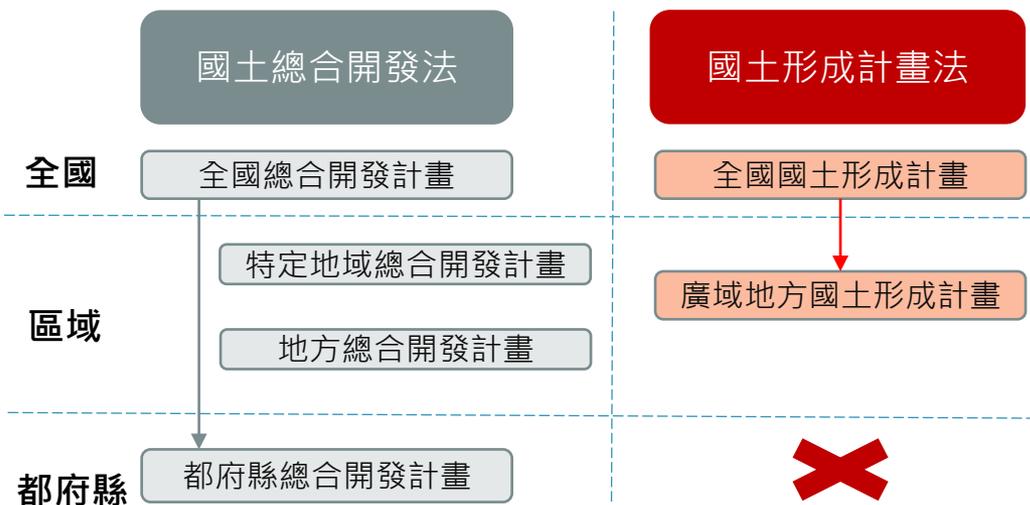
- **北臺區域合作平台**：以「北臺區域發展推動委員會組織章程」為依據，成立「北臺區域發展推動委員會」。無委辦單位，每年採輪值方式負責平台運作。
- **高屏區域合作平台**：「高屏首長會報」，由地方政府計畫單位為窗口，對外每年就中央政策進行跨域議題設定，對內負責府內議題協調與追蹤管制。平台運作有委辦單位負責推動。
- **離島區域合作平台**：透過「合作備忘錄」，設立工作小組負責議題設定與協調，並透過首長會議進行決策。平台有委辦單位，透過工作小組蒐集議題，以實施方案形式與「離島建設指導委員會」溝通。
- **雲嘉南平台**：結合北臺與高屏之經驗，訂定「雲嘉南區域建設推行委員會設置要點」，地方政府採輪值方式，並透過委辦成立總顧問團隊，就四大議題進行討論與平台推動。



北臺區域發展推動委員會組織架構圖

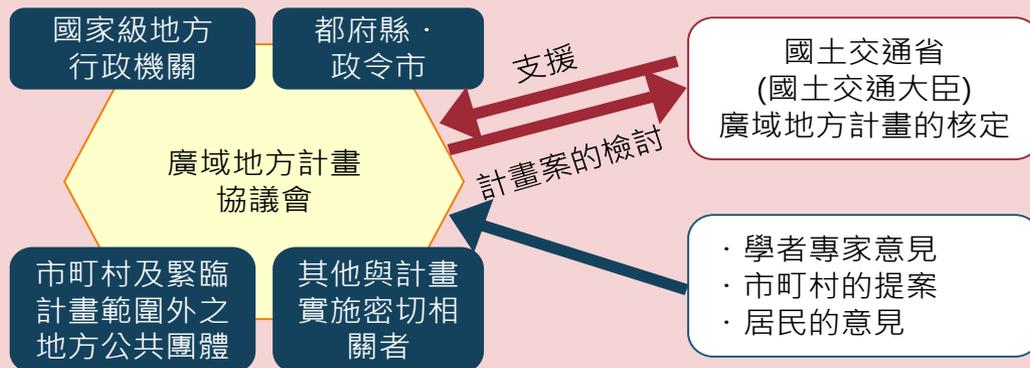
## ◆ 日本推動經驗

**2005年**制訂【**國土形成計畫法**】，全國計畫與廣域地方計畫皆由中央政府擬定，強調跨域間的合作與資源的整合。



- 廣域地方計畫與我國都會區域計畫同屬跨域型計畫。
- 國土形成計畫法第10條規定【廣域地方計畫協議會】的組成，為計畫協商、凝聚共識及實施之平台。
- 協議會成員：中央及地方行政機關、都府縣及政令市、市町村及緊臨計畫範圍外之地方公共團體；其他與計畫實施密切相關者。

### 【廣域地方計畫協議會】



## ◆ 專題演講回饋內容

- 建議參考現有類似平台組織(如推動委員會)之運作課題，可藉由訪談找出其制度障礙；再參考國外案例；進而嘗試提出可行方案。
- 協作式規劃之建議參與層級建議為科長以上。程序建議為焦點訪談(各局處主管→座談(局長→成果發表會(組長))。

