



# 期末審查會議

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112年3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

研擬都會區域先期研究計畫

04

都會區域計畫推動平台  
及其它建議

05



01

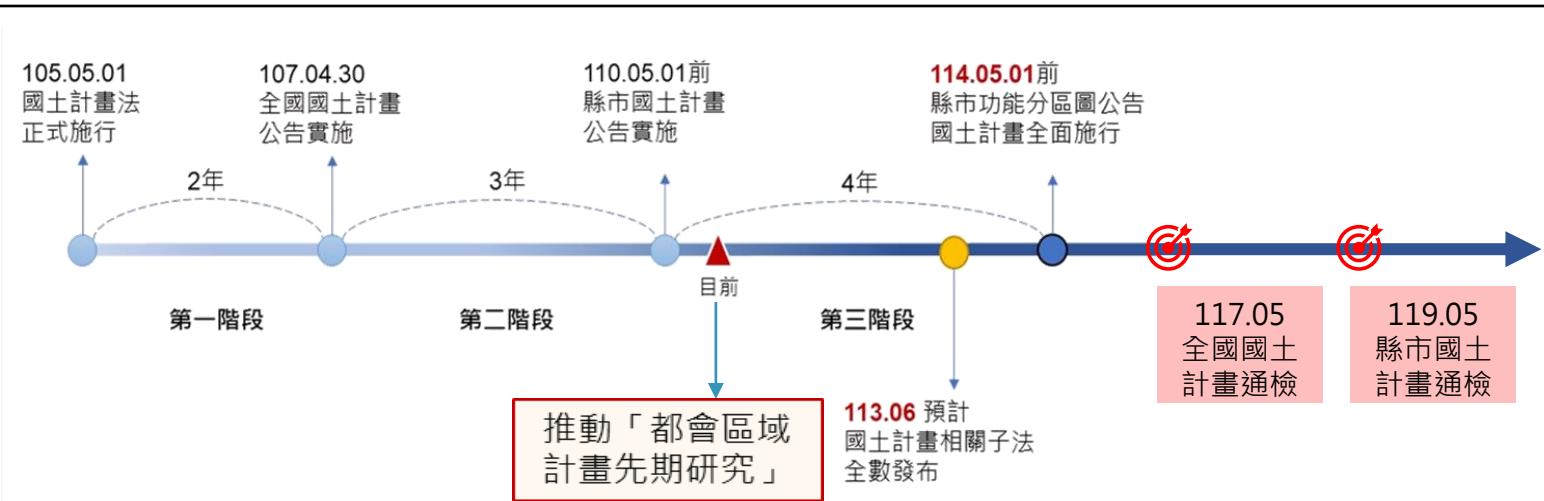
計畫辦理  
說明

# 計畫緣起及目的

## ■ 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。

各直轄市、縣（市）政府刻依本法第22條規定辦理國土功能分區圖繪製及使用地編定作業，並應於114年4月30日前公告，然部分跨域議題不易於直轄市、縣（市）國土計畫處理，又**都會區域議題涉及有關機關眾多**。→本案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，嘗試透過都會區域計畫回應前開議題。



■ 依據：國土計畫法第45條修正案 (109.04.17三讀通過)

## ◆ 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



## 空間範疇



本計畫可分為總體計畫、先期研究計畫兩大部份，兩部分之空間範疇說明如下：

1. **總體計畫**：以**全台灣**為空間範圍，進行跨域議題之盤點。
2. **先期研究計畫**：以擇定之**示範區域內**議題所涉及之空間範圍為主，空間單元最小為**鄉鎮市區**，實質進行先期計畫研擬。

## 時間範疇



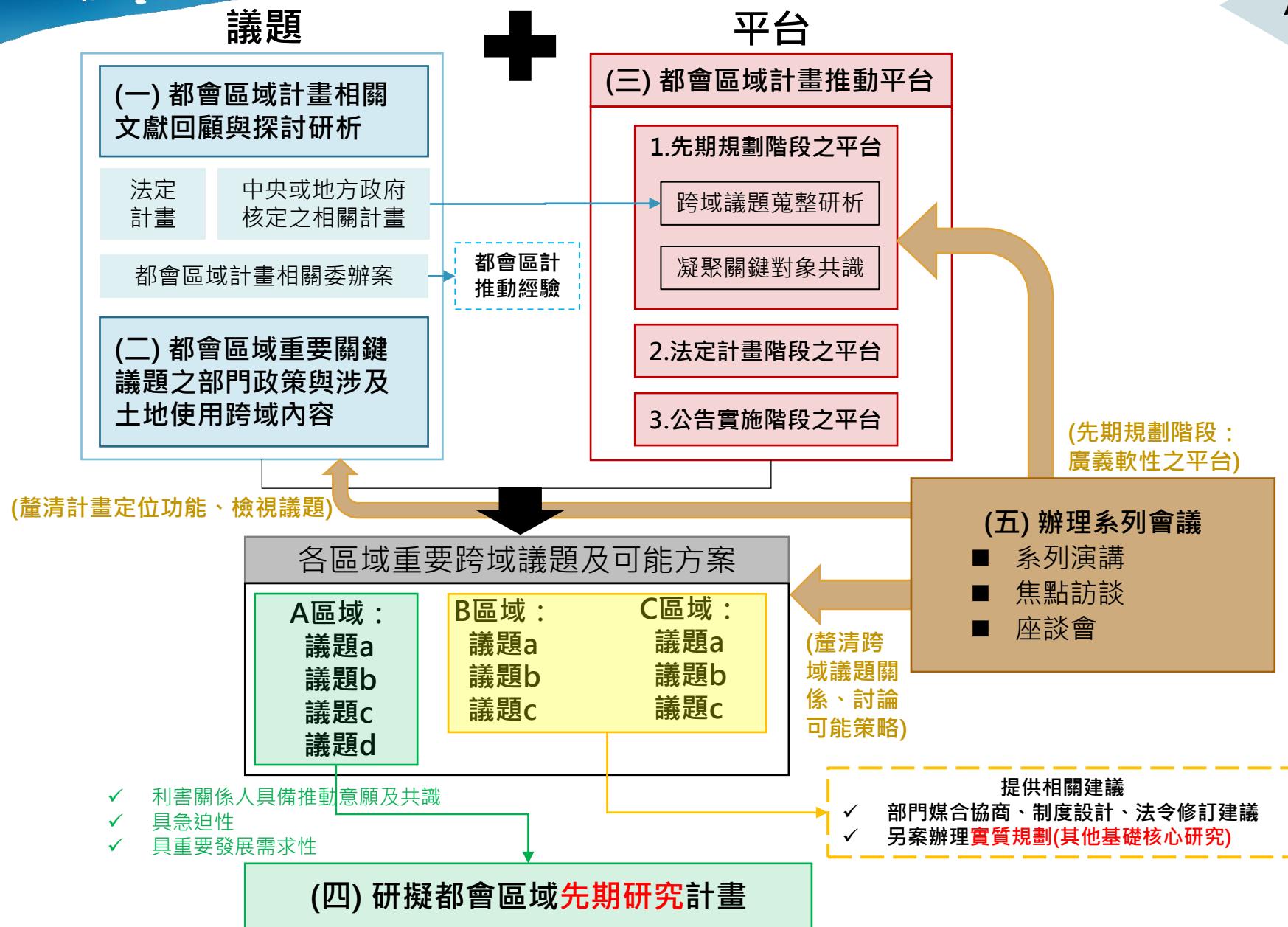
- 本計畫之文獻資料整理年期區間最早可追溯自**民國83年**之區域計畫委員會會議紀錄，至目前(111年)之各部門政策為止。
- 計畫過程中部門訪談或相關會議所得之最新資料亦將持續納入。

