



期初簡報

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2月7日

簡報大綱

01

計畫辦理
說明

02

都會區域計畫
相關文獻回顧
與探討研析

03

都會區域
部門政策與
關鍵跨域議題

04

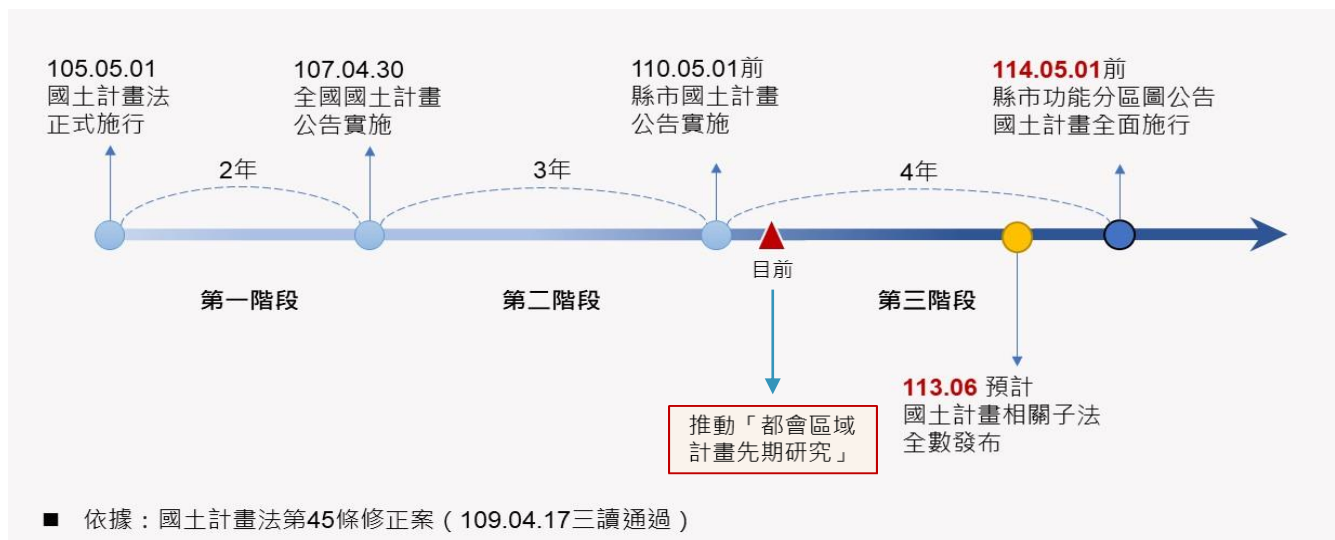
後續工作
執行構想

An aerial photograph of a densely populated city, likely Taipei, Taiwan. The image shows a vast expanse of urban development with numerous high-rise apartment buildings and commercial structures. A prominent blue square is overlaid on the center of the image, containing the white number '01'.

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。
- 依據國土計畫法第45條，各級國土計畫及國土功能分區劃設辦理時程：
 - 第一階段：內政部於107年4月30日公告實施全國國土計畫。
 - 第二階段：各直轄市、縣(市)政府於110年4月30日公告實施直轄市、縣(市)國土計畫。
 - 第三階段：直轄市、縣(市)國土計畫公告實施後4年內(即114年5月1日前)公告國土功能分區圖。



- 全國國土計畫：為**均衡城鄉發展因應高鐵通車及六都升格帶來集中發展趨勢，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，以達成資源互補、強化區域機能，並提升區域競爭力。
- 本計畫擬彙整過去相關研究成果與部門跨域政策、蒐集空間規劃或土地使用關鍵跨域議題，研提推動平台運作建議，並辦理座談會、論壇凝聚共識；最後將研擬一都會區域計畫先期研究計畫，做為後續推動都會區域計畫之參據。