### ● 111.01.05

吳清如 / 鼎漢國際工程顧問公司副總經理  
【都會區域計畫-跨域城鄉及交通規劃經驗分享】

### ● 111.01.26

郭翊玉 / 國家發展委員會前副主任委員  
【都會區域計畫-跨域治理】

### ● 111.02.16

馮正民 / 國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽教授  
【都會區域交通運輸之趨勢、目標與策略】

### ● 111.02.17

黃新薰 / 交通部運研所副所長  
【區域運輸規劃與空間發展之連結-以南部區域為例】

### ● 111.03.15

鄭安廷 / 國立政治大學地政學系副教授  
【從產業部門觀點思考都會區域計畫】

## ◆ 期初審查意見

- 長期階段之平台目標為確保相關政策配合、法令修訂及執行配套能逐步到位，以求方案能實質完成，其中有**兩大關鍵**：**(一)相關法規規範**；**(二)主責部會及縣市政府資源挹注**。
- 釐清「平台」與「國土計畫審議會」之關係，如：平台是否屬幕僚性質，並研提相關策略計畫交由「**國土計畫審議會**」審議決策。另建議可考量將平台納入國土計畫法施行細則，明訂**平台之功能、成員、組織及預算**等，以確立其**法源及法定位階**。

# 先期規劃階段之平台

- 考量臺灣過去區域合作經驗仍屬非正式組織型式；及日本將【**廣域地方計畫協議會**】入法之經驗。
- 參期初審查意見。
- 參專題演講專家建議。
- 本計畫建議都會區域計畫平台分兩階段推動。

- **跨域議題研析**：理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處。
- **共同討論設計**：提出實質可行解決方案。

主辦機關：內政部  
(各先期研究計畫之規劃團隊  
作為技術幕僚協助邀集籌備)

預算來源：  
各都會區域先期研究計畫中編列支應

核心工作小組  
營建署、各都會區域先期研究計畫之規劃團隊、議題之相關專家學者

都會區域計畫  
推動平台  
(先期規劃階段)

實務執行小組

議題涉及之相關部會  
機關代表、地方政府  
代表

策略智囊  
小組

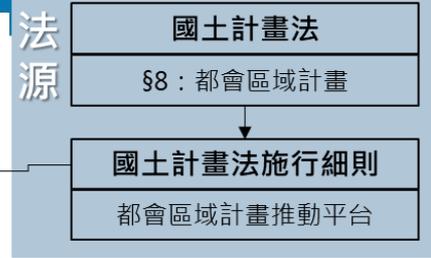
議題策略方案具推動  
經驗或相關NGO代表

任務型組織  
(因應先期研究計畫之議題籌組)

方案納入先期研究計畫，計畫擬訂完成提內政部國土計畫審議會報告(不具法定效力)

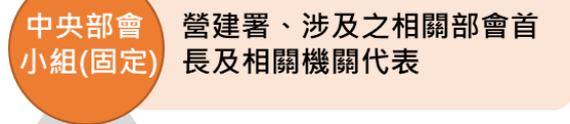
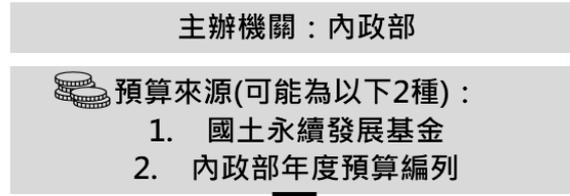
- 平台會議形成之方案，納入先期研究計畫之研擬，該先期研究計畫擬訂完成後可提送內政部國土計畫審議會進行討論。
- 供未來直轄市、縣(市)國土計畫檢討變更、相關法令修訂、及納入審議機制之參考。

# 法定計畫階段之平台



51

- **協助各部門政策之空間發展策略之提出**：進而將各部門空間策略及各機關之重大公共建設計畫於空間上進行整體規劃。
- **跨域議題研析、提出實質可行解決方案**。
- **確保相關政策配合、法令修訂及執行配套**等皆能逐步到位，以利方案之實質完成。



都會區域計畫推動平台  
(法定計畫階段)

任務型組織  
(包含固定成員、任務派聘成員)



區域涉及之地方政府首長及相關局處代表



針對議題邀集相關領域之專家學者、NGO代表

- 方案納入該都會區域計畫之研擬  
(如經審議核定後即具法定效力)
- 都會區域計畫擬訂完成後提送內政部國土計畫審議會進行審議，並報請行政院核定後，即納入全國國土計畫。
  - 並應於一定期限內辦理直轄市、縣(市)國土計畫之變更。