## 內容範疇

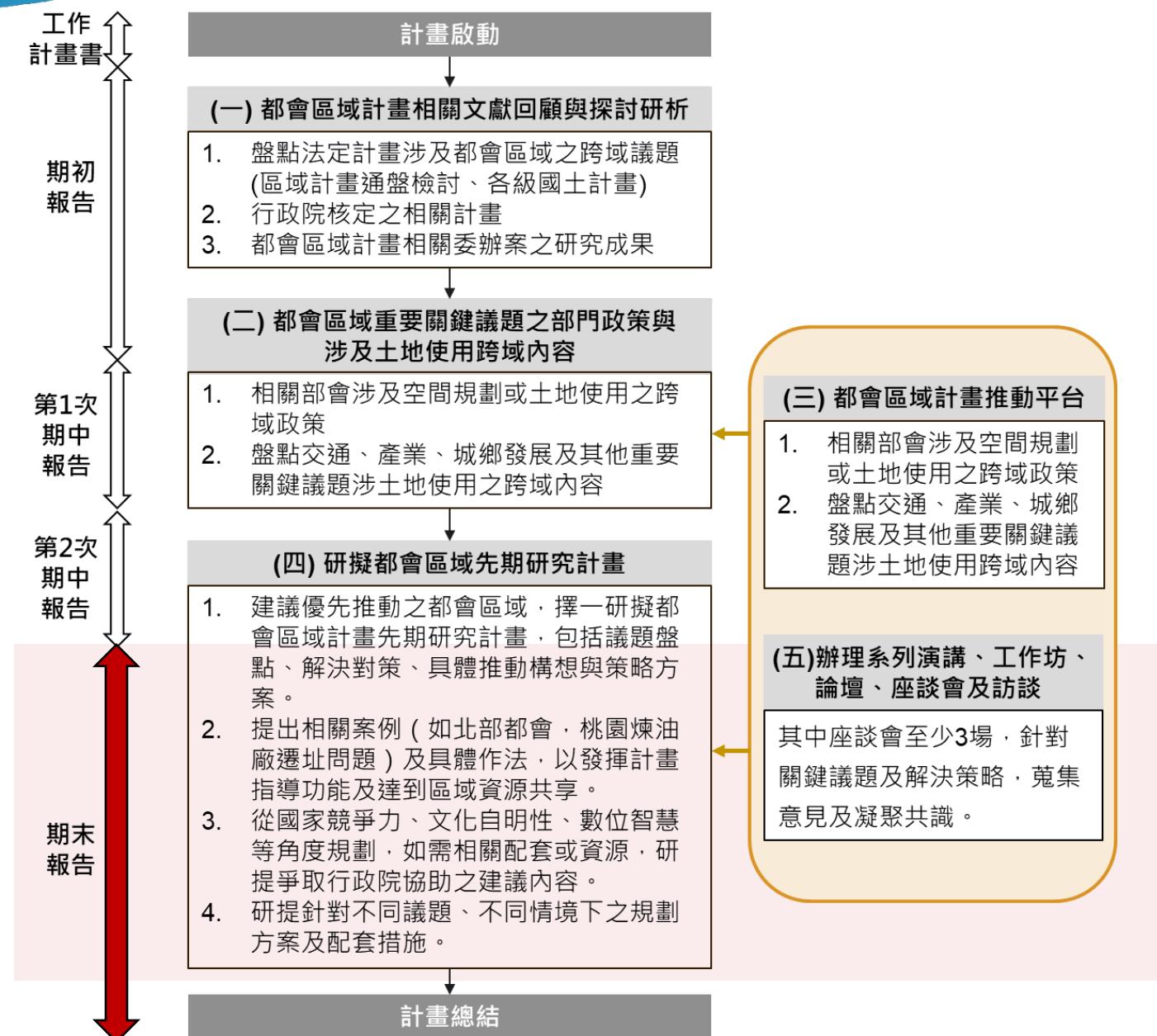


本計畫可分為總體計畫、先期研究計畫兩大部份，兩部分之內容範疇說明如下：

1. **總體計畫**：釐清都會區域計畫之**定位、功能、架構、規劃方式、推動策略**等，並透過先期研究計畫(即示範區域)之推動過程，逐漸形成都會區域計畫之**操作程序**建議。
2. **先期研究計畫**：擇定一示範區，依循上開建立之都會區域計畫操作程序，實質進行該區域**相關重要政策、發展情形、訪談及相關會議之辦理、關鍵議題之蒐整研析**等，以凝聚後續推動共識。



# 計畫流程



# 計畫執行進度

9

110年

111年

- 後續重點方向以政策宣導國土計畫具備彈性之設計、參與式共同推動、先行凝聚共識。
- 座談會辦理採最能發揮「宣導」效果的方式執行。

10.25 11.18 11.25 12.24 1.5 1.26 2.7 2.16 2.17 3.8 3.15 3.24 4.21 5.12 6.21 7.1 7.19 8.9 10.3 11.7 11.8 11.10 11.15 11.15 11.17 11.28

本案簽約

工作計畫書核定

第一次工作會議

提送期初報告書

演講 - 吳清如 副總經理  
演講 - 郭翡翠 前副主委

期初審查會議

演講 - 馮正民 教授

演講 - 黃新薰 副所長

演講 - 鄭安廷 副教授

第二次工作會議

第一次期中審查會議

第三次工作會議

第四次工作會議前會

提送第一次期中報告書

第二次期中審查會議

第四次工作會議

第五次工作會議

訪談 - 張舜淵組長

訪談 - 蘇振綱局長

訪談 - 吳文彥局長

訪談 - 林怡婷執行長

第六次工作會議

第七次工作會議

112年

1.11 1.18 2.4 2.4 2.18 3.13 3.21

4.18 核定後15日內

第一場座談會 第八次工作會議 第二場座談會 第九次工作會議 第三次座談會 第十次工作會議 期末審查會議

(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，針對議題及策略，蒐集意見及凝聚共識

提送總結報告書初稿

# 第二次期中審查意見及處理情形

意見面向	審查意見	研處情形
先期研究示範計畫相關建議	<p>大南方大發展南臺灣發展計畫，建議釐清是否為已確定形成之政策或已核定之計畫。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大南方計畫屬於「國家發展計畫(110至113年)(核定本，110年5月)中提及「區域均衡與環境永續」項目下之一環；經查「大南方計畫」本身尚未核定。</li> </ul>
	<p>目前規劃團隊針對南部都會區域之推動係以產業發展為主軸，進而探討產業與其他部門之連結，該方向原則同意，惟請規劃團隊仍需針對南部都會區域S型半導體廊帶範圍目前所提出之關鍵議題，再加以<b>收斂最急迫待解決之重要議題</b>，並聚焦於提出相關議題之具體可行處理方案。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已配合訪談之辦理，了解各部門關注議題，再予限縮收斂議題於「內政部權責下可處理之議題」，並對應國土計畫法之工具為核心，建議各議題處理策略。</li> </ul>
	<p>都會區域計畫作為<b>一空間發展計畫引導發展之計畫實質內容呈現及論述方式</b>，建議可參考全國國土計畫第五章(國土空間發展與成長管理策略)、第六章(部門空間發展策略)、第八章(國土功能分區)及第九章(土地使用指導事項)之撰寫方式，作為參據並思考如何轉化撰寫南部都會區域先期研究示範計畫內容。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已參考全國國土計畫之論述方式，研擬撰寫「南部都會區域先期研究計畫」相關對應章節內容。</li> </ul>
訪談座談會等辦理建議	<p>請規劃團隊<b>加速啟動辦理相關部門及縣市訪談及各項會議</b>，並在前述各項會議辦理過程中，採與各部門及縣市協調合作。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已辦理完成五場次訪談(111.11.07~111.11.15)，三場次座談會(112.01.11~112.02.18)。</li> </ul>
	<p>都會區域計畫法定計畫內容需要有其他<b>目的事業主管機關合作之意願</b>，方為該計畫能具體落實之關鍵。辦理相關部會訪談時，務必將上述需求加以傳達。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已據此設計各相關單位之訪談會議，並於訪談過程中徵詢各單位意願。</li> </ul>
	<p>目前訪談對象僅包含高雄市都市發展局，尚缺<b>臺南市都市發展局、南科管理局</b>等，建議相關擬約訪談對象另提工作會議討論確認後始進行之。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>皆已納入訪談對象，並已完成訪談作業。</li> </ul>
整體內容增補或論述調整建議	<p>南部都會區域之上位政策背景似偏重產業觀點政策，建議補充有關<b>城鄉部門、交通運輸部門之上位政策內容</b>。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已遵照補充南部都會區域相關之城鄉、交通部門上位政策內容。</li> </ul>
	<p>建議再補充<b>「交通-城鄉」</b>面向之跨域議題論述(如TOD即屬此類)。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>已遵照補充「交通-城鄉」面向之跨域議題。</li> </ul>
	<p>「都會區域計畫之定位包括協助相關部門研擬空間發展策略」，建議將「協助」修正為<b>「協調整合」</b>較為妥適。</p>	
	<p>「都會區域之功能包括全國國土計畫之補足」其意涵為何，另「跨域、跨部門空間議題之協調」是否指同一空間範圍內跨部門競合之處理，相關文字易造成誤解，建議應予以釐清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都會區域計畫之定位及功能相關文字已依據本階段計畫進展，包含訪談及座談會之成果，而有大幅調整。</li> </ul>
	<p>有關都會區域計畫之功能，因與同章節前述文字重複，建議刪除第二段內容。</p>	

# 座談會辦理成果

112.01.11(北部場)  
主持人：蘇崇哲組長



## ■ 蔡育新教授

- 都會區域計畫「非必需研擬」，**相關單位之「主動性」**將影響計畫的成效。
- 跨域治理合作推動時，除了計畫整合，尚包括財務整合、時程整合、產業整合、對象整合。

## ■ 鄭安廷教授

- 都會區域計畫可提供國土計畫之**制度背書**，使得跨域需求得以跨越一定年期，不受首長輪替之影響。
- 建議由各部門**現有行政計畫提供相關資源**，營建署則是提出都會區域計畫之整體架構與制度，並且向相關部會及縣市政府說明該計畫之好處及效果。
- 1. **縣市驅動都會區域計畫**之案例：基隆市在規模、預算、人口數不如周邊縣市的情況下，亟需一個穩定的制度、系統性背書，對應處理其港口及基隆河谷廊帶之發展議題。
- 2. **部會驅動都會區域計畫**之案例：中央雖掌握較多資源，然而目前土地規劃、開發、變更權等主要掌握在地方，因此最近再生能源在中南部的推動引起了衝突。去年4月經濟部曾次長宣示能源部門要提出能源部門空間計畫，內容包括能源在區域之間的調控、面積總量等。另外，能源局目前也在思考在淨零政策之下，RE 100對於產業能源(綠能)的跨域需求，未來將依照各地方再生能源之開發總份額給予地方回饋，故可預期未來北部區域將出現不足額，顯見產業議題一定是跨域的。

## ■ 吳清如副總經理

- 協作式規劃中真正的對等式協作較不易達成，實務上通常分**主、從單位**。
- 議題式規劃恐造成多冊都會區域計畫之疑慮，建議可有**議題代謝之機制**，如已形成共識之議題則納入全國國土計畫、納入縣市國土計畫，或已解決之議題則排除。

# 座談會辦理成果

112.02.04(南部場)  
主持人：吳欣修署長



## ■ 徐中強局長

- 目前第二階段縣市國土計畫已發布實施，第三階段國土功能分區圖繪製及使用地編定作業亦在進行中，其中究竟還有多少**可調整空間**，仍需中央及地方共同研商。
- 產業之外，**自然資源的整合**亦為重要議題。如南部區域面臨缺水缺電問題，在氣候變遷之下該危機可能更嚴重，此議題即需要透過區域整合觀點規劃。

## ■ 吳文彥局長

- 目前國內的國土計畫「管制」重於「開發」，甚至可以說國土計畫將地方自治權力縮攏了部分。過去在區域計畫時代是採「功能性計畫」之概念，如：推動產業園區、推動生活圈建設等；而現階段都會區域計畫如欲採「議題導向式計畫」推動，則更具有彈性及多元整合之機會。
- 臺南高鐵站30分鐘範圍內幾乎一半皆位於**北高雄**，然而這些範圍仍以鄉村區進行規劃是否有討論空間？
- 楠梓以北至湖內再至臺南仁德、歸仁一代，有台39線作為交通運輸廊帶，惟此廊帶兩側仍須透過都會區域計畫作為整合平台，針對上述新的交通運輸廊帶給予新的土地使用定位。