◆ 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

◆ 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

◆ 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

◆ 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

01

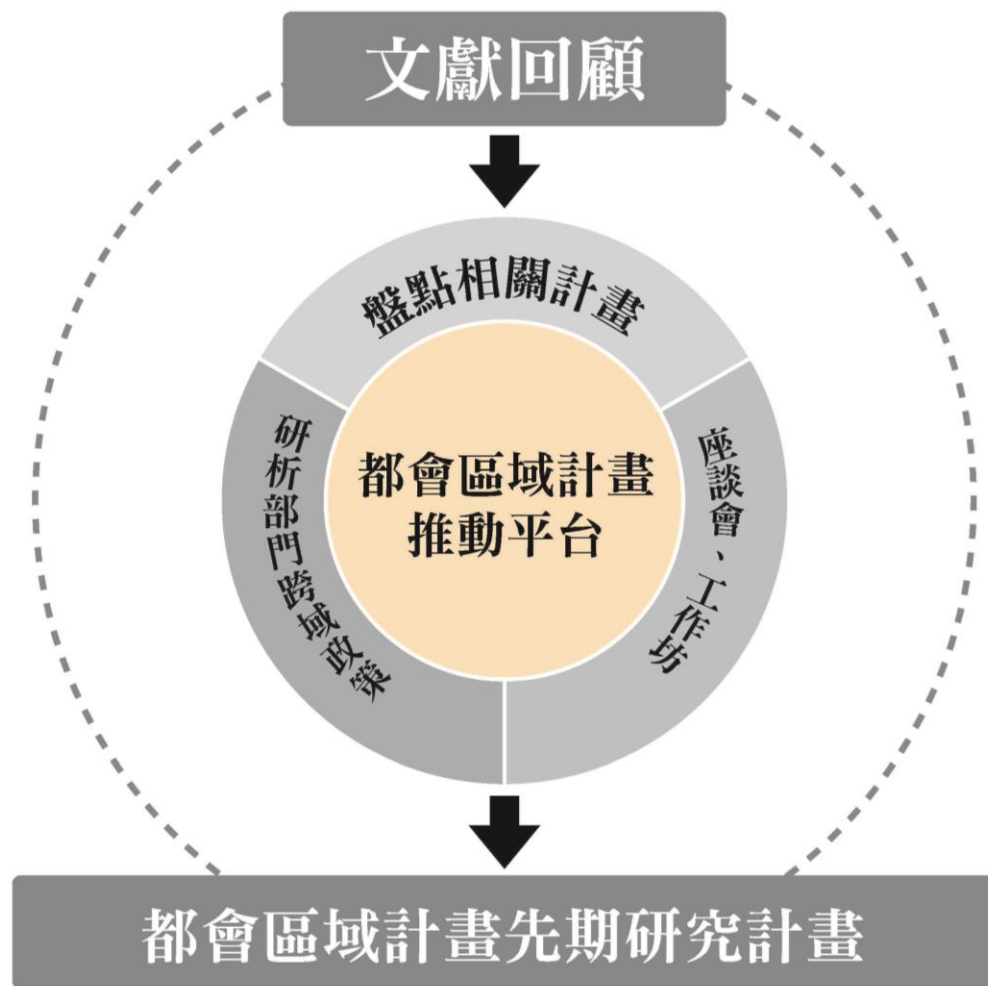
指認都會區域計畫重要關鍵議題。

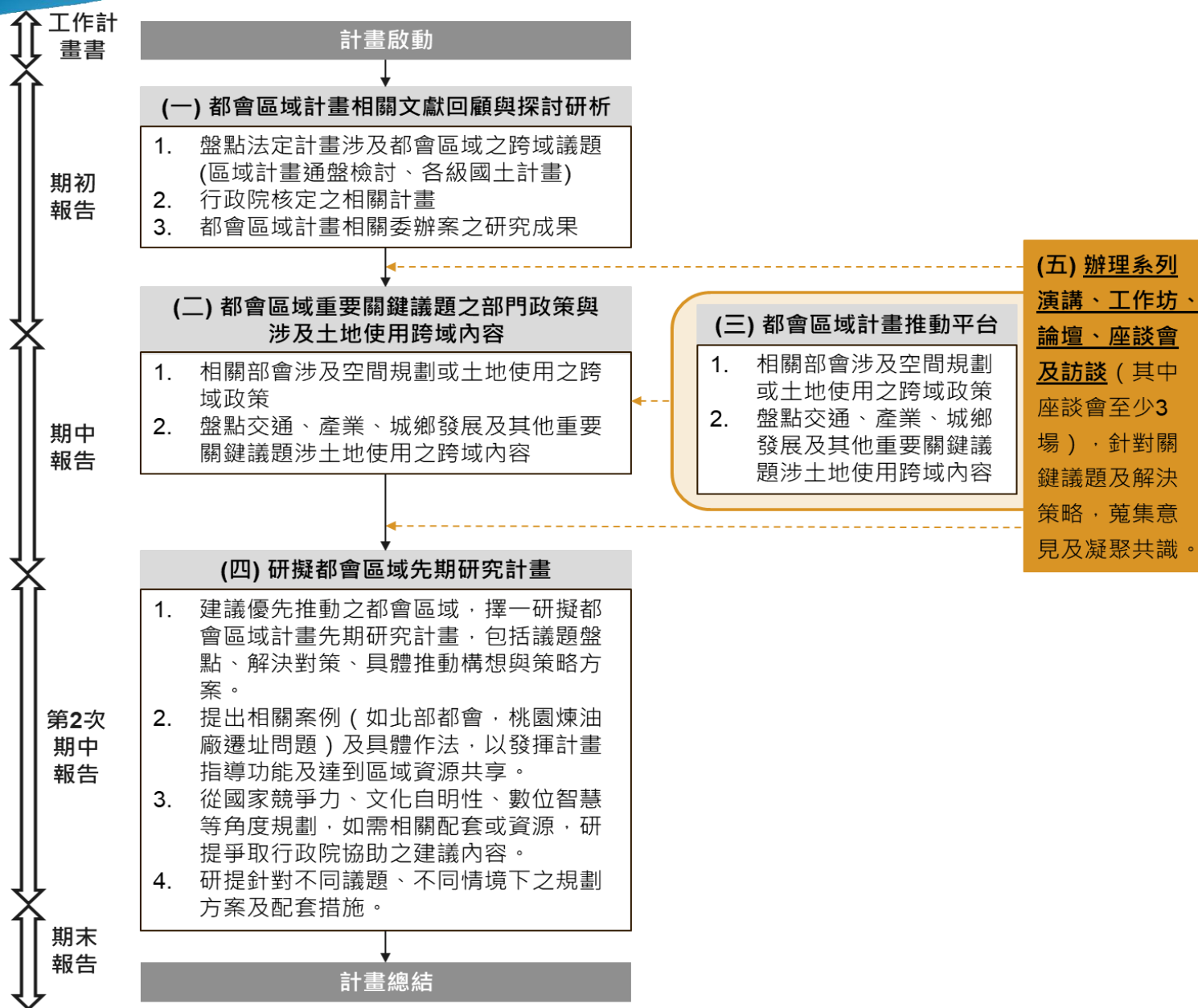
02

研提都會區域計畫推動平台與實際運作之建議。

03

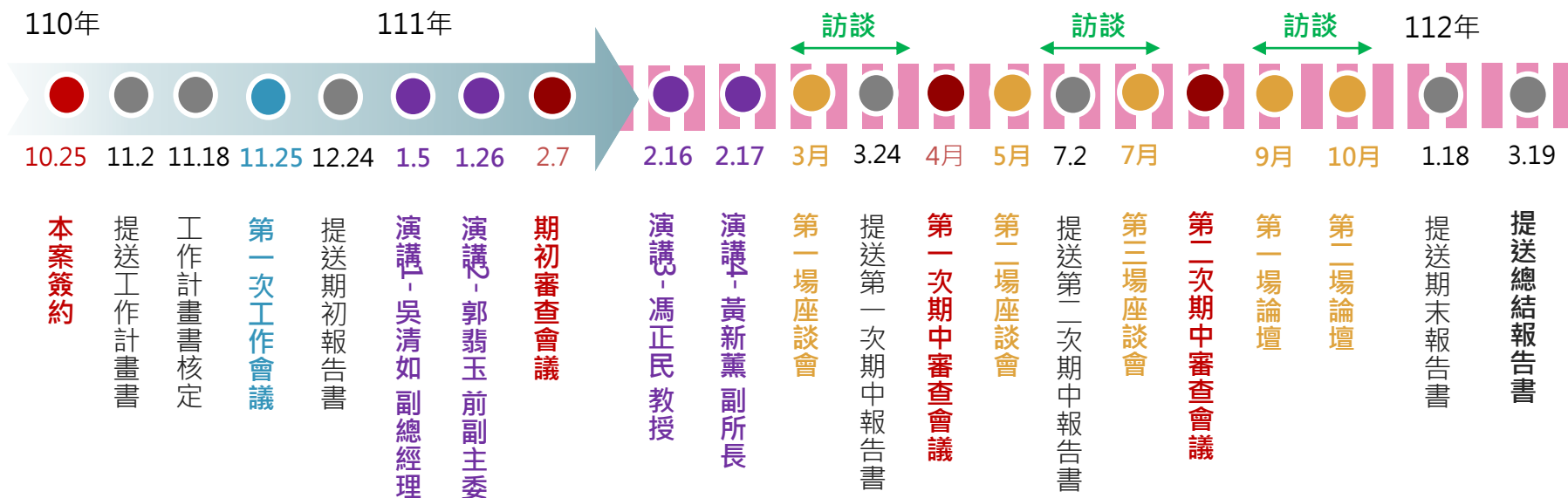
完成一都會區域計畫先期研究計畫。





計畫執行進度

8



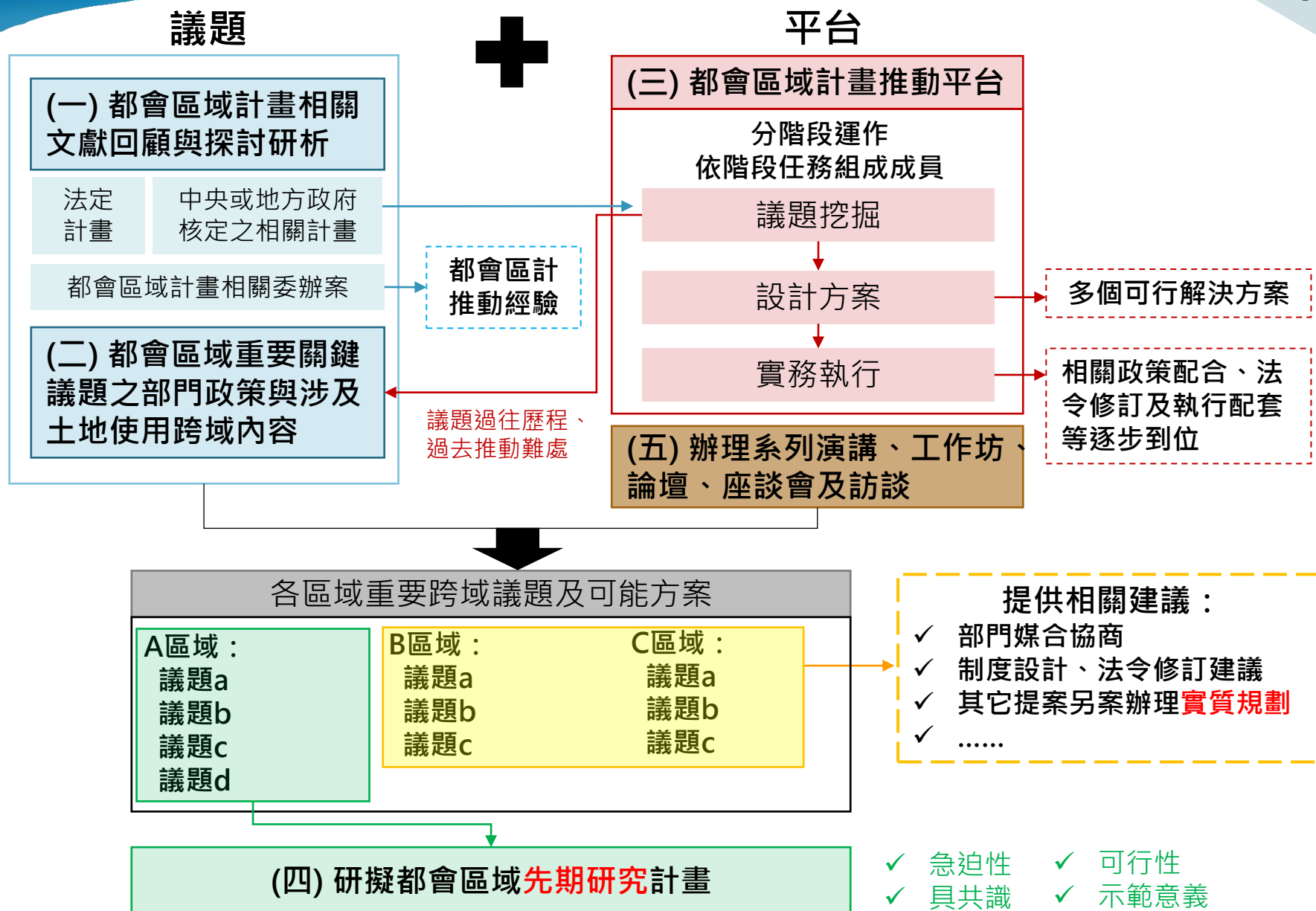
(一) 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

(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





02

都會區域計畫
相關文獻回顧
與探討研析

A

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

B

中央或地方政府核定之相關計畫

- 1) 行政院99年國土空間發展策略計畫
- 2) 臺北市願景計畫

跨域發展
議題

C

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

都會區域計畫
推動或研擬之
議題

01.區域計畫第一次通盤檢討

12

民84-85年區域計畫(第一次通盤檢討)

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案

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。

法定計畫

都會區域計畫
相關委辦案

項目	議題	跨空間			跨部會	重要區域	來源	發文時間	會議-頁碼	備註
		交通	產業	城鄉						
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	區域計畫(第一次通盤檢討草案	830912	29-1	。建議內容:一、人口與經濟(三) 。審查意見:建請於國土綜合開發計畫中就台灣地區產業關聯性作一整體規劃
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	區域計畫(第一次通盤檢討草案	830912	29-1	。建議內容:一、人口與經濟(四) 。審查意見:修改草案專篇名稱為「生活圈發展與建設」，並納入其他縣市發展重點(詳議題3-14)
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	區域計畫(第一次通盤檢討草案	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—台北都會區(台北市暨部分原台北縣行政單元
4	台北都會區交通系統存在幾點問題 。快速道路系統建設遲緩—快速道路系統建設 。都會多核心發展—大眾運輸系統 。未考慮貨運與轉運—客貨運輸、轉運中心建設 。西部鐵路系統改善 。停車供給不足—停車場興建	◎			◎	北部(台北都會區	區域計畫(第一次通盤檢討草案	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—台北都會區(台北市暨部分原台北縣行政單元
5	台北都會區公共設施存在幾點問題 。公園綠地供給不足區位分布不均—關渡公園 。自來水系統供水能力—三峽攔河堰、坪林水庫 。喪葬設施之規劃與更新—區域性墓地 。汗水下水道接			◎		北部(台北都會區	區域計畫(第一次通盤檢討草案	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—台北都會區(台北市暨部分原台北縣行政單元
共129個議題(北部34、中部44、南部10、東部13、全國性28)										

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/ 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/ 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/ 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

04.國土計畫審議會會議紀錄

15

◆內政部國土計畫審議會之會議資料與紀錄(自107年至109年)

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
第 3 次 (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
	➤ 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
	➤ 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
第 5 次 (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
第 7 次 (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
第 9 次 (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
	➤ 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
第 10 次 (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
第 12 次 (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/ 產業
第 15 次 (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

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫都會區域計畫
相關委辦案

◆ 內政部國土計畫審議會之會議資料與紀錄(110年)

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案

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
第 17 次 (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
	➤ 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
	➤ 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
	➤ 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
	➤ 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
	➤ 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
	➤ 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
	➤ 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 綜計組	其他

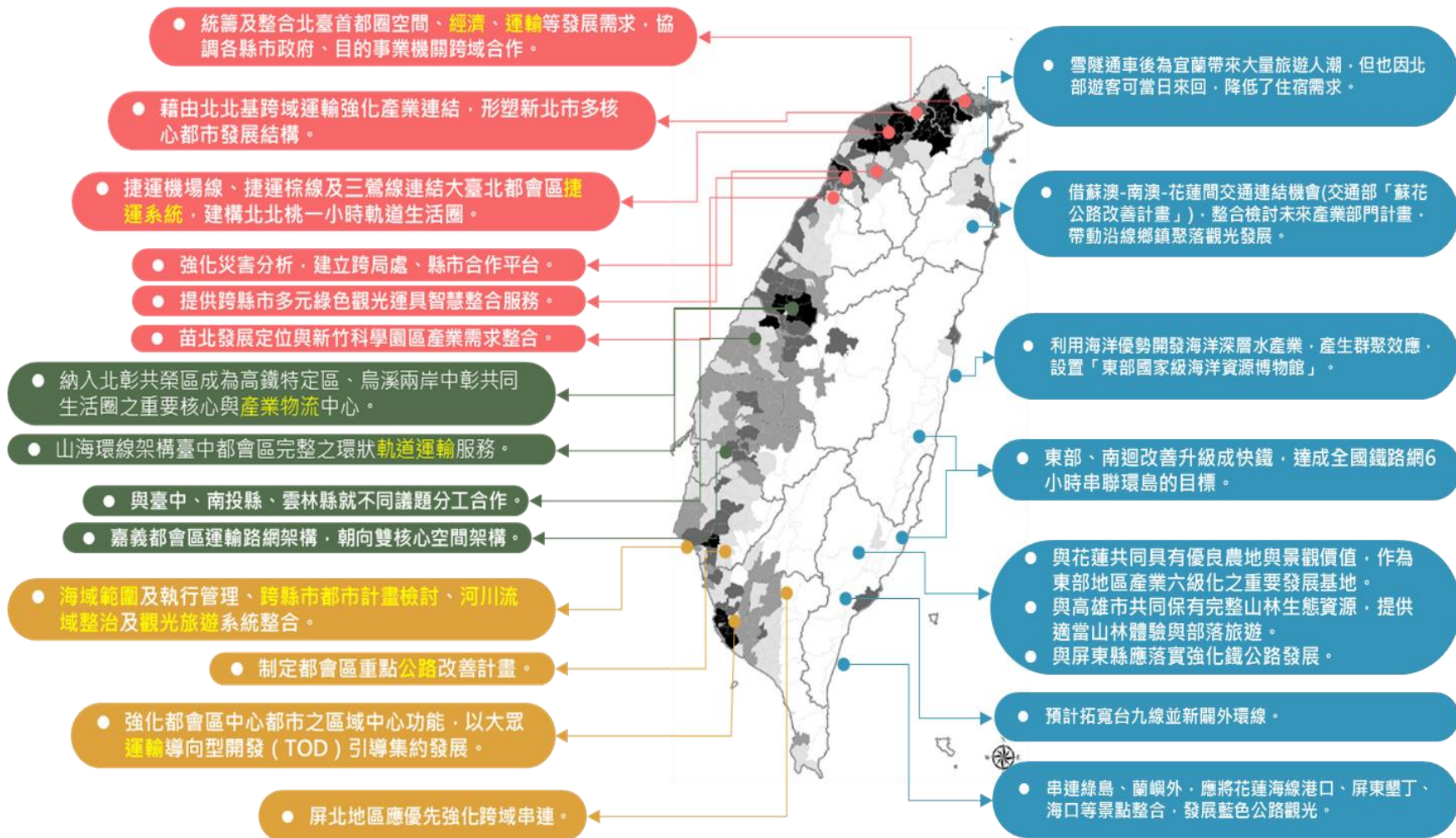
05.直轄市、縣(市)國土計畫

17

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案



01.行政院99年國土空間發展策略計畫

18

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題
交通	• 集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。 • 以綠色大眾運輸導向發展理念 (Green T.O.D.) 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。 • 強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。 • 建構都會區域之整合性通勤運輸路網。 • 推動綠色人本交通及公共運輸發展，加強與土地使用整合。 • 發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。 • 高雄國際機場現址受面積及發展腹地限制，倡議發展南部新國際機場。 • 松山機場遷移議題。 • 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，拉攏中科貨物直接由中部國際機場空運出口。 • 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。 • 高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。 • 區域通勤鐵路建議應進行整體性的可行性評估與規劃，包括台鐵之通勤化、立體化、台鐵支線等，以及都會區之捷運系統建設案。 • 進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。 • 評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。 • 審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。 • 在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。 • 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。