05

後續工作  
執行構想

## 訪談

| 場次   | 時程                    | 訪談主題                   | 擬訪談對象                           | 地點               |
|------|-----------------------|------------------------|---------------------------------|------------------|
| 第一梯次 | 111年3月<br>~<br>111年5月 | ■ 我國都會區域計畫重要議題與策略研析之建議 | 中央政府交通、產業與城鄉發展之主管機關決策者          | 相關交通、經濟與城鄉規劃部門   |
| 第二梯次 | 111年7月<br>~<br>111年9月 | ■ 先期研究計畫區域跨域議題與推動平台之建議 | 先期研究計畫區域之直轄市縣市主管城鄉發展、空間計畫機關之決策者 | 先期研究計畫區域含括的直轄市縣市 |

## 座談會

| 場次  | 時程          | 主題                | 擬邀請對象   | 地點         |
|-----|-------------|-------------------|---|------------|
| 第一場 | 111年<br>05月 | 擬訂都會區域計畫之重要關鍵議題   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 與談人：具相關跨域計畫擬訂經驗之機關代表、專家學者等。</li> <li>■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。</li> </ul>   | 北部地區       |
| 第二場 | 111年<br>07月 | 都會區域計畫推動平台與機制建議   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 與談人：曾參與相關跨域合作治理平台的機關代表、專家學者等。</li> <li>■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。</li> </ul> | 北部地區       |
| 第三場 | 111年<br>09月 | 都會區域計畫示範先期研究計畫之探討 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 與談人：先期研究計畫區域之縣市政府機關代表、專家學者等。</li> <li>■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。</li> </ul>  | 先期研究計畫所在縣市 |

## 論壇

| 場次  | 時程      | 主題  | 擬邀請對象   | 地點   |
|-----|---------|---|---|------|
| 第一場 | 111年09月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 北部都會區域計畫關鍵議題與推動平台</li> <li>■ 都會區域先期研究計畫</li> </ul> | 具相關跨域計畫擬訂經驗或曾參與跨域治理平台之中央或地方政府機關(交通、產業與城鄉部門等)代表、專業團體、專家學者等 | 北部地區 |
| 第二場 | 111年10月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 南部都會區域計畫關鍵議題與推動平台</li> <li>■ 都會區域先期研究計畫</li> </ul> | 具相關跨域計畫擬訂經驗或曾參與跨域治理平台之中央或地方政府機關(交通、產業與城鄉部門等)代表、專業團體、專家學者等 | 南部地區 |



整體  
規劃  
綜效

跨域  
合作  
理念



- 篩選原則：
  - ✓ 利害關係人員推動意願及共識
  - ✓ 議題具急迫性
  - ✓ 議題具重要發展需求性

都會區域計畫  
先期研究區域

- 後續推動作法：
  1. 對應縣市跨域「需求」
  2. 盤點建設計畫，包括交通、產業、城鄉及其他(防災、生態...)
  3. 協調各部門計畫內容及協助用地問題
  4. 透過都會區域計畫中「執行計畫」建立完整的開發內容並排定時序



- 一. 第一次期中審查意見整理及回應。
- 二. 各空間關聯群之議題研析成果檢視(**建議每次討論1-2個空間群**)，釐清**跨域合作的需求**與議題，以引導後續平台會議辦理及先期研究範圍之計畫內容。
- 三. 未納入先期研究範圍者，則提出**基礎研究建議**清單：
  - 如：專題演講黃新薰副所長建議建立土地(空間規劃)模式，空間部門、產業部門資料應與交通部門現有模式資料互通。有關統一平台、統一格式、訂定更新頻率、維運機制等之研究。
  - 如：中南部都會區績效研究、區域性設施區位研究.....。
- 四. 研析過程對應需求之**活動辦理規劃**
  - 訪談：交通部運研所.....。
  - 座談會：依空間關聯群之跨域議題及對策研析進度配合策劃辦理。



簡報結束 敬請指教

# 關鍵議題之對策方案初擬

## 以「南-1：S型半導體廊帶範圍」為例



### 經濟部、科技部(南部科學園區管理局)

- 現況科技產業用地之**供給vs需求**狀況？
- 各園區推動主力及高附加價值產業之創新策略為何？是否有既有傳產加值發展之策略？
- 新設園區引入產業是否與既有產業相互**關聯及支援**？

### 南高屏縣市政府

- 是否符合縣市國土計畫之發展願景及計畫內容(部門計畫、未來發展地區、國土功能分區分類)？
- 是否符合**區域水電供給總量**、**社會需求及周邊環境變動**？
- 開發區位及周邊之國土功能分區、土地使用分區及現況？

### 交通部

- 開發區位聯外交通分析、交通衝擊評估、是否足以承載？如承載力不足之配套方案為何？
- 是否已納入既有「南臺區域整體運輸規劃」一併配合調整？

### 內政部

- 整合各部門內容，對照國土空間發展或區域發展願景是否相符？
- 預定園區開發區位之環境相容性、社會支持性之分析結果是否適宜？
- 公共建設與土地開發審議機制調合之具體策略為何？如：符合國土願景之公建之開發審議機制得適度簡化。