## ■ 趙子元教授

- 西澳及英國案例：我國較適合參考**澳洲較具象、有法定效力推動模式**。
- 國土計畫體制中對於都會區域計畫之**運作機制仍相當缺乏**，如：由下而上啟動都會區域計畫之機制，其啟動者、提案單位並無明確規定；再者，由下而上研擬之都會區域計畫，將由中央國土審議會負責審議，然而審議原則、審議模式、審議後如何納入全國國土計畫之時機、作法等，皆尚不明確。

## ■ 張桂鳳教授

- 各縣市之間應考量機能互補定位，如嘉義、屏東可考量提供倉儲空間，或縣市之間相互支援廢棄物處理等。以縣市之間**互補缺口**、分工、不競爭之方向出發，則較易促成溝通。

# 座談會辦理成果

112.02.18(中部場)  
主持人：徐燕興副署長



## ■ 陳建元教授

- 都會區域計畫屬於**戰略式計畫**，其切入觀點應再提升格局。北部都會區域計畫應從東亞看其定位；中部都會區域計畫應從全臺灣觀點去考量；南部都會區域計畫也需要考量新南向計畫、與東南亞國家之關係等。
- 建議可由六都來進行申請，都會邊緣城市則藉由議題來與都會進行「**掛鍊**」。

## ■ 劉曜華教授

- 國家首都圈之重要戰略位置，具備對內、對外之功能，及其政治機能，過去空間計畫常常忽略了，如基隆是否為對外門戶、淡水八里是否為國家內港、國家首都不應在北部等問題，皆應該在國土計畫釐清。
- 建議都會區域計畫不應再以管制為導向，而是朝向以提供**非六都的挹注**為主(似振興條例)，如：農地工廠差異管制。

## ■ 賴美蓉教授

- 中臺灣跨域議題：
  - 交通：每天約有**100萬人次於南投、臺中、彰化、雲林之間流動**，亦有不小比例彰化、南投之中小企業主購屋於臺中，假日就會來臺中購物。目前有在考量將臺中捷運綠線延伸至彰化、橘線延伸至中興新村。
  - 產業：
    - 二級產業：除了中科以外，**工具機中小企業**大本營(傳統工業區、產業園區)，屬於經濟部工業局管轄，且這些產業都以外銷、布局全球為主。
    - 一級產業：臺中依賴彰化、雲林、南投之農產品(以及少部分來自苗栗)。
    - 三級產業：臺中百貨公司產品亦來自周邊縣市。
  - 公共設施：臺中市依賴苗栗水資源。
  - 廢棄物處理：南投無焚化爐，依賴臺中市。

## ■ 林映辰教授

- 都會區域計畫界定以議題式為導向進行操作，農業生產議題目前似乎較忽略。
- 都會區域計畫如以議題導向是否仍需特定範圍？是否可能以**概念性、策略性**方式界定議題範疇即可，而不須落到空間？



02

都會區域計畫  
之定位、功能  
及推動策略



定位：全國層級之法定策略計畫



功能：國土計畫之補足、指導、整合協調

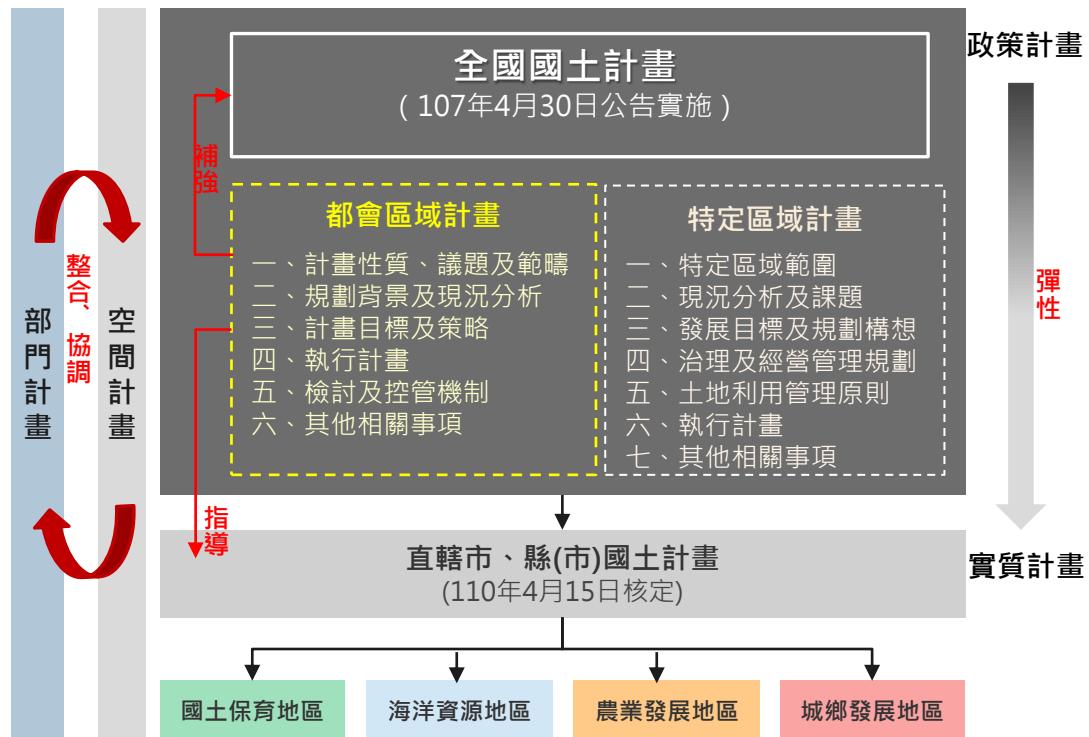
- 參三場座談會意見：補足都會區域計畫之定位功能(其他單位之主動性、制度背書...)。

- 補足**：補足全國國土計畫對於區域範圍之空間發展願景，提供區域範圍各部門建設較詳細之空間發展指導。
- 指導**：針對跨縣市議題提出跨域整合觀點之策略，以指導縣市國土計畫。
- 整合**：加強**跨部門空間議題之整合協調**，以期達到國土計畫跨部門合作之「綜效」。
- 引導**：**重大公共建設計畫**或空間管理措施的選址、選線及佈局。



## 推動方向

- 議題導向式**，實質解決涉及空間議題，各單位均可研提議題，以尋求合作。
- 規劃與研擬過程，各機關應共同協商與決策，形成具共識之**「協作式規劃」**，部會之間**採取合作關係而非由單一部會分派工作**。
- 規劃成果倘未能形成法定計畫，亦得檢討納入各級國土計畫內容（配合本法第15條）；並可適度與國發會重大公建預算之審議機制結合，以利落實並發揮引導國土空間發展的功能。
- 提供國土計畫之**「制度背書」**，使得跨域需求得以跨越一定年期，不受首長輪替之影響，進而達成和諧有序、永續推動(計畫引導)之目標。