01.行政院99年國土空間發展策略計畫

19

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題
產業	• 國土產業活動 分布極化 ，造成各地區所得不均。
	• 臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。
	• 產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。
	• 依各地產業群發展、成長力及創新力，持續推動 區域競爭性產業群聚 。
	• 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。
	• 規劃推動「 產業創新走廊 」。
	• 強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。
城鄉發展	• 都會地區發展未落實成長管理，造成 無秩序蔓延與擴大 。
	• 農村地區人口外流，公共設施不足且缺乏整體規劃。
	• 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。
	• 強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。
	• 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。
跨域治理	• 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。
	• 透過 跨域合作治理 達成區域整合，並促使資源配置達到最大效益。
	• 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。
	• 強化以城市區域為範圍的整合治理工作，致力建立城鄉夥伴關係。
	• 加強 區域治理及跨域治理
	① 透過資源分配機制誘導地方政府重視跨域事務及建設。
	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。
	③ 整合管理界面落實功能性跨域治理（如水資源）。
	④ 建構配套措施規劃進程逐漸落實地方自治。

◆ 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。

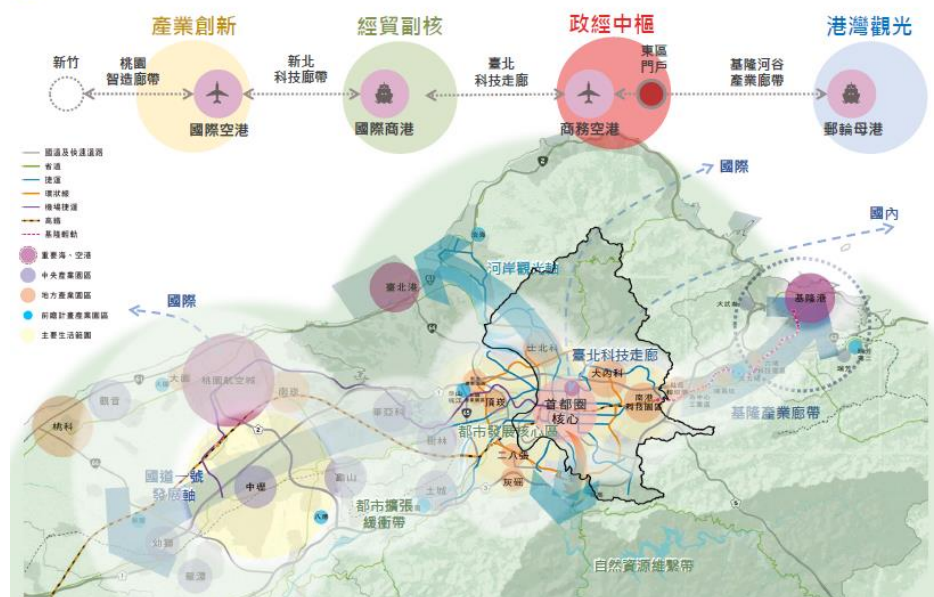
流域跨域治理

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。

◆ 北部區域(1/3)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
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		◎			區委會會議記錄	83
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。		◎	◎		區委會會議記錄	83
3	為處理台北縣市間之發展差異如住宅建設、基隆河及淡水河整治、廢土處理等問題，建議加強都會區建設指導小組或區域建設推行委員會功能，主動協調處理。				◎	區委會會議記錄	83
4	北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長。			◎		區委會會議記錄	83
5	本次北部區域計畫中新增分析單元如住宅建設計畫等，未來各區域計畫（中、南、東部）是否也能比照辦理。			◎		區委會會議記錄	83
6	北部區域政治經濟文化及行政管理機能過度集中臺北市，形成北部區域一極化現象。	◎	◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
7	臺北都會區人口過度集中，造成都會區公共設施不足與環境品質降低。	◎	◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
8	傳統區域土地規劃多以需求為導向，未依環境特性劃設各類環境敏感地，以致各類開發計畫未能以資源導向規範之。	◎	◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
9	偏遠地區及特殊地區產生人外流及就業機會不足之惡性循環。		◎			區域計畫（第一次通盤檢討）	84
10	運輸建設改善措施未與土地使用發展模式配合，未能有效誘導人口、產業合理分布。	◎		◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
11	臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。		◎	◎		國土空間發展策略計畫	99
12	臺北港與桃園航空城之結合可望成為未來臺灣物流運籌基地之所在	◎	◎	◎		國土空間發展策略計畫	99
13	松山機場是否遷移議題。應正視國土發展之整體性，台北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-台北捷運建設計畫的意義、桃園國際機場發揮樞紐地位及運籌效能所應具備之航網規模等層面之影響。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99
14	評估在台北設置大型多功能物流中心。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99

◆ 北部區域(2/3)

15	高鐵北端延伸至宜蘭的意義較大，惟在技術方面或許不一定需採高鐵之系統。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99
16	北部區域整體發展應以「提升品質」為要務			◎		國土空間發展策略計畫	99
17	高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。	◎	◎	◎		國土空間發展策略計畫	99
18	同意基隆市政府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。			◎	◎	國土計畫審議委員會	109
19	基隆市政府提出之都會區域計畫對國土具正面效益，請新北市說明對於此機制與解決交界問題的看法。			◎	◎	國土計畫審議委員會	109
20	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。	◎		◎	◎	國土計畫審議委員會	109
21	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。		◎	◎		國土計畫審議委員會	109
22	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？並與臺北北桃國土計畫內容調和		◎	◎	◎	臺北願景計畫	109
23	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。	◎		◎		臺北願景計畫	109
24	面對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	◎	◎	◎		臺北願景計畫	109
25	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。	◎	◎	◎		臺北願景計畫	109
26	新竹科學園區的擴大，帶來苗北地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	◎	◎	◎		苗栗縣國土計畫	110
27	透過捷運機場線、捷運棕線及三鶯線連結大臺北都會區捷運系統，使臺北都會區 30 分鐘可達的便捷捷運路網生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」。	◎		◎		桃園市國土計畫	110
28	研擬北部都會區域計畫（基隆市、新北市、臺北市、桃園市），經報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。			◎	◎	桃園市國土計畫	110
29	產業策略則需滾動回應港城丘環境及航港產業等條件，以及與周邊都會區關聯性，朝向多元化發展。		◎	◎		基隆市國土計畫	110
30	基隆市應積極與北部各縣市及中央商議都會區域及特定區域計畫，以整合相關目的事業計畫及其資源，增加全球化下都會區域競爭之優勢。			◎	◎	基隆市國土計畫	110

◆ 北部區域(3/3)

31	建議國土計畫中央主管機關主導統籌及整合北臺首都圈空間、經濟、運輸等多項發展需求，並協調各縣市政府及各目的事業主管機關跨域合作。	◎	◎	◎	◎	基隆市國土計畫	110
32	基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑之受制於行政區界不易聯合整體規劃，故需由都會區域層級預為統籌協調。		◎	◎	◎	基隆市國土計畫	110
33	會同臺北市政府、新北市政府、水利署協調基隆河治理與利用跨域合作，並配合流域綜合治理計畫實施，整合相關土地使用與水利計畫。			◎	◎	基隆市國土計畫	110
34	如何建立區域間合作機制，提升北臺都會區公共運輸之串聯與品質。	◎			◎	新北市國土計畫	110
35	藉由北北基地區優異之跨域運輸基盤系統，強化與地方產業紋理節點之鏈結，形塑新北市多核心成長極之都市發展結構。	◎	◎	◎		新北市國土計畫	110
36	設置都會型區域性公共設施，以提升城市競爭力與都市服務水準，並應考量資源跨域分工整合。			◎	◎	新北市國土計畫	110
37	善用環繞大臺北都會區龐大消費人口優勢，結合農業及產業發展，提升農產品行銷及包裝，規劃農產品或加工品銷售中心或農產品批發市場等。		◎			新北市國土計畫	110
38	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。	◎	◎	◎	◎	新竹市國土計畫	110
39	頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套。(交通-新竹市、新竹縣)	◎			◎	新竹縣國土計畫	110
40	強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。				◎	新竹縣國土計畫	110
41	主要觀光廊帶多為災害敏感區，在永續觀光發展前提下，提供跨縣市(城鎮)多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊。	◎				新竹縣國土計畫	110
42	因勢利導與強化都會區主要運輸走廊較具競爭力的公共運輸系統搭乘便利性。	◎				新竹縣國土計畫	110
43	推動芎林鄉新設立產業園區，提供優質產業發展環境，引導成為新竹都會近郊的產業支援地區。		◎			新竹縣國土計畫	110
44	從整體區域發展及提升國際競爭力之角度，未來計畫應提出桃園航空城與台北港空港整合之發展願景或策略目標。	◎	◎			區委會會議記錄	98
45	有關「跨域治理」，基於區域資源共享與跨域治理等理念，有關北北基宜區域之水源供給容受力、跨域性公共設施、水源區治理、淡水河整治開發與保育、核災應變等，應屬跨區域資源使用之議題，建議上位計畫能確立整體發展原則與策略等，以供各縣市之依循。(新北市政府)				◎	區委會會議記錄	102

◆ 中部區域(1/2)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
1	台中港特定區與麥寮特定區計畫，新市鎮計畫開發情形與鄰近都市發展、交通系統、土地利用之現況情形。	◎	◎	◎		區委會會議記錄	83
2	彰濱工業區與雲林離島式基礎產業引進情形，海埔地開發及海岸地區土地利用情形。		◎	◎		區委會會議記錄	83
3	都會地區戶外遊憩規劃與發展構想（月眉大型育樂區）。				◎	區委會會議記錄	83
4	西濱快速道路及中二高中環線沿線都市聚落發展情形、交流道附近非都市土地利用現況。	◎		◎		區委會會議記錄	83
5	水資源開發利用情形（集集共同引水計畫），對雲林地區公共給水調配利用狀況。				◎	區委會會議記錄	83
6	沿海自然保護區，海岸資源利用及地層下陷情形，自然生態保育利用情形，國家公園資源維護與管理。				◎	區委會會議記錄	83
7	擬於第七章增列住宅建設乙節，敘明中部區域住宅供需情形及未來住宅政策及發展原則。			◎		區委會會議記錄	83
8	雲林離島式工業區對中部區域發展之影響相當深遠，應整合各部門發展計畫，如人口、產業發展、都市發展、交通運輸、水資源、公共設施及土地使用等，並調整原計畫內容，不宜以附錄（七）的方式處理。	◎	◎	◎		區委會會議記錄	83
9	西部平原高速鐵路及第二高速公路均將定案執行，其對中部區域都市體系、土地使用、人口分佈、地區性道路系統等均有所影響，亦應併同前項生活圈建設妥為規劃。	◎		◎		區委會會議記錄	83
10	已核定之交通建設計畫或列入生活圈道路建設計畫內之計畫構想，應予列入區域計畫。	◎		◎		區委會會議記錄	83
11	為兼顧資源保育及指導區域土地合理利用，本計畫應綜合考量土地資源之發展潛力與限制條件進行全面土地適宜性分析，在避免破壞資源及觸及環境敏感地，並視區域及都市發展需要，結合國家重大建設效益，以交通可及性高者為優先考量區位，指導農地釋出。	◎		◎	◎	區委會會議記錄	83
12	區域人口成長緩慢並逐漸向都會地區集中，使城鄉人口的差距日益擴大，都會區居住、交通擁塞問題及鄉村地區勞力不足問題日趨嚴重。	◎		◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
13	未來重大開發建設執行，使環境資源保育面臨新困境，尤其是水資源方面，本區域的地下水利用偏高，未來各項重大建設若陸續推動後，對水資源之需求將大為提高，宜及早因應。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
14	缺乏整體有效之土地使用管理策略，本區域之都市土地使用率偏低，且未能與計畫配合，容易造成都市散漫發展。而空間資訊之相對不足，造成區域土地使用缺乏效率及土地資源的不當利用。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
15	環境生態資源基本資訊缺乏及環境資源之不當使用，危及生態體系之均衡。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84

16	交通運輸需求之快速成長，交通系統規劃建設之相對緩慢，使區域性交通運輸幹道及都會區內主要運輸系統面臨日益擁塞問題，而發展緩慢地區之交通條件相對劣化，造成城鄉不均發展亦日趨嚴重。	◎		◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
17	本區域有豐富的觀光遊憩據點，但其公共運輸系統規劃及停車供給卻不盡完善，致使現有的交通運輸系統與旅遊交通未能充分配合，影響觀光遊憩的發展與建設。	◎			◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
18	區域性公共設施體量之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，以致服務品質低落。			◎	◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
19	區域偏遠或濱海發展緩慢地區，人口外流嚴重，產業發展遲緩，交通、文教及醫療設施普遍不足，亟需有效的改善措施以促進地區發展，提升生活品質。	◎	◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
20	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，拉攏中科貨物直接由中部國際機場空運出口。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99
21	評估在台中設置大型多功能物流中心。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99
22	中部城市區域應強化內的整體網絡結構	◎				國土空間發展策略計畫	99
23	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。高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。中部地區發展優勢提升，南部地區的優勢相對削弱，恐有邊緣化的危機。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99
24	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。		◎			全國國土計畫	107
25	為建構中部區域完整之軌道系統，以前瞻基礎建設之山海環線計畫架構臺中部會區完整之環狀軌道運輸服務。	◎				台中市國土計畫	110
26	在跨域合作治理之前提下，納入北彰共榮區，進一步成為高鐵特定區、烏溪兩岸之中彰共同生活圈重要核心與產業物流中心。		◎	◎	◎	台中市國土計畫	110
27	本府得就都會區域或特定區域範圍，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。			◎	◎	台中市國土計畫	110
28	新竹科學園區的擴大，帶來苗北地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	◎	◎	◎	◎	苗栗縣國土計畫	110
29	北與臺中市都會核心發展、東與南投縣觀光資源整合、南與雲林縣水城治理、農產資源之分工合作。				◎	彰化縣國土計畫	110
30	加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸。	◎				彰化縣國土計畫	110
31	以一級產業資源為核心所開展的產業鏈在中部區域有其顯著重要性。		◎			南投縣國土計畫	110
32	由於臺灣地區客貨運量逐年遞減，區域計畫中可就中部區域如何串連北部、南部之角色深入評估分析（95/03/01 #176次會議記錄-陳彥仲）	◎		◎		區委會會議記錄	95
33	請就臺中市極其鄰近地區之環境競爭力，產業機能、生活機能、管理機能及部門管理等因素，明確定義臺中部會區域範圍（95/03/01 #176次會議記錄-陳彥仲）		◎	◎		區委會會議記錄	95
34	中部區域投資條件持續惡化，傳統產業逐漸外移，廠商面臨強化競爭壓力		◎			區委會會議記錄	95
35	中部區域已開發之工業區進駐率低，周邊配套建設不足，無法吸引廠商擴大投資，難以帶動相關產業發展，造成土地閒置荒廢。		◎			區委會會議記錄	95
36	兩岸經貿無法突破，臺中港區及房地產發展期待難以實現，阻礙中部地區的產業發展。	◎	◎			區委會會議記錄	95
37	中部具有地方特色產業未受重視，政府投資有限，無法擴大發展。		◎			區委會會議記錄	95
38	中部區域生活及工業用水量持續成長，水資源環境負荷日益沉重。增加供水的穩定性並降低缺水風險，為中部區域產業發展重要課題。		◎		◎	區委會會議記錄	95

◆ 南部區域(1/2)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
1	高雄橋頭新市鎮計畫開發情形，鄰近都市發展、交通系統、土地利用之現況情形	◎		◎		區委會會議記錄	83
2	台南科技工業區、七股工業區、高雄臨海工業區、石化工業區之產業引進與工業區開發情形，對都市發展、鄰近土地利用與生態保育之影響		◎	◎	◎	區委會會議記錄	83
3	阿里山森林遊樂區、嘉義農場、澎湖風景特定區之山坡地濫墾、濫建情形，水庫集水區內遊憩據點開發情形及離島觀光遊憩發展				◎	區委會會議記錄	83
4	高雄港擴建計畫之建設與對都市發展之影響、南部第二高速公路之交流道附近非都市土地利用情況	◎		◎		區委會會議記錄	83
5	曾文水庫、澄清湖水庫、南化水庫、牡丹水庫、鳳山水庫、澎湖地下水庫：水資源開發利用情形，對南部區域公共供水調配利用情形				◎	區委會會議記錄	83
6	嘉南沿海自然保護區，高雄大林浦南星計畫、國家公園：海岸資源利用及地層下陷情形、自然生態保育利用情形、填海造地施工情形及國家公園資源維護與管理				◎	區委會會議記錄	83
7	屏東市及其鄰近鄉鎮，本計畫將調整納入高雄都會區內，未來屏東生活圈發展將併同高雄都會區整體規劃，並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，是以實質上亦無須於同一都會區內劃設次區域中心之必要。			◎		區委會會議記錄	83
8	區域性公共投資不足且過度集中於都會區，使得區域建設不均衡發展的問題日益嚴重，而南部區域內各層級都市也無法有效發揮其目標功能。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
9	產業發展多偏重於都會地區，造成南部區域內經濟發展不均衡，地方勞動人口外流。		◎			區域計畫（第一次通盤檢討）	84
10	運輸系統之規劃與興建，未能配合生活圈發展構想，助長區域不均衡發展。	◎		◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
11	缺乏整體有效之土地使用管理策略，造成南部區域之土地使用缺乏效率及土地資源的不當使用。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
12	環境資源的不當使用，危及生態體系之均衡。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
13	缺乏健全之住宅政策，造成房地產價格不合理飆漲現象，都會區居住水準降低。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
14	南部區域之公共設施普遍不足，且未依都市階層之特性予以配置，以致其服務品質低落。			◎	◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
15	觀光遊憩資源未做整體考量，缺乏完整的規劃及適當的資源保育經營管理。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84
16	高雄、臺南都會區內各都市計畫土地使用未臻合理。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84
17	都會區內現有部分工業區之區位不當，無法配合區域發展政策，亦造成現有都市環境惡化、工業土地閒置與工業長期發展之限制。		◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84

◆ 南部區域(2/2)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
18	高雄國際機場現址受面積及發展腹地限制，倡議發展南部新國際機場。其區位應依據都會區域活動與行政資源平衡之原則尋求共識，整合南部都會區域觀點合力向中央爭取。	◎			◎	國土空間發展策略計畫	99
19	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。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99
20	高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99
21	高鐵往南延伸，宜同步與台鐵地下化工程完成隧道工程之共構，若就成本效益觀點初步評估，亦可透過台鐵系統而非新建高鐵，即加速進行南迴之電氣化及雙軌化，使高鐵與台鐵運輸服務在南臺灣進一步整合。	◎				國土空間發展策略計畫	99
22	評估在高雄設置大型多功能物流中心。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99
23	南部城市區域應強化雙核間的城鄉成長軸帶。			◎		國土空間發展策略計畫	99
24	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。高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。中部地區發展優勢提升，南部地區的優勢相對削弱，恐有邊緣化的危機。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99
25	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。		◎			全國國土計畫	107
26	南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。		◎			國土計畫審議委員會	109
27	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。	◎	◎			國土計畫審議委員會	109
28	健全國道及快速道路系統，制定都會區重點公路改善計畫。	◎				臺南市國土計畫	110
29	本府得就都會區域或特定區域範圍，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。			◎	◎	臺南市國土計畫	110
30	考量本市與鄰近嘉義縣及高雄市空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括：海域範圍及執行管理、跨縣市都市計畫檢討、河川流域整治、觀光旅遊系統整合...等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。				◎	臺南市國土計畫	110
31	未來將持續以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），引導本市核心持續走向更節能、集約有效率發展。	◎		◎		高雄市國土計畫	110
32	考量本市與台南市及屏東縣為南高屏生活圈，空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括：海域範圍執行管理、河川流域整治、觀光旅遊系統整合、空污控管、交通規劃等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。	◎		◎	◎	高雄市國土計畫	110
33	嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間架構，亦即以太保市、嘉義市為雙核心。	◎		◎		嘉義縣國土計畫	110
34	嘉義縣政府亦得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入本計畫。			◎	◎	嘉義縣國土計畫	110
35	高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。	◎	◎			屏東縣國土計畫	110
36	屏東地區應優先強化跨域串連。	◎				屏東縣國土計畫	110

◆ 全國性(1/3)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
1	集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。	◎				國土空間發展策略	99
2	以綠色大眾運輸導向發展理念（Green T.O.D.）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。	◎				國土空間發展策略	99
3	強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。	◎				國土空間發展策略	99
4	建構都會區域之整合性通勤運輸路網。	◎				國土空間發展策略	99
5	推動綠色人本交通及公共運輸發展，加強與土地使用整合。	◎				國土空間發展策略	99
6	發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。	◎				國土空間發展策略	99
7	從北中南部都會區著手，包括海空門戶、區域門戶及客運轉運中心、大型產業園區、大型觀光遊憩地區等，評估哪些地區有可能需要新的軌道系統之服務。	◎				國土空間發展策略	99
8	區域通勤鐵路建議應進行整體性的可行性評估與規劃，包括台鐵之通勤化、立體化、台鐵支線等，以及都會區之捷運系統建設案。	◎				國土空間發展策略	99
9	進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。	◎				國土空間發展策略	99
10	審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。	◎				國土空間發展策略	99
11	在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。	◎				國土空間發展策略	99
12	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。	◎				國土空間發展策略	99
13	國土產業活動分布極化，造成各地區所得不均。		◎			國土空間發展策略	99
14	產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。		◎			國土空間發展策略	99
15	依各地產業群發展、成長力及創新力，持續推動區域競爭性產業群聚。		◎			國土空間發展策略	99
16	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。		◎			國土空間發展策略	99
17	規劃推動「產業創新走廊」。		◎			國土空間發展策略	99
18	強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。		◎			國土空間發展策略	99
19	都會地區發展未落實成長管理，造成無秩序蔓延與擴大。			◎		國土空間發展策略	99
20	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。			◎		國土空間發展策略	99
21	強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。			◎		國土空間發展策略	99
22	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。高速鐵路軸線的形成，使臺中納入臺北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。中部地區發展優勢提升，南部地區的優勢相對削弱，恐有邊緣化的危機。			◎		國土空間發展策略	99
23	透過跨域合作治理達成區域整合，並促使資源配置達到最大效益。				◎	國土空間發展策略	99
24	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。				◎	國土空間發展策略	99

◆ 全國性(2/3)

項目	議題	類別				來源	發文時間
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)		
25	強化以城市區域為範圍的整合治理工作，致力建立城鄉夥伴關係。				◎	國土空間發展策略	99
26	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。		◎			全國國土計畫	107
27	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。	◎				全國國土計畫	107
28	跨直轄市、縣（市）轄區之空氣污染問題，應評估納入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。				◎	全國國土計畫	107
29	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。				◎	全國國土計畫	107
30	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。		◎			全國國土計畫	107
31	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。	◎				全國國土計畫	107
32	結合區域整體觀光政策發展，同時考?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。	◎				全國國土計畫	107
33	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。	◎				全國國土計畫	107
34	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。			◎		全國國土計畫	107
35	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。				◎	國土計畫審議委員會	107
36	當前跨域性的課題如，焚化爐及掩埋場，需引導跨域合作。				◎	國土計畫審議委員會	107
37	基礎設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。				◎	國土計畫審議委員會	107
38	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。				◎	國土計畫審議委員會	109
39	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？				◎	國土計畫審議委員會	110
40	都會區域計畫擬以交通、產業及城鄉發展三面規劃，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。		◎			國土計畫審議委員會	110
41	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。				◎	國土計畫審議委員會	110
42	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。				◎	國土計畫審議委員會	110
43	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制定與整合協調機制預為規範，以利後續推動。				◎	國土計畫審議委員會	110

◆ 全國性(3/3)