- 參第三場座談會意見：補充都會區域計畫範圍之劃設原則(策略性、彈性)。

## 國土計畫法定義

第3條第四點：「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。」

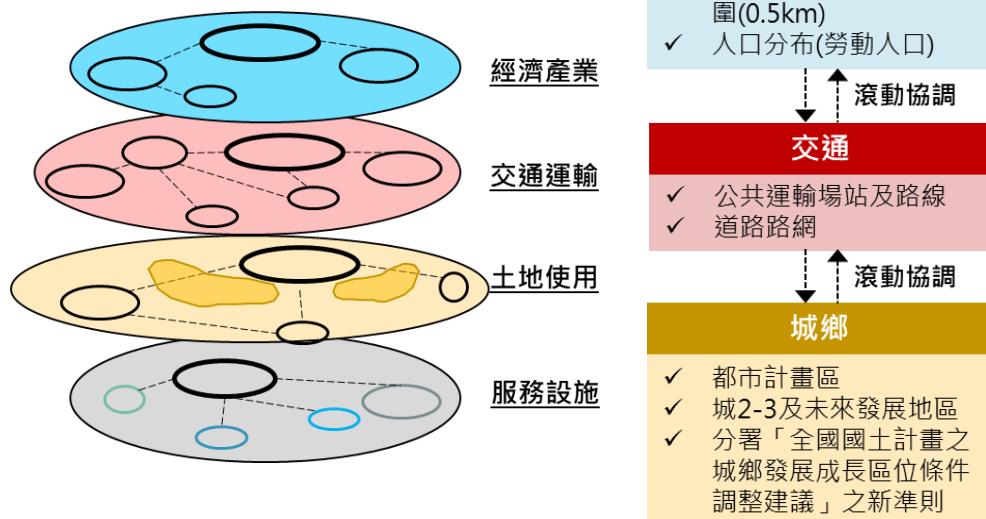
## 基本劃設原則

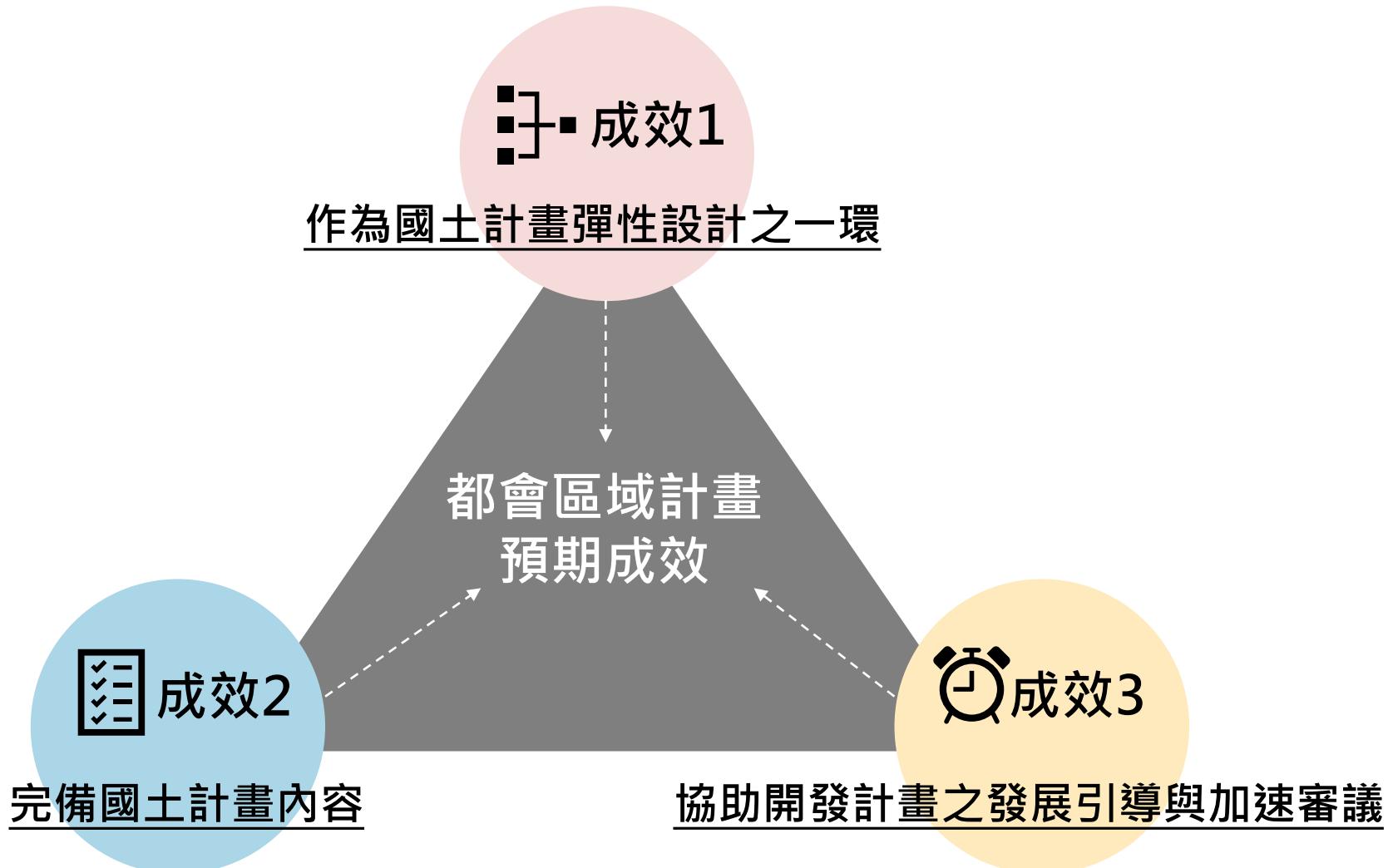
1. 依據所關切的**議題影響範圍**界定都會區域計畫範圍，並應基於議題跨域本質、議題多元、社經環境變遷等因素進行劃分，以符合個別需要，亦可多個議題共用一範圍。
2. 應考量將**社會、經濟或城鄉機能上具有高度關聯之人口密集及通勤生活圈**劃為同一範圍。
3. 計畫範圍應在「都會區域計畫之推動平台」中充分討論後原則訂定，並**保留彈性**。

## 機能單元分析與構成

- OECD**機能性都市區(FUA)**：人口密集區及周邊通勤區。
- **基本機能區域(BFA)**：適當的分析單元組合成一個規模範圍。
- 規劃都會區域時，機能考量包括經濟競爭力、土地使用、運輸系統等。

界定**產業、交通、土地使用**等機能之關聯範圍。聯集所構成範圍，為都會區域計畫範圍。





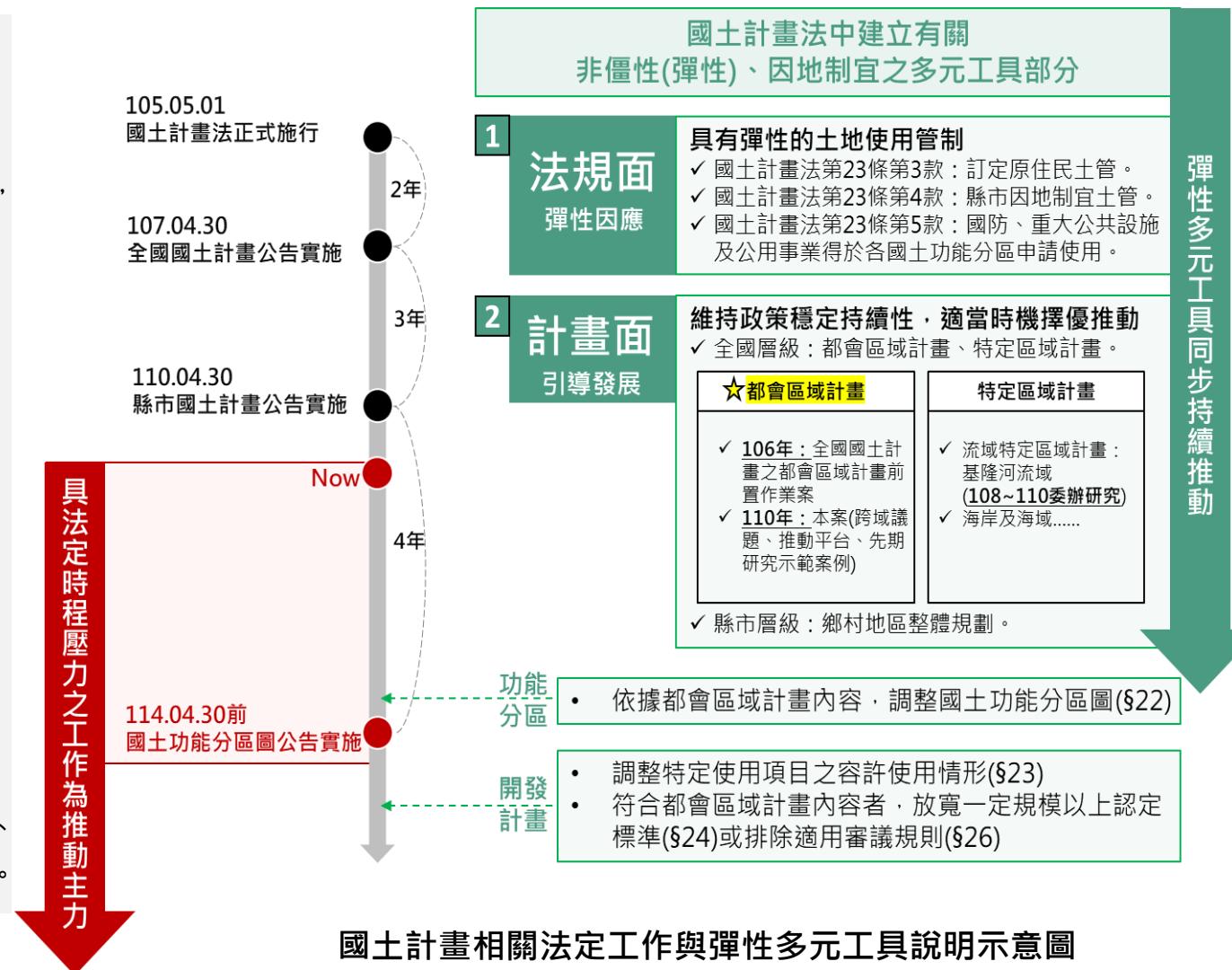
# 都會區域計畫之具體預期成效

## 成效1

- 國土計畫法從計畫面及法規面已提供因應環境變動、各部門政策變化之彈性。其中，都會區域計畫作為計畫面向中全國層級之彈性設計。

- 目前內政部優先以國土計畫第三階段具有法定時程壓力之國土功能分區劃設為推動重點，然亦同步針對相關彈性或因地制宜機制部分，預為準備與推動，且過去已有相關推動成果，如原住民族特定區域計畫、鄉村地區整體規劃等。

## 作為國土計畫彈性設計之一環





## 成效2

### 完備國土計畫內容

#### 1. 指導直轄市、縣(市)區域特殊性之土地使用管制事項

- 透過國土計畫法第23條、第24條，都會區域計畫得以指導直轄市、縣(市)有關區域特殊性之土地使用管制事項；乃至透過第20條、第21條，提供因應都會區域特別指導事項下國土功能分區劃設原則或使用原則之調整彈性，作為直轄市、縣(市)劃設國土功能分區及土地使用管制之依循，以更符合實際需求並達成計畫引導。其法制落實途徑分為以下二種方式：
  - ① 依據國土計畫法第15條，都會區域計畫公告實施後，直轄市、縣(市)國土計畫應依循都會區域計畫之指導辦理變更；再依國土計畫法第22條，依直轄市、縣(市)國土計畫製作國土功能分區圖，並實施管制。
  - ② 遷依國土計畫法第22條第一項：「應由各該主管機關依各級國土計畫國土功能分區之劃設內容，製作國土功能分區圖……」直接依都會區域計畫，調整國土功能分區圖。

#### 2. 補足全國國土計畫之空間發展願景

- 依據國土計畫法第8條，都會區域計畫所提出都會區域廊帶之空間發展願景、空間結構圖，可納入補足全國國土計畫針對區域範圍有更明確細緻之空間發展願景(國土空間發展策略章節)。

#### 3. 提供部門計畫先期規劃階段徵詢之依據

- 提供區域範圍各部門建設較詳細之空間發展指導，以作為性質重要且一定規模以上部門計畫，依據國土計畫法第17條，於先期規劃階段徵詢意見時，土地主管機關建議部門計畫之區位或數量調整之參考依據。



## 協助開發計畫之發展引導與加速審議

### 1. 以區域性跨域整合觀點協助開發計畫之發展引導

- 都會區域計畫在考量國家重大政策、區域廊帶範圍之跨域性議題需求下，研提較全國國土計畫考量更詳盡明確之內容，以區域性跨域整合觀點提出區域範圍之成長管理發展優先順序、「區域廊帶之城2-3及未來發展地區」之劃設條件，可提供作為土地使用管制及許可審議之認定依據，並漸進指導直轄市、縣(市)之城2-3區位。
  - ① 114年以前，可作為現行非都市土地開發許可審議時，評估申請開發區位之區域整體適宜性之依據，解決**現行非都市土地開發許可審議，實務審查時審議指引較不明確**之課題。
  - ② 提供土地使用管制時，依據使用之性質及規模，分為**「免經申請同意」、「應經申請同意」及「使用許可」**之認定依據。
  - ③ 可作為直轄市、縣(市)國土計畫劃設城2-3區位之指導，續依據國土計畫法第15條、第22條落實，漸進指導城2-3劃設區位之合理性。