項目	議題	類別				來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他 (機制)			
44	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。				◎	國土計畫審議委員會	110	
45	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。	◎				國土計畫審議委員會	110	
46	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。			◎		國土計畫審議委員會	110	
47	欠缺跨縣市或跨區域「公共設施計畫」，無法落實區域計畫指導解決跨縣市問題之功能(94/03/09#157會議記錄-賴美蓉)			◎		區委會會議記錄	94	第157次會議
48	如何讓區域計畫發揮「協調整合」的功能，以供計畫審查參據，並指導跨域公共設施、部門建設計畫、鄰避設施等區為配置(94/03/09#157會議記錄-賴宗裕)			◎		區委會會議記錄	94	第157次會議
49	現階段欠缺國土空間發展政策，應於區域計畫中先予補強，以有效指導新訂擴大都市計畫、都市更新或規劃優先發展地區等問題。(95/03/01 #176次會議記錄-賴宗裕)			◎		區委會會議記錄	95	第176次會議
50	請將高鐵場站的影響納入區域計畫通盤檢討考量。(95/03/01 #176次會議記錄-賴宗裕)	◎				區委會會議記錄	95	第176次會議
51	從上述分析來看，臺灣空間結構逐漸呈現台北、臺中及高雄三大都會區域核心的狀態，為避免其週邊縣市被邊緣化的結果，以及配合七個區域生活圈的空間發展，未來在交通運輸網路佈局上，更應考量城鄉與產業發展的需求，連結並加強區域內部的運輸服務，以符合「提高國土機動性(mobility)、可及性(accessibility)與連結性(connectivity)，創造產業發展機會(Opportunity)」的政策目標，提升各區域發展的競爭力。			◎		區委會會議記錄	99	第284次會議
52	請明確界定「縣(市)區域計畫」與「七處區域生活圈計畫」之上下位關係及計畫範圍，以利後續直轄市、縣(市)區域計畫擬定作業。			◎		區委會會議記錄	99	第284次會議
53	本次區域計畫範圍劃分方式係以產業層面為主要考量，類似「經濟生活圈」概念，惟較為缺乏生態、文化、水文等等生活面向之相關規劃構想。			◎		區委會會議記錄	99	第284次會議
54	參考英國東英格蘭區域發展策略，其規劃範疇涉及氣候變遷、文化、二氧化碳、能源等層面廣泛，該相關議題請納入規劃參考。			◎		區委會會議記錄	99	第284次會議
55	區域計畫係屬整合跨部門之整合計畫，惟目前因主管機關層級低，致中央各部會無法提出相關需求，且其重大建設或政策未必參考區域計畫內容，則如何期待擬訂出來的是什麼樣的區域計畫？(陳彥仲)				◎	區委會會議記錄	102	第318次會議
56	未來中央與縣級區域計畫如何分工，應界定清楚，並應嘗試透過區域計畫此平台，建立各部會、各縣市政府與土地使用主管機關之協調機制。(鄭安廷)				◎	區委會會議記錄	102	第318次會議

議題空間研析

北部區域

基隆河谷廊帶的產業發展、土地利用轉型及流域跨域治理

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

北部跨縣市就業的居住及通勤課題

苗北發展定位與新竹科學園區產業需求整合

宜蘭龍德工業區、蘇澳台泥廠、東澳平福廠等環境汙染，應建立區域性事業廢棄物處理中心

⋮

中部區域

中部產業群聚發展與環境資源利用競合

主要幹道路廊容量不足，路網銜接不良致產生瓶頸；各運輸系統間整合不佳；都市運輸系統運作方式缺乏效率

山海環線架構臺中都會區完整之環狀軌道運輸服務

都市蔓延造成市區空洞化、原臺中縣轄區都市邊緣化等課題

⋮

南部區域

屏東地區應優先強化跨域串連；南高屏的共同生活圈規劃

南部國際機場的發展倡議

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。

⋮

議題屬性研析

A.規模經濟類

推動區域產業或經濟發展，透過產業群聚策略、產業跨域聯盟等，建立區域品牌與識別度，聯合對外行銷及吸引投資移入，增加產業競爭能量

B.資源互補或分工類

區域範圍內之不同空間定位專業分工或資源互補整合等

C.區域性公共設施類

服務範圍屬跨縣市之區域型公共設施與服務的提供

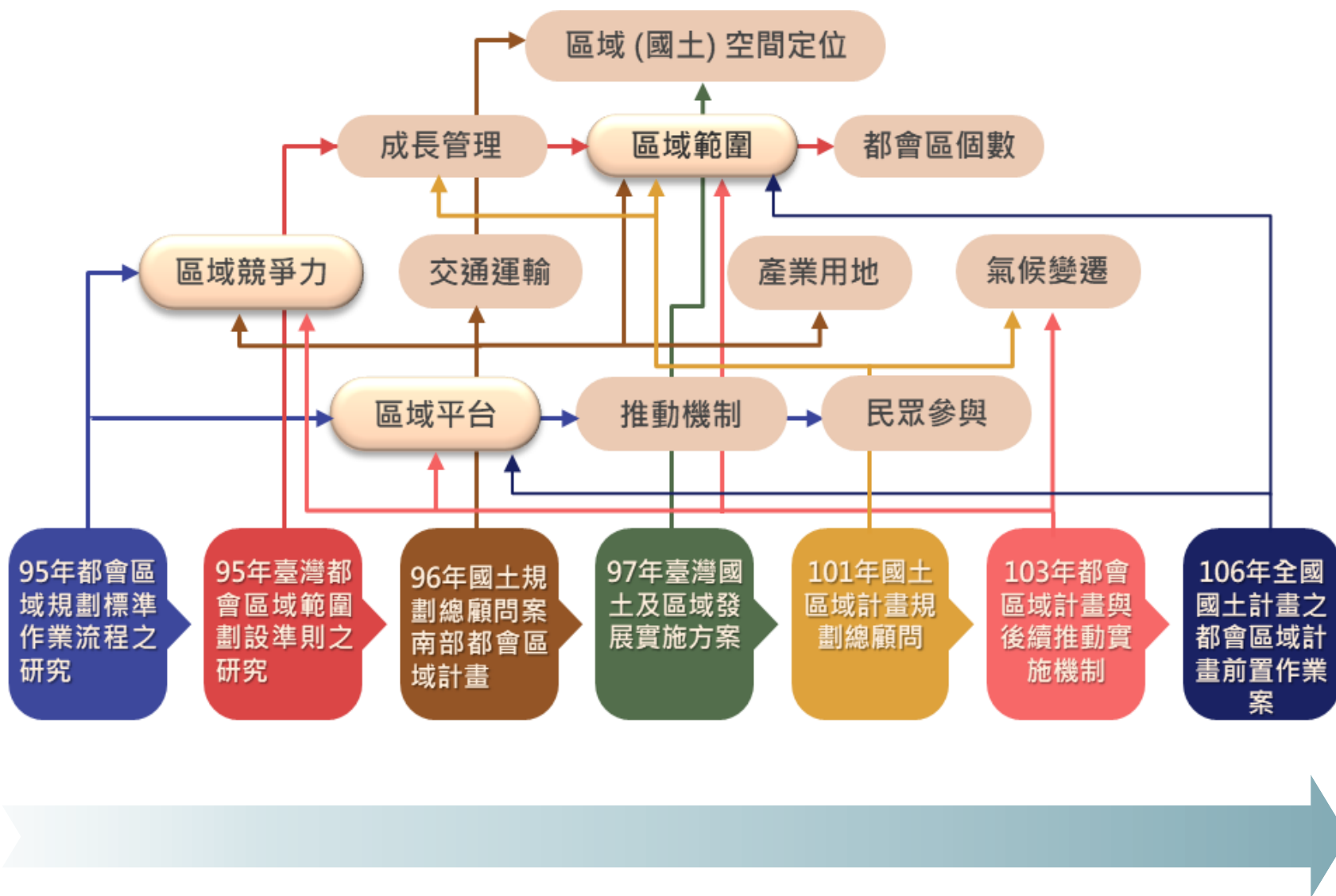
01.都會區計95-106年相關委辦案

32

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

都會區域計畫
相關委辦案



01.都會區計95-106年相關委辦案

33

法定計畫

中央或地方政府
核定之相關計畫

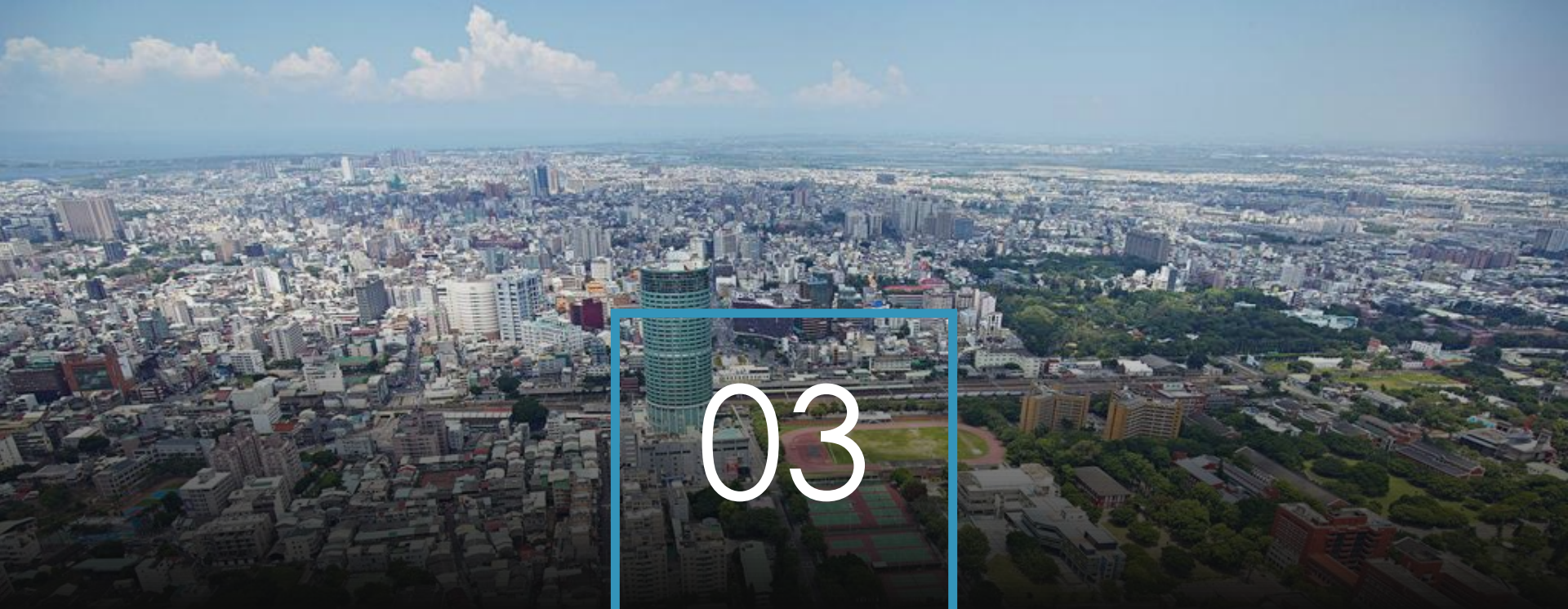
都會區域計畫
相關委辦案

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)	●					●	●

都會區域計畫推動或研擬之議題小結

4

擬定課題	相關建議對策
一、功能與目的	➢ 「都會區域計畫」位階為全國國土計畫的一部份，故具有全國性的策略引導計畫高度，另一方面則希望從都會區域的空間尺度，協助解決跨縣市在空間發展或土地使用上的課題，包含具有空間資源配置競合或資源可共享互補、提升公共建設使用效能等不同面向的課題。 ➢ 「都會區域計畫」期望透過計畫面引導範圍內的縣市空間發展，透過相關的審議機制、國土功能分區及分類的劃設，進而擬訂相關適宜的土地使用管制措施做為配套。
二、性質與定位	➢ 「都會區域計畫」定位為發展導向型的計畫，訴求目標為整體區域競爭力的提升，然亦不可忽略成長管理以及環境資源保育的基本規劃理念。若該都會區域有無可避免之保育、生態議題仍應考量納入，例如：氣候調適、防災需求、環境容受力等因素，故以發展為取向的同時亦應考量「安全城鄉」為前提。
三、個數與範圍	➢ 「95年臺灣都會區域範圍劃設準則之研究」結論提出「三個緊湊都會區域範圍」被認定為臺灣應有的都會區域個數與形式。對於都會區域計畫的範圍或議題範疇界定，相關研究提出不同見解。然本案初步建議，考量行政管轄權責的明確性，且基於範圍內的縣市政府具有高度擬訂都會區域計畫的意願前提下，建議優先以縣市層級行政區界劃設都會區域計畫範圍。
四、規劃方式 (以議題為導向)	➢ 「都會區域計畫」研擬方式建議以議題為導向。例如，因應未來北宜高鐵重大建設驅動宜蘭地區的產業結構改變、北部地區縣市的城鄉生活發生極大變化，又例如因應經濟部推動台商回流計畫、產業界的五缺現象，南部區域亟需進行相關科學園區、工業區的整合及城鄉、軌道交通等配套，因此需研擬都會區域計畫以整體規劃。 ➢ 另外則是不同地方縣市政府若有提出共通性的都會發展(跨域)議題，中央政府亦應積極評估是否納入都會區域計畫內容。
五、啟動時機與推動機制	➢ 依據國土計畫法第八條第二項「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。」 ➢ 擬定都會區域計畫的過程，應將都會區域計畫做為一「政策溝通協商的平台」，以促成不同部門(交通、產業、住宅等)及府際間共通性議題的整合。因「都會區域計畫」位階為全國國土計畫附冊，可免經通檢變更即納入目前計畫，在時程上具有優勢，對於各部門計畫納入法定計畫則有一定程度的誘因。 ➢ 各部門應配合辦理事項可考慮納入國土計畫法施行細則第五條「都會區域計畫應載明事項(四)執行計畫」，並建議應編列相關建設經費。 ➢ 對於中央各部會而言，藉此機制期能加快改善土地問題，並可發揮跨部門之綜效。透過上述操作以都會區域計畫連結建設計畫，並確實解決部門推動計畫的土地難題，透過跨部門的對話，提出整體發展計畫，以達整體規劃之綜效。