### 2. 協助開發計畫於適宜發展區位加速審議

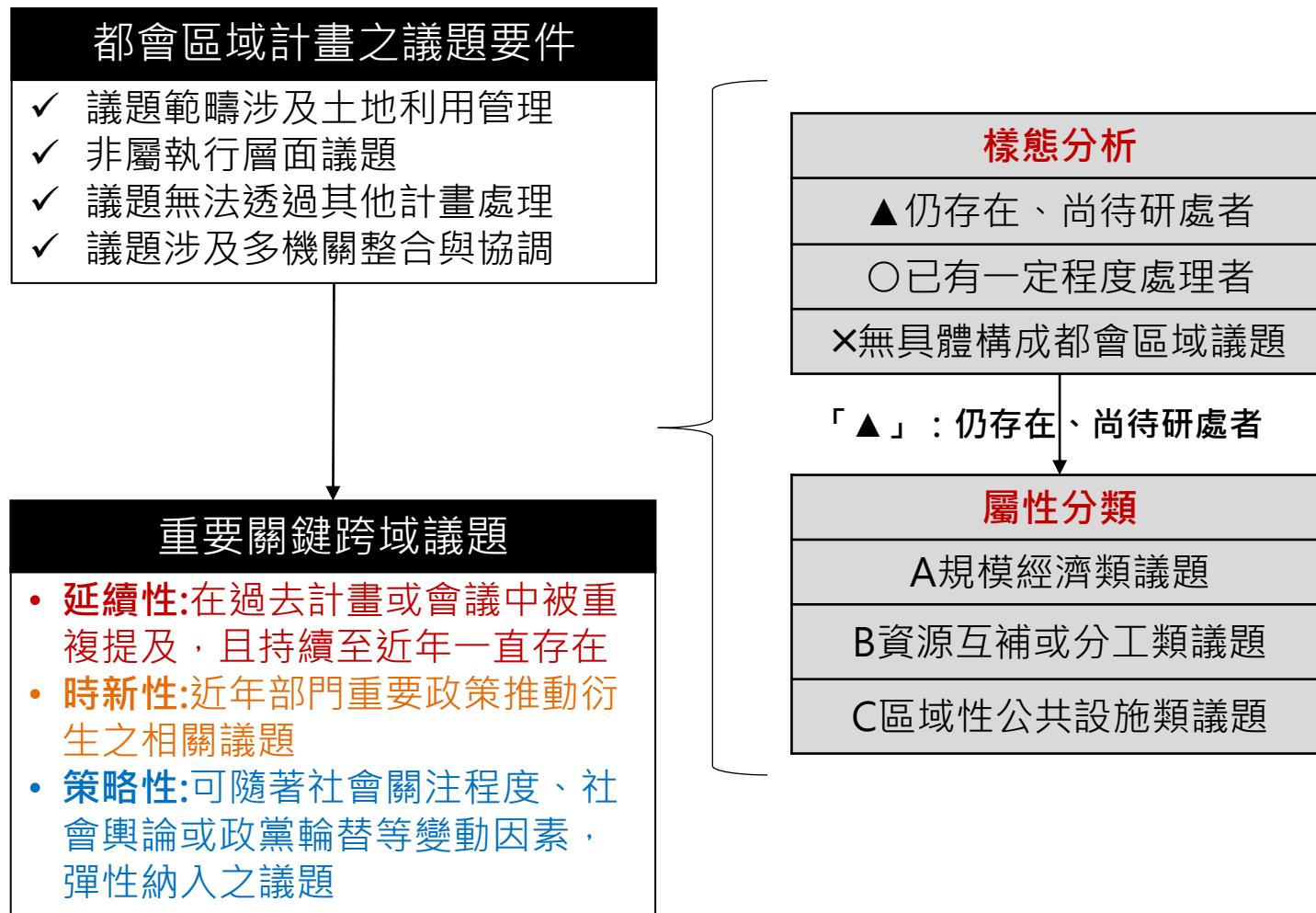
- ① 依據國土計畫法第23條，可考量**放寬特定使用項目之許可程序等級**(免經申請同意、應經申請同意、禁止或限制使用項目)。
- ② 依據國土計畫法第24條，建議**一定規模以上才需要申請使用許可**。
- ③ 依據國土計畫法第26條，建議得在使用許可**審議規則中儘量簡化或減免審議條件**。
- ④ 依據國土計畫法第44條，運用**國土永續發展基金**，作為計畫誘因或補償之經費來源。



03

都會區域重要  
關鍵議題  
與跨域內容

- 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。」

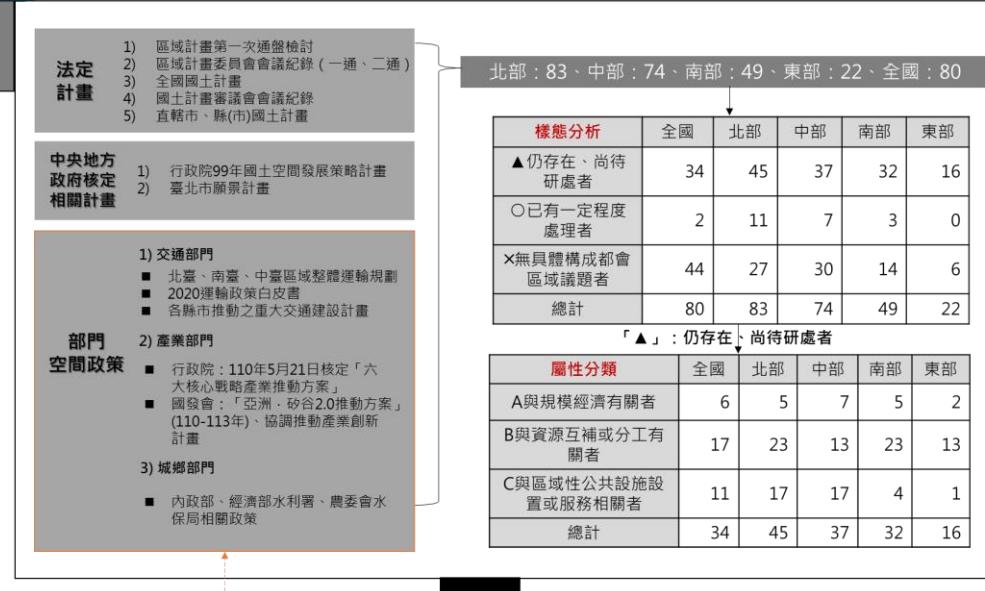


# 重要關鍵跨域議題梳理架構

23

1

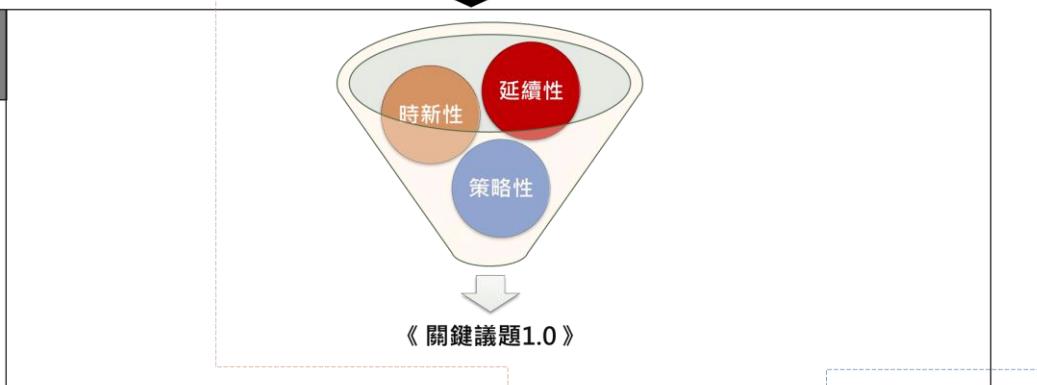
## 建立議題 資料庫



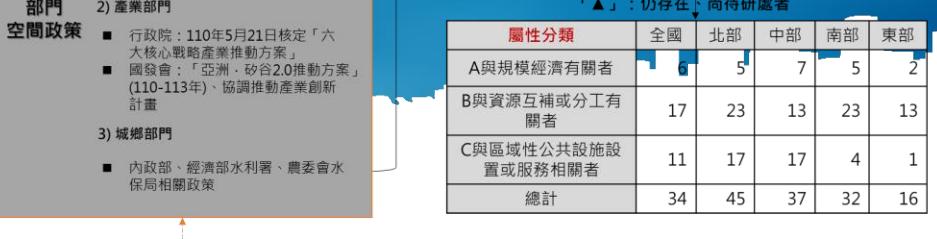
滾動加入議題資料庫

2

## 篩選關鍵 議題(1.0)



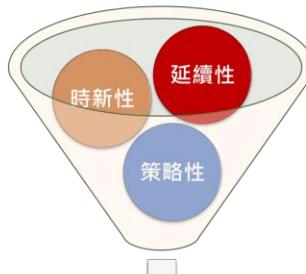
# 重要關鍵跨域議題



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。
  - 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。

時新性

- 近年部門重要政策推動衍生之相關議題。
- 北部：
  - 基隆河谷產業廊帶之產業關聯需求、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。
  - 桃園捷運油廠遷廠。
  - 竹科需竹縣腹地，對苗北(頭份、竹南)之影響。
  - 竹竹以整體路廊概念規劃輕軌。
- 中部：
  - 臺中山海環線狀軌道運輸。
- 南部：
  - 大南方計畫產業新軸帶之相關影響，如南部5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。

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整體規劃。
- 南部：
  - 高雄港洲國際貨櫃中心預估增加車流需求及物流分流需求，因而有國道七號之規劃。然國道七號路線通過鳳山丘陵和鳳山水庫，恐破壞生態和汙染水資源及衍生生態議題。

3

## 研析深化 關鍵議題(2.0)

- 蒙清範圍內議題之間的競合、網絡關係
- 產業、交通、城鄉、其它(水、電、糧食、南台空污總量管制...)各面向資訊mapping
- 確定都會區合理範圍(交通旅次、運研所模式推估資料)
- 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：嘉縣及嘉市範圍
  - 南-2：科技產業廊帶範圍
  - 南-3：高雄及屏北範圍

# 議題資料庫建立及議題分類成果

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	1) 行政院99年國土空間發展策略計畫
政府核定	2) 臺北市願景計畫
相關計畫	3) 基隆河谷廊帶區域發展策略規劃案
部門 空間政策 與議題	<p>1) 交通部門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃</li><li>■ 2020運輸政策白皮書</li><li>■ 各縣市之重大交通建設計畫</li></ul> <p>2) 產業部門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 行政院：110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」</li><li>■ 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</li></ul> <p>3) 城鄉部門</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策</li></ul>

北部：83 / 中部：74 / 南部：49 /  
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	45	37	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	27	30	14	6
總計	80	83	74	49	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	23	13	23	13
C區域性公共設施相關	11	17	17	4	1
總計	34	45	37	32	16

# 議題資料庫(依議題類型)示意圖

26





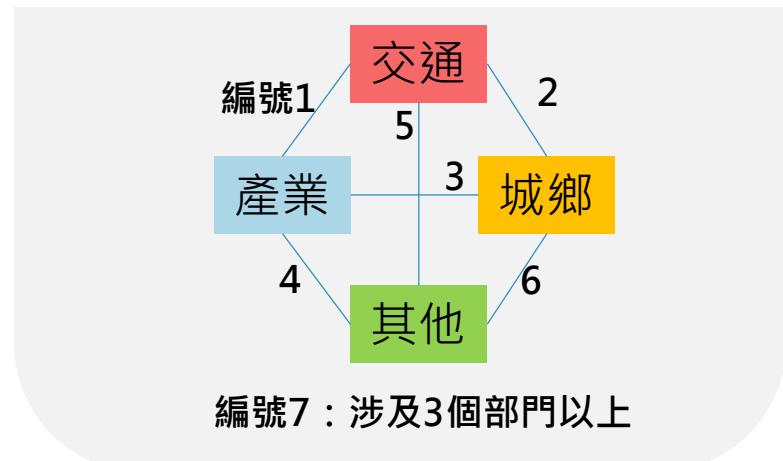
- 北部區域
- 中部區域
- 南部區域

- 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：嘉縣及嘉市範圍
- 南-2：科技產業廊帶範圍
- 南-3：高雄及屏北範圍

## 探討各部門關鍵議題或重要建設元素



## 探討跨域議題相互影響關係



後續構思各議題  
策略方案之基礎

# 重要關鍵跨域議題研析-北部區域

28

## 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。

## 產業

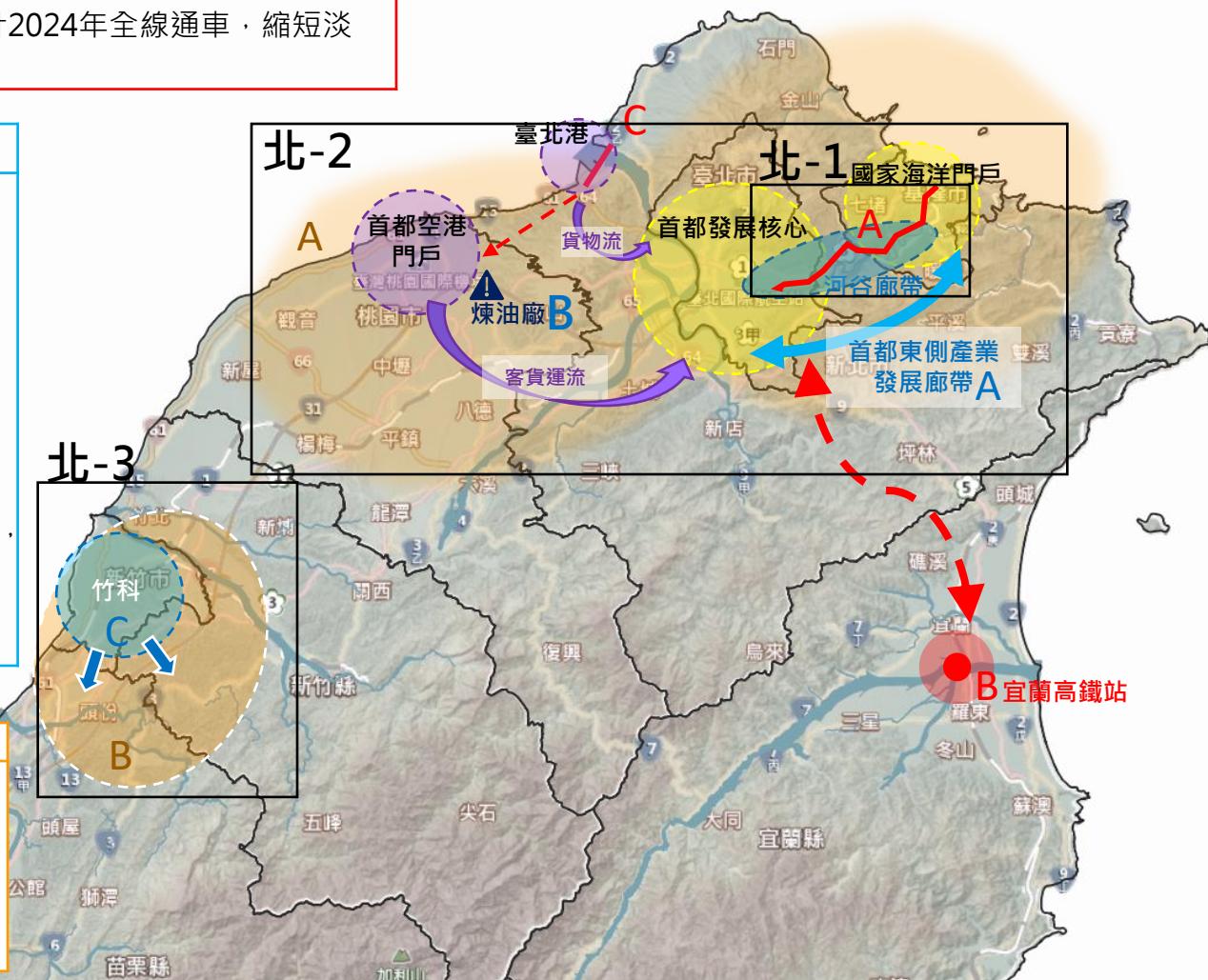
- A. 基隆河谷產業軸帶應與臺北市科技園區，串連規劃；基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑應一併考量產業關聯需求，形成高科技密集產業帶。
- B. 桃園煉油廠遷廠問題，考量能源供應與經濟發展、環境問題非單一縣市議題，中央應針對北部區域產業研擬相關配套。
- C. 竹科是重要的半導體產業聚落，但新竹市腹地不足，需竹縣用地；苗北發展定位應與新竹科學園區產業需求整合。

## 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。

## 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？



# 重要關鍵跨域議題研析—中部區域

29

- 參第三場座談會意見：補充中部區域之跨域議題(納入幼獅工業區、雲林中科虎尾園區、一三級產業等一併討論)。

## 交通

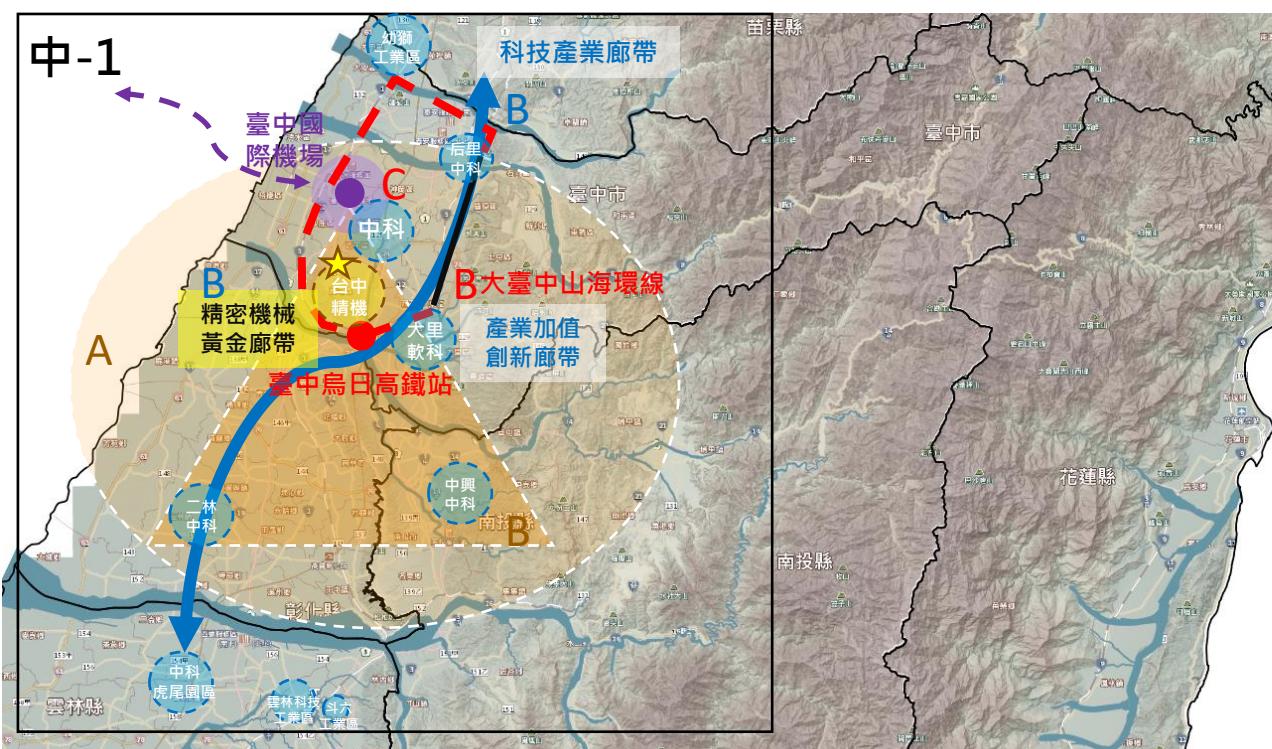
- A. 中部區域性交通路網發展不足且不均；大眾交通運輸路網分布範圍及密度較不足，一般民眾仍以私人運具為主，存在道路使用過於擁擠情形。
  - B. 山海環線架構臺中都會區完整環狀軌道運輸服務。
  - C. 中部國際機場定位與發展課題：兩岸直航包機常態化後，須以具有特色之觀光產業吸引大陸旅客「中進中出」，及加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸，拉攏中科貨物直接由此空運出口。