03

都會區域
部門政策與
關鍵跨域議題

A

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

B

重要關鍵 跨域議題

篩選
原則

跨域議題資料庫

- 重複性
- 延續性

部門重要政策

- 時新性

- 北部區域
- 中部區域
- 南部區域

部門空間政策與議題 – 交通運輸部門

37

- 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

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。



- 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。	■ 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」 ■ 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。



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。

- 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

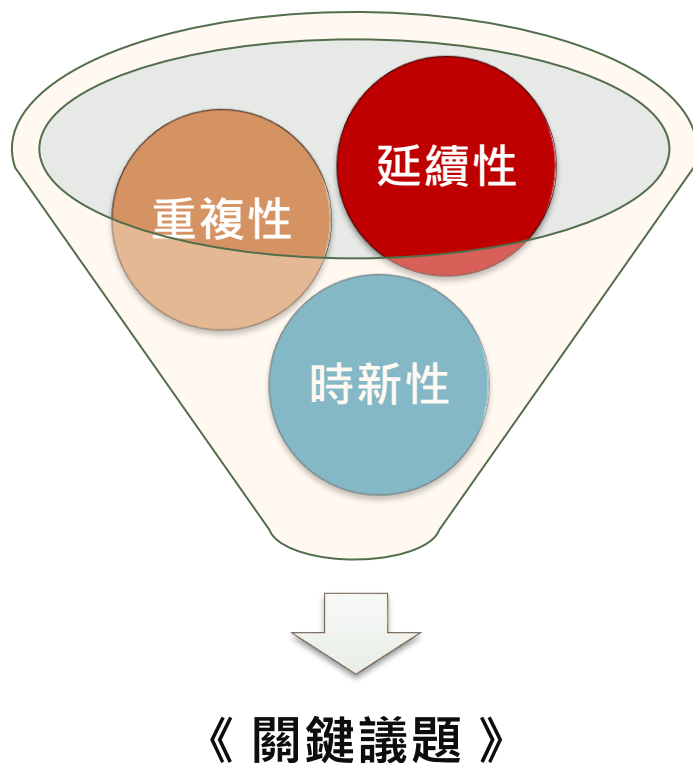
- A. 氣候變遷極端天氣衝擊高脆弱度的基礎建設，區域性防災機能及水資源供給亟待強化。
- B. 高齡少子化下的都會區偏鄉醫療、長照資源網絡尚須建置與強化，鄉村地區空間結構需調整因應。



重要關鍵跨域議題篩選原則

40

經整併相關論述，採以下原則進行篩選，指認各區域的《關鍵議題》：



延續性

- 在過去計畫或會議中被提及，持續至近年一直存在。
 - 高鐵宜蘭站：
 - 行政院99年國土空間發展策略計畫：高鐵北端延伸至宜蘭意義較大。
 - 站址方案爭議：今年1月27日交通部審查通過宜蘭站址為第5案，縣政中心以南350公尺。
 - ...

重複性

- 被不同的機關或部門於不同計畫或會議中重複提出。
 - 中部產業與用水議題(84年區域計畫一通、95年區委會會議紀錄)
 - 竹竹苗跨域合作議題(110年新竹市國土計畫、新竹縣國土計畫、苗栗縣國土計畫)...
 - ...

時新性

- 近年部門重要政策；近年社會關注議題。
 - 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
 - 基隆河谷產業軸帶之產業關聯需求、安全前提下之發展
 - ...

- 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。

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。

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。

- 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？
- B. 水源(新竹市的水源來自新竹縣頭前溪上游，但水質遭廢水、垃圾污染)及垃圾處理問題需新竹縣市一併思考。



重要關鍵跨域議題初擬—中部區域

42

產業

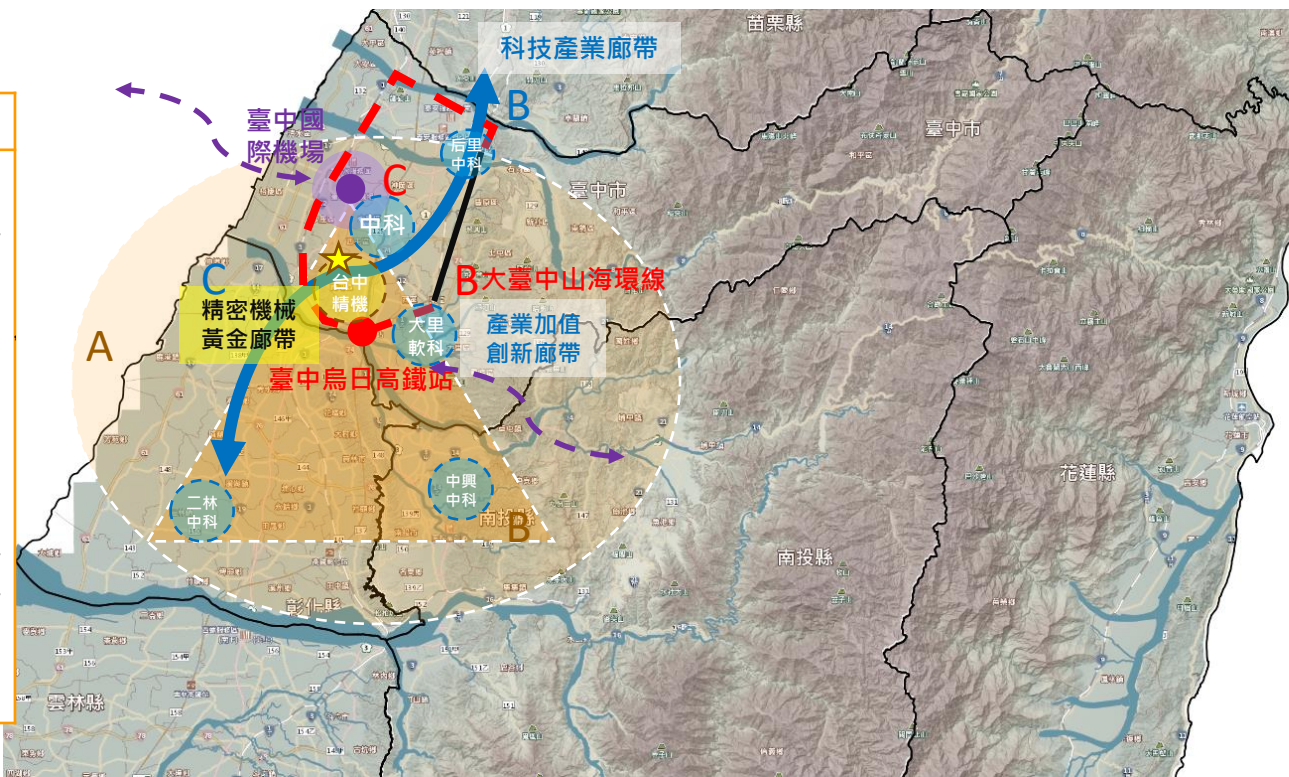
- A. 臺中市納入北彰共榮區成為高鐵特定區
- B. 中部區域產業用水問題。
- C. 烏溪兩岸中彰共同生活圈之重要核心與產業物流中心、區域農業合作及轉型(低耗水高科技)。
- D. 以中部地區之**精密機械黃金廊帶**為核心，整合中央與地方資源，打造智慧機械之都，建構關鍵智慧機械產業平臺。

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。

城鄉

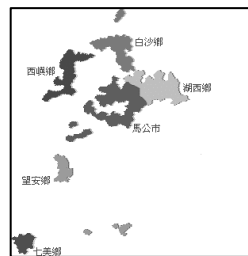
- A. **區域性公共設施量體不足及分布不均**影響整體生活品質，如文教、醫療、下水道、喪葬設施及垃圾處理等設施普遍不足且未依區域發展體系階層特性予以配置。
- B. 中科二林園區、中興園區等重大交通建設與高科技產業進駐同時，工作者之**居住、通勤交通及民生消費等衍生需求卻缺乏考量**，及其與原中彰生活圈如何連結。



重要關鍵跨域議題初擬—南部區域

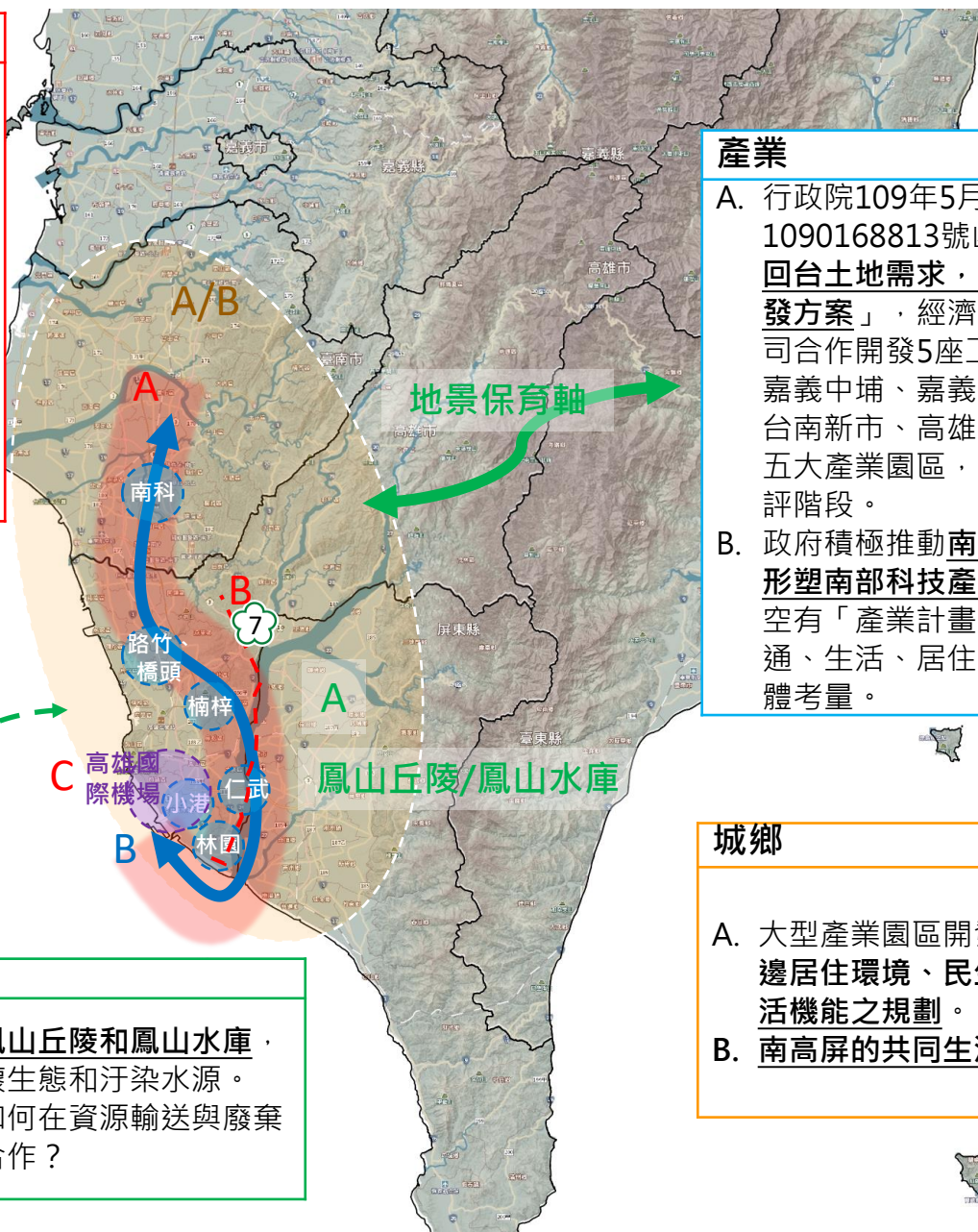
交通

- 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。



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。
- B. 離島與南臺灣縣市如何在資源輸送與廢棄物清運進行跨部門合作？