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。
  - C. 中部產業廊帶應延伸至中科虎尾園區一併考量，以改善雲林目前面臨人口外移、流失之議題，提供居民「工作平權」之權利。
  - D. 一級、三級產業部分，亦存在跨縣市依賴關係：臺中市需依賴彰化、雲林、南投之農產品，以及少部分來自苗栗(一級產業)。臺中百貨公司之產品亦來自周邊縣市(三級產業)。

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。



# 重要關鍵跨域議題研析-南部區域

30

## 交通

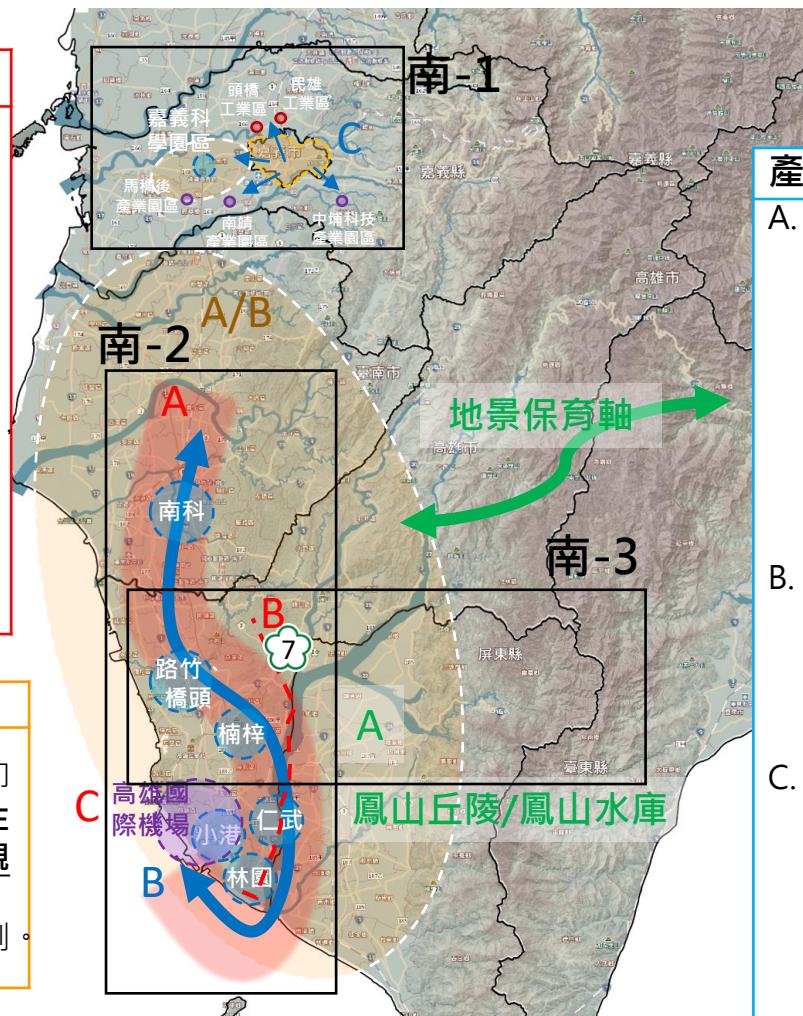
- A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺交通運輸之相關規劃，台南新市、高雄所形成之南部科技產業S型廊帶，衍生大量通勤旅次造成交通問題。
- B. 國道七號路線2021年10月4號正式進入二階環評，目前初審中。
- C. 當前政策暫不設新南部國際機場興建，以持續發展高雄國際機場為主。

## 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。



# 04

## 研擬都會區域 先期研究計畫

- 4-1 南部都會區域為示範區之理由
- 4-2 南部都會區域之重要關鍵議題
- 4-3 南部都會區域計畫初擬

# 南部都會區域為示範區之理由

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

## 一、區域均衡與國際競爭力提升

1. 台灣南北城鄉差距、人力北漂、地方人口流失。
2. 北部區域的發展已達相當高的水平，深化發展**腹地有限**。
3. 應強化南部區域在國際經貿競爭上的優勢，透過國際門戶強化，使南部區域經濟發展的機會放大，向**國際尋求新機會**，以翻轉前述區域發展失衡、邊緣化之危機。

## 二、政策聚焦及重大建設積極投入

1. 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」。
2. 行政院「**大南方大發展南臺灣發展計畫**」期望打造從臺南科學園區、高雄路竹科學園區、橋頭科學園區、楠梓科技產業園區、楠梓新材料研發與產業園區、仁武產業園區所串連的南部半導體材料S型科技廊帶。

**以「南部都會區域中科技產業廊帶範圍為核心」做為研擬都會區域先期研究計畫示範操作場域**

## 三、區域環境發展條件轉變

1. 南部區域多項重大公共建設及產業發展計畫**進行中**，未來隨著台積電等產業的進駐(工業區、新設科學園區等)，區域發展條件將有很大轉變。
2. 南部區域的發展條件及角色定位，與民國96年內政部營建署委託辦理「國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫」已有很大差異。

## 四、既有議題需跨部門整體規劃指導

1. 南部區域產業群聚軸帶上各園區之間的產業活動鏈結關係、物流路線、工作人口所需之居住用地及生活服務機能等，若無適當的聯外交通規劃及城鄉用地的配置，可能衍生大量旅次造成交通問題。
2. 迫切需要**產業、交通與生活居住的跨部門整合協商**。

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

### 國家發展計畫(110至113年)

### 核定本(110年5月)

- 未來臺灣發展之整體指引方針，前瞻衡酌主客觀條件，釐訂未來四年(110至113年)經濟成長率(GDP)、每人GDP.....等總體經濟目標並研擬各項策略。與南部區域相關政策內容：
  - 「區域均衡與環境永續」：透過前瞻基礎建設提高中南部地區的可及性，同時開發產業園區引導產業南移。
  - 「投資臺灣三大方案」：提供土地租金優惠、專案貸款等協助措施，強化產業投資誘因。
  - 協調加速釋出南部閒置國公有土地，作為產業與新增投資發展腹地。
  - 南臺灣空污防制措施，推動空氣品質改善，投入住宅與公共建設，吸引就業與消費人口。

#### 投資臺灣三大方案

- 「歡迎臺商回臺投資行動方案」
- 「根留臺灣企業加速投資行動方案」
- 「中小企業加速投資行動方案」

三大方案延長(111—113年)

未來廠商須提出具體減碳計畫，配合2050淨零碳排目標

#### 歡迎臺商回臺投資行動方案

- 因應臺商回臺投資所涉土地、水電、人力、人才、資金等需求，提出：1.滿足用地需求；2.充裕產業人力；3.協助快速融資；4.穩定供應水電；5.提供稅務專屬服務五大策略。

### 大南方大發展 南臺灣發展計畫

- 為均衡南北區域發展，推動南部產業與建設
  - 中南部產業園區與科學園區開發計畫
  - 沙崙智慧綠能科學城
  - 高雄海洋科技產業創新專區
  - 高雄亞洲新灣區
  - 新材料循環產業園區設置計畫
  - 推動農漁畜產產業聚落
  - 改善南部海洋觀光及遊憩親水設施

### 中南部產業園區開發方案及開發在地型產業園區計畫

- 行政院109年5月22日院臺經字第1090168813號函核定「中南部產業園區開發方案」。
- 開發台糖九處中南部農場，提供約800公頃產業用地，包括：
  - 嘉義南靖農場
  - 公館農場
  - 台南番仔寮農場
  - 沙崙農場
  - 高雄九鬱農場
  - 白埔農場
  - 屏東隘寮溪農場
  - 雲林馬光農場
  - 彰化二林農場
  - 同時擴大新開發之屏東加工出口區規模

# 南部都會區域之重要關鍵議題

34

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

## ◆ 盤點議題

北部：83 / 中部：74 / 南部：49 /  
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	45	37	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	27	30	14	6
總計	80	83	74	49	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	23	13	23	13
C區域性公共設施相關	11	17	17	4	1
總計	34	45	37	32	16

## ◆ 篩選關鍵跨域議題(南部共24項)

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。

南部：

- 南部國際機場。
- 高屏生活圈。

.....

時新性

- 近年部門重要政策推動衍生之相關議題。

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。

.....

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。

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，恐衍生生態議題。

.....

# 南部都會區域之重要關鍵議題

## ◆ 深化研析關鍵跨域議題

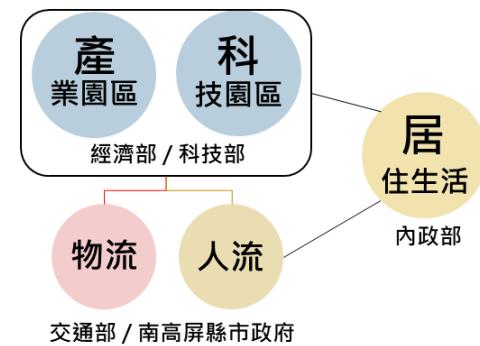
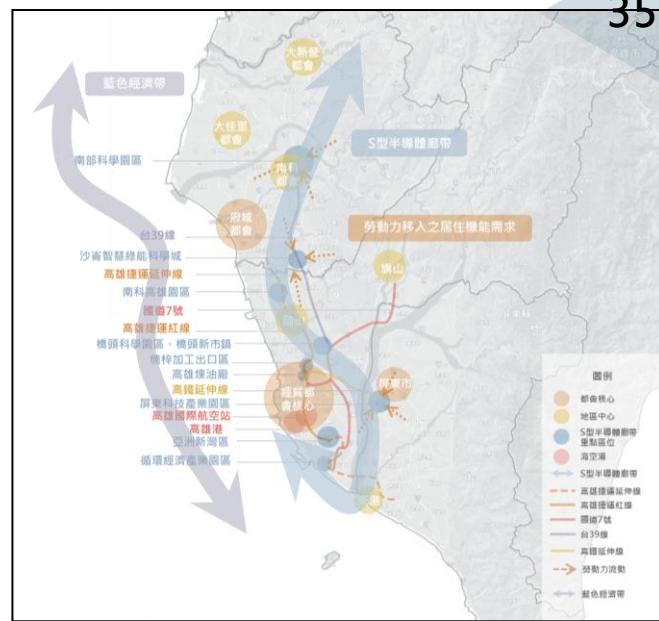
35