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。

城鄉

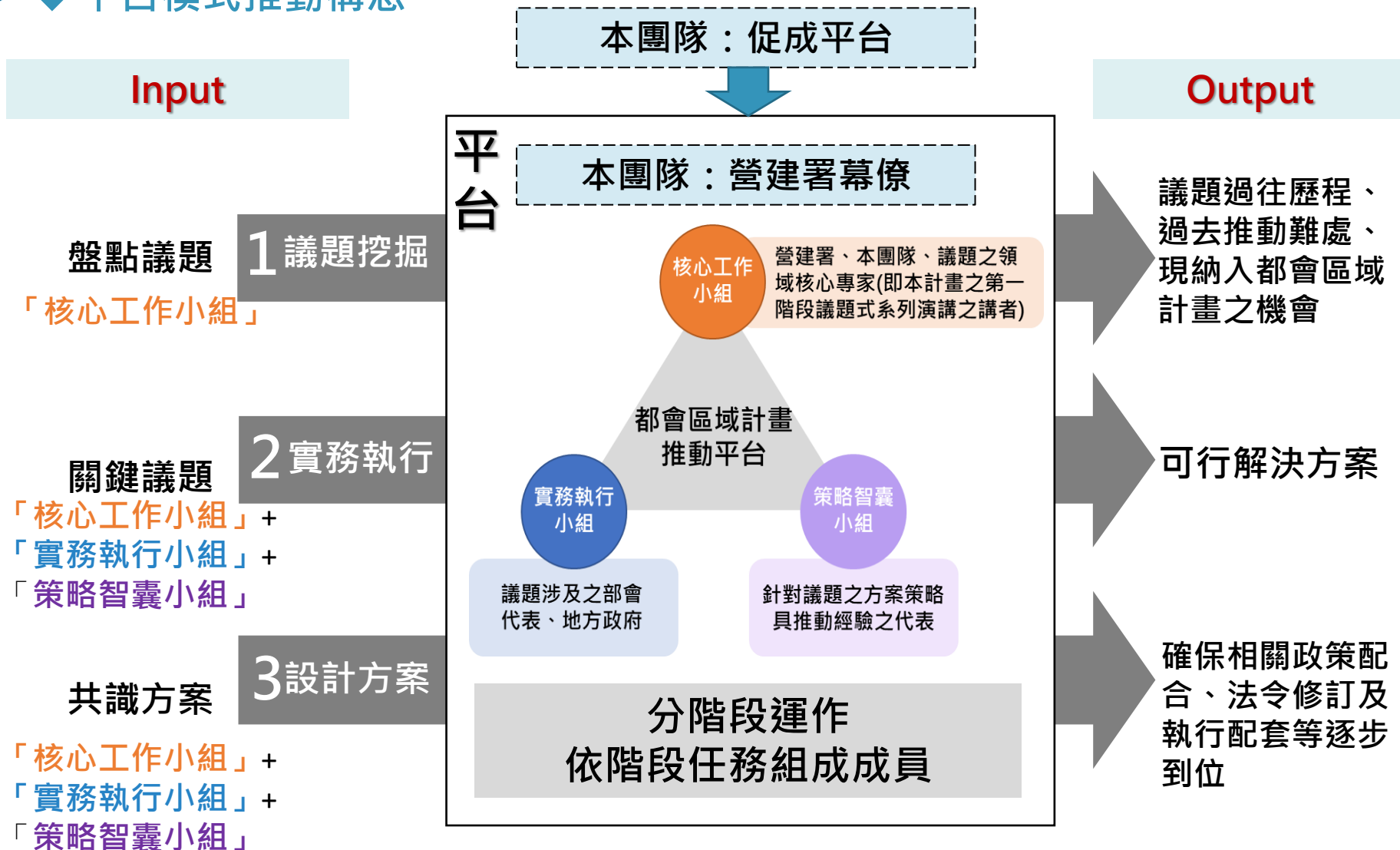
- A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺週邊居住環境、民生消費等城鄉生活機能之規劃。
- B. 南高屏的共同生活圈規劃。



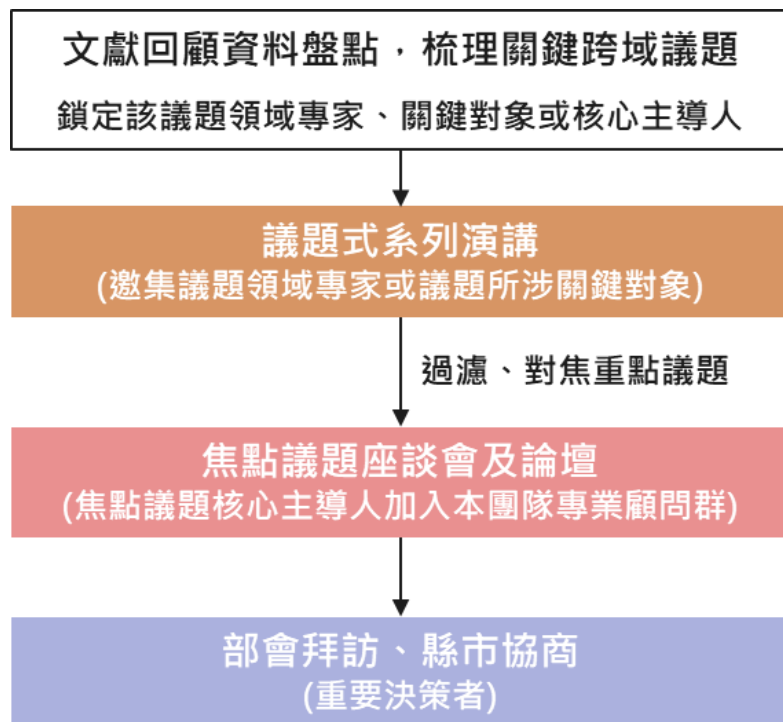
04

後續工作
執行構想

◆ 平台模式推動構想



◆ 議題式系列演講



● 第一階段：

邀約辦理原則：

- ✓ 相關議題具辦理經驗
- ✓ 針對交通、城鄉、跨域治理等重要面向

● 111.01.05已辦理

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已辦理

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已排定

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已排定

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】

● 第二階段：籌劃中



辦理系列演講、工作坊、論壇、 座談會及訪談

至少兩梯次機關訪談
(視計畫需求機動彈性增加)

47

訪談

場次	時程	訪談主題	擬訪談對象	地點
第一梯次	111年2月 ~ 111年3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5月 ~ 111年6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 03月	擬訂都會區域計畫之重要關鍵議題	■ 與談人：具相關跨域計畫擬訂經驗之機關代表、專家學者等。 ■ 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。	北部地區
第二場	111年 05月	都會區域計畫推動平台與機制建議	■ 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。 ■ 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。	北部地區
第三場	111年 07月	都會區域計畫示範先期研究計畫之探討	■ 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。 ■ 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。	於先期研究計畫所在的區域縣市

論壇

場次	時程	主題	擬邀請對象	地點
第一場	111年09月	■ 北部都會區域計畫關鍵議題與推動平台 ■ 都會區域先期研究計畫	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	■ 南部都會區域計畫關鍵議題與推動平台 ■ 都會區域先期研究計畫		南部地區

初步篩選指認各區域之
關鍵跨域議題

工作會議、演講、訪談、
座談會及論壇

彙整專家資訊及意見，持
續滾動調整並深化各區域
之關鍵跨域議題內容

NOW

整體
規劃
綜效

跨域
合作
理念

時程整合

財務整合

連結**建設計畫**，匡列後續建設費用

部門整合

解決部門推動計畫的**土地**難題

計畫整合

都會區域**兩地或多地**各得其利，
建立共同需求的計畫推動

- 篩選原則：
- ✓ 議題具操作可行性
 - ✓ 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



簡報結束 敬請指教

整體發展藍圖下之跨域議題



法定政策計畫

- 計畫位階等同全國國土計畫，為法規命令性質的政策計畫，具計畫優位性。



議題式彈性



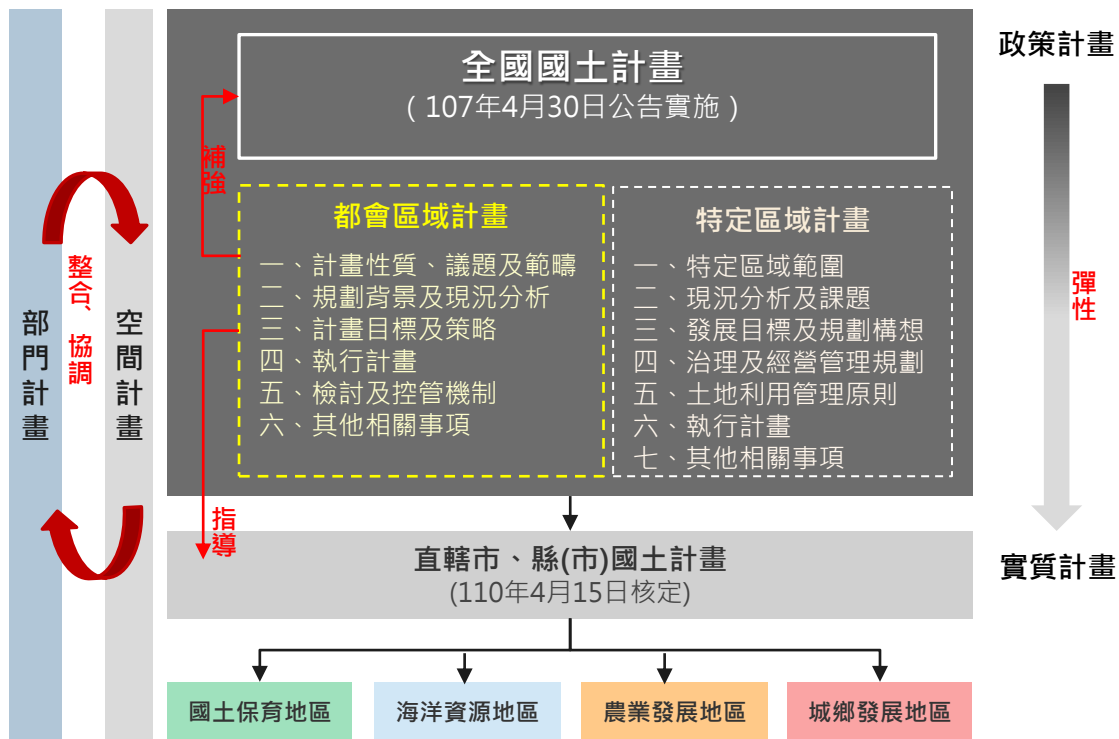
優先適用性

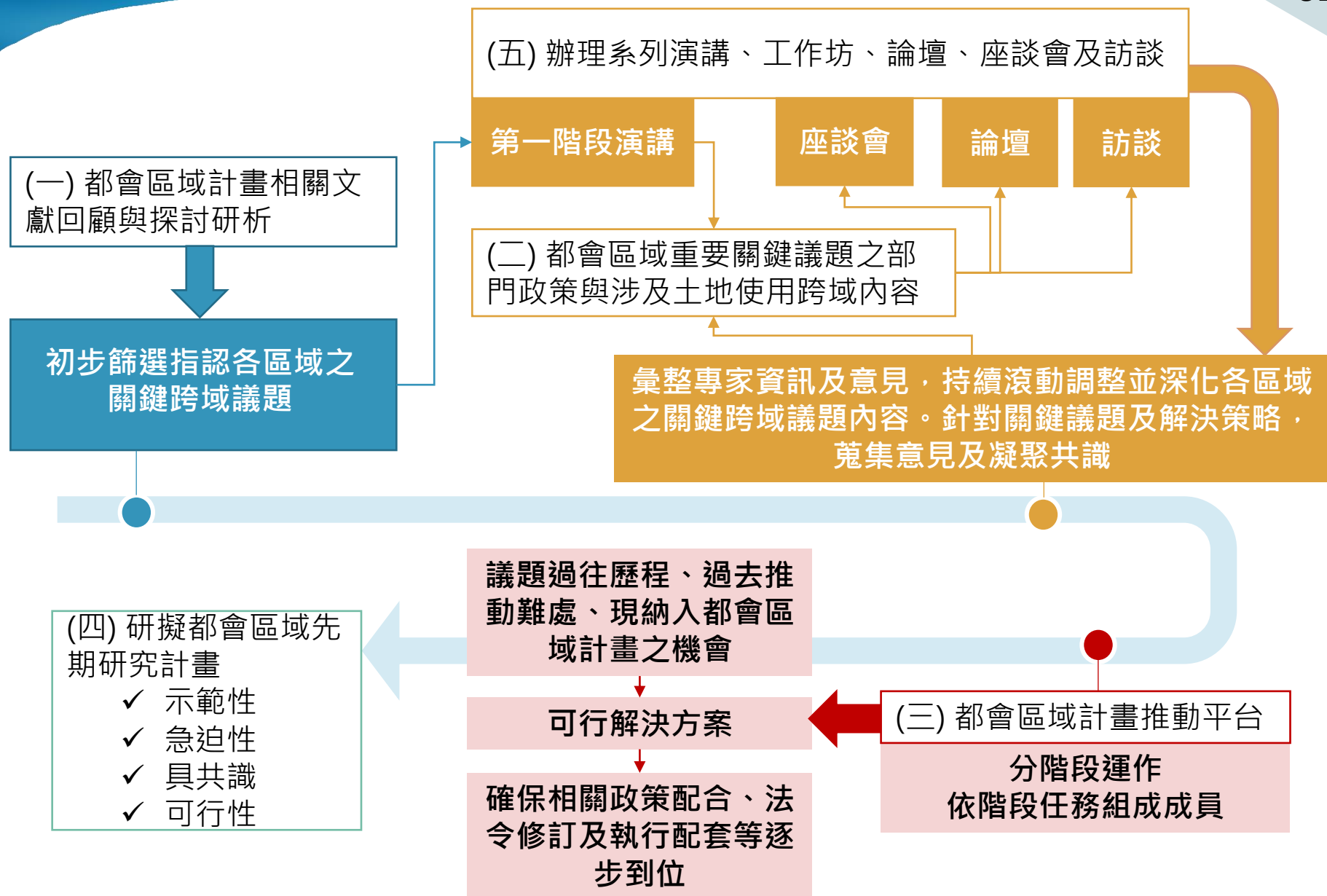
- 國土法§9：「全國國土計畫中涉有都會區域或特定區域範圍相關計畫內容，得另以附冊方式定之。」（公告後即適用，原則無須修正全國國土計畫）



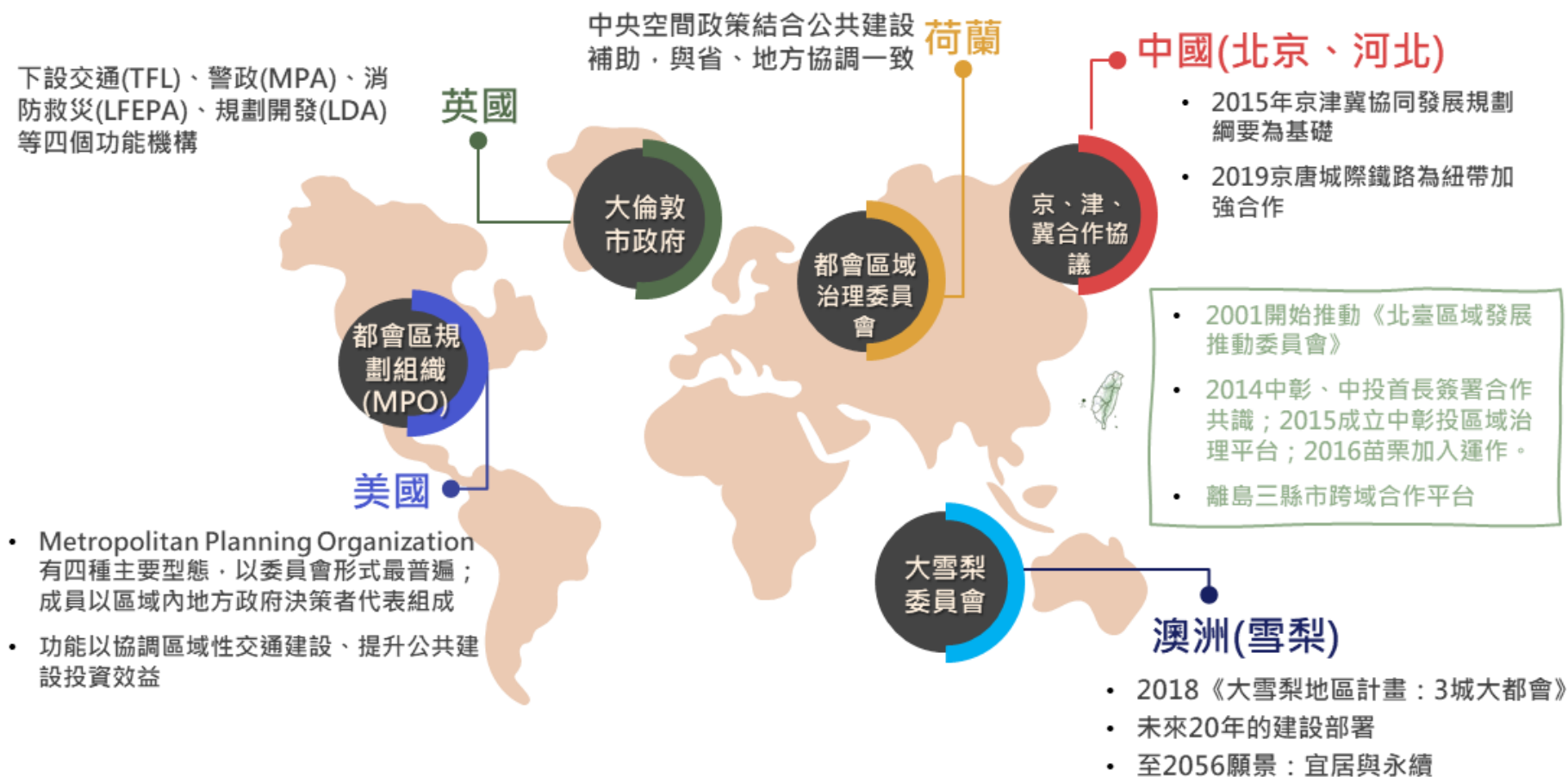
跨域整合特性

- 國土法§8：「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。」



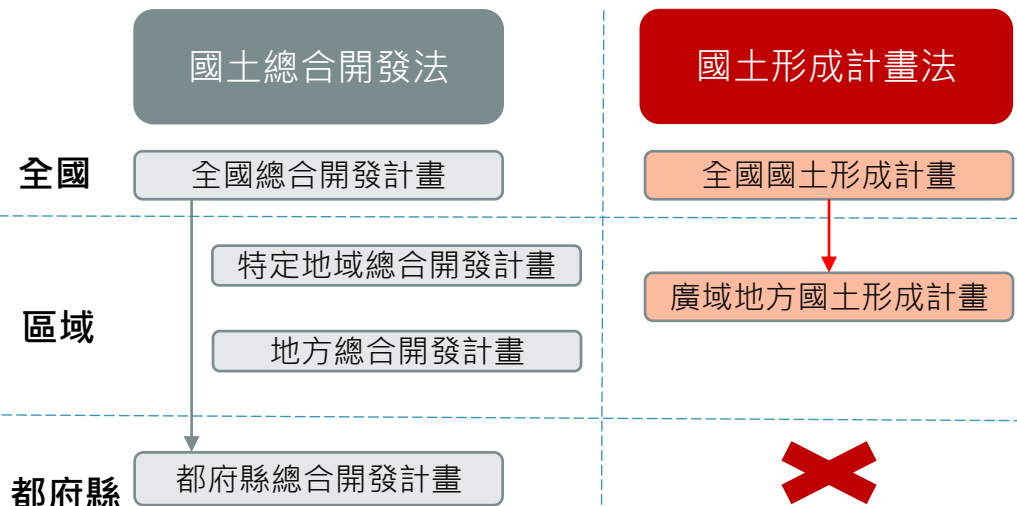


◆ 我國與他國推動經驗



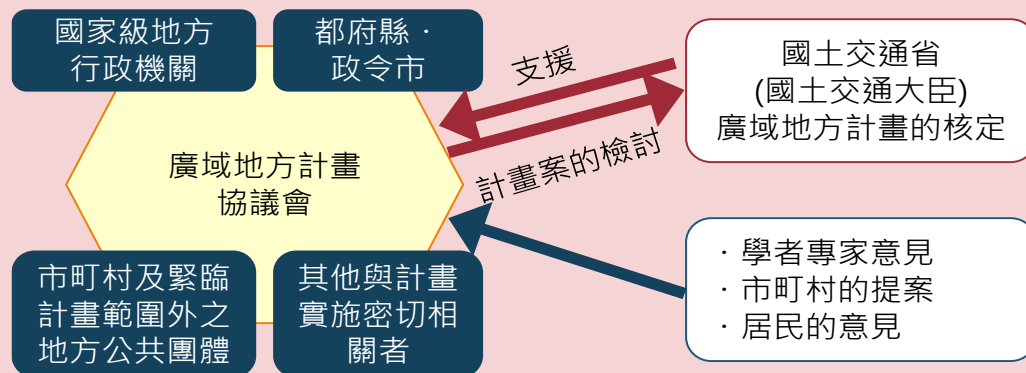
◆ 日本推動經驗

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。

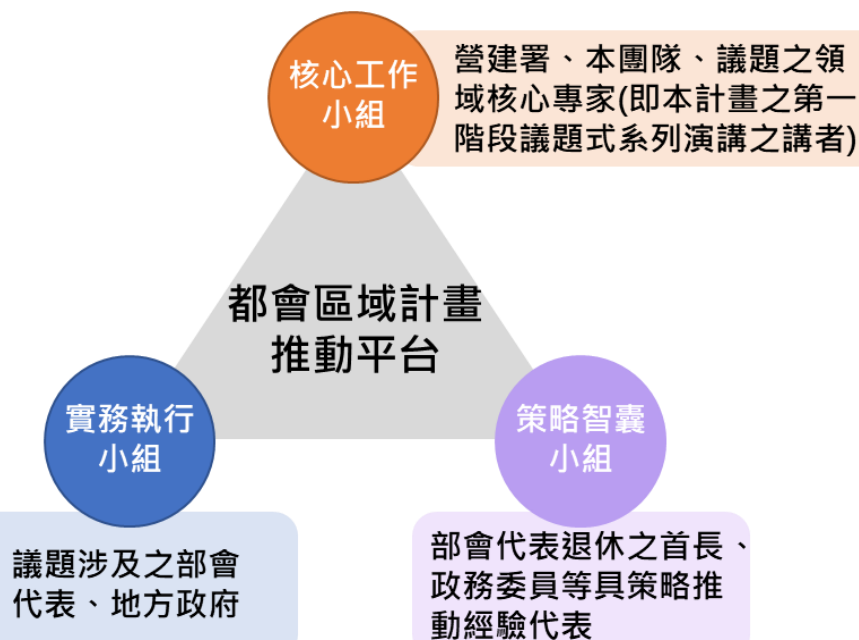


- **廣域地方計畫**與我國都會區域計畫同屬**跨域型計畫**。
- 國土形成計畫法第10條規定【**廣域地方計畫協議會**】的組成，為計畫協商、凝聚共識及實施之平台。
- 協議會成員：中央及地方行政機關、都府縣及政令市、市町村及緊臨計畫範圍外之地方公共團體；其他與計畫實施密切相關者。

【廣域地方計畫協議會】



◆ 本案推動平台模式構想



定位：

- ① 具有**整合協調功能**之平台。
- ② 由都會區域計畫之研擬主管機關啟動，屬**任務性質**。
- ③ 依據都會區域計畫各階段推動重點工作需求，組成不同之平台任務成員。

1. 先期階段(110-111年)

- **平台成員：**都會區域計畫主管機關(內政部營建署)、主管機關委託之團隊、議題之領域核心專家(即第一階段系列演講之講者)組成「**核心工作小組**」。
- **平台任務：**蒐研及理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處，共同探討在現階段國土計畫法背景下，將其納入都會區域計畫之機會，及後續對於該議題可能的解決方案。

2. 中期階段(112-114年)

- **平台成員：**「**核心工作小組**」+「**實務執行小組**」+「**策略智囊小組**」，俾利所提出之方案逐步達成共識，並兼顧實務可行性與政策理想性。
- **平台任務：**針對數個重要關鍵都會區域計畫議題提出實質可行解決方案。

3. 長期階段(115-116年)

- **平台成員：**「**核心工作小組**」+「**實務執行小組**」+「**策略智囊小組**」。
- **平台任務：**針對前一階段形成之共識方案，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。