4-1  
為示範區之理由  
南部都會區域

4-2  
之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3  
南部都會區域  
計畫初擬

議題	來源出處
1.不同產業主管機關之產業分工及定位不明，缺乏良好協調	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>99年國土空間發展策略計畫</b>：產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。</li> <li><b>全國國土計畫P.37</b>：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。</li> <li><b>部門空間政策</b>：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><b>屏東縣國土計畫P.56</b>：高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。</li> </ul>
2.未來南部區域之產業用地總量需因應政策加以檢討提升或進行區域間的總量調節	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>第5次國土計畫審議委員會(109.02.06)</b>：南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。</li> </ul>
3.目前交通建設計畫未與產業園區之區位布局配合	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>99年國土空間發展策略計畫</b>：建構都會區域之整合性通勤運輸路網。</li> <li><b>全國國土計畫P.42</b>：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。</li> </ul>
4.工作人口所需之各類城鄉發展機能及相關設施缺乏整合性考量	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>臺南市國土計畫、高雄市國土計畫、屏東縣國土計畫</b>：各縣市水電推估方式不一致。</li> <li><b>99年國土空間發展策略計畫</b>：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。</li> <li><b>99年國土空間發展策略計畫</b>：評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。</li> <li><b>第3次國土計畫審議委員會(107.06.25)</b>：基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。</li> <li><b>第17次國土計畫審議委員會(110/04/06)</b>：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。</li> </ul>



議題符合都會區域計畫之要件：

- ✓ 議題範疇涉及土地利用管理。
- ✓ 非屬執行層面議題。
- ✓ 議題無法透過其他計畫處理。
- ✓ 議題涉及多機關整合與協調。

# 南部都會區域計畫初擬

## ◆ 都會區域計畫擬定之SOP

36

4-1

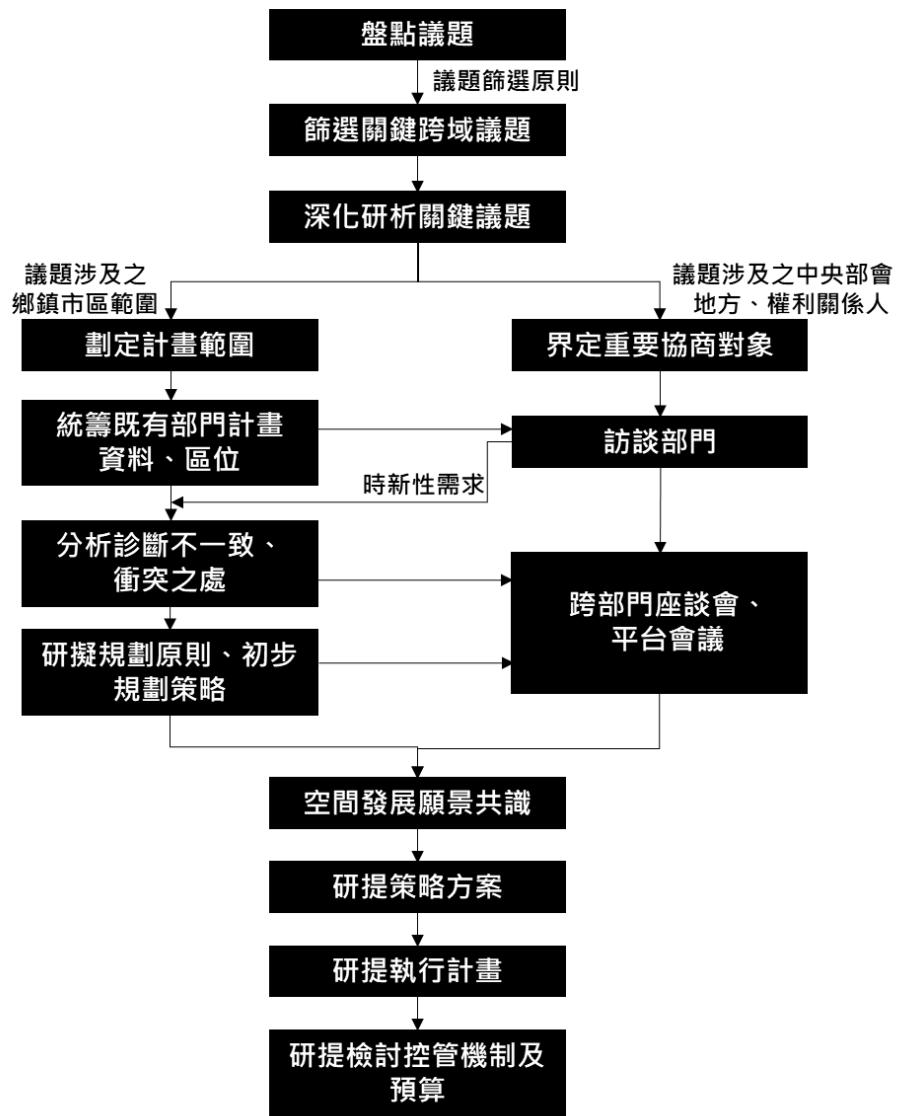
為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

南部都會區域  
計畫初擬



都會區域計畫應載明事項  
(國土計畫法施行細則第5條)

(一) 計畫性質、議題及範疇

(二) 規劃背景及現況分析

(三) 計畫目標及策略

本次南部都會區域計畫—科技產業廊帶先期研究計畫研擬項目

(四) 執行計畫

實質內容涉及後續部會協商，本先期研究暫不羅列

(五) 檢討及控管機制  
(六) 其他相關事項

## (一)計畫性質、議題及範疇

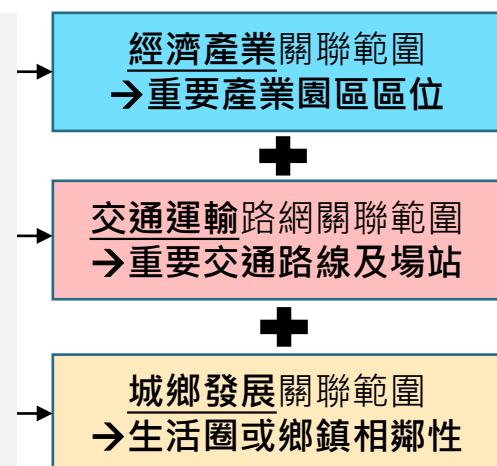
87

## ◆ 計畫性質

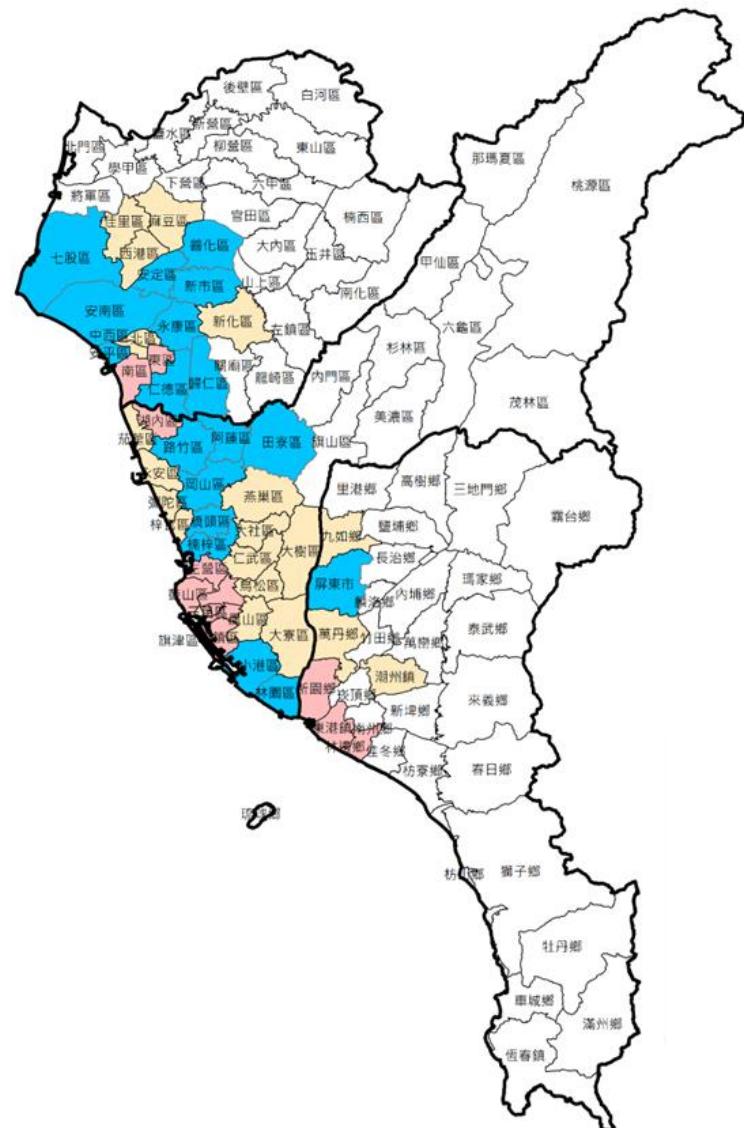
- ✓ **政策配合性**：針對國家重點政策下之重要產業發展區域，以產業為探討核心，漸次考量交通、城鄉等部門，以提升國家重點政策之區位一致性！
  - ✓ **跨域議題性**：以都會區域計畫銜接至國土計畫相關工具，解決目前政策各項產業開發下帶來之各項跨域議題為核心目標。
  - ✓ **實務需求性**：尊重地方需求，以實質協助地方解決問題為目標。
  - ✓ **協商參與性**：強調與相關單位及縣市之討論協商，並且以國土計畫工具可釋放之利多，作為與其他部門協調之誘因。

以經濟產業、交通、城鄉發展三種機能為範圍，並以其聯集作為計畫範圍。

依機能性概念原則訂定



◆ 計畫範圍



# (一)計畫性質、議題及範疇

## ◆ 計畫議題

38

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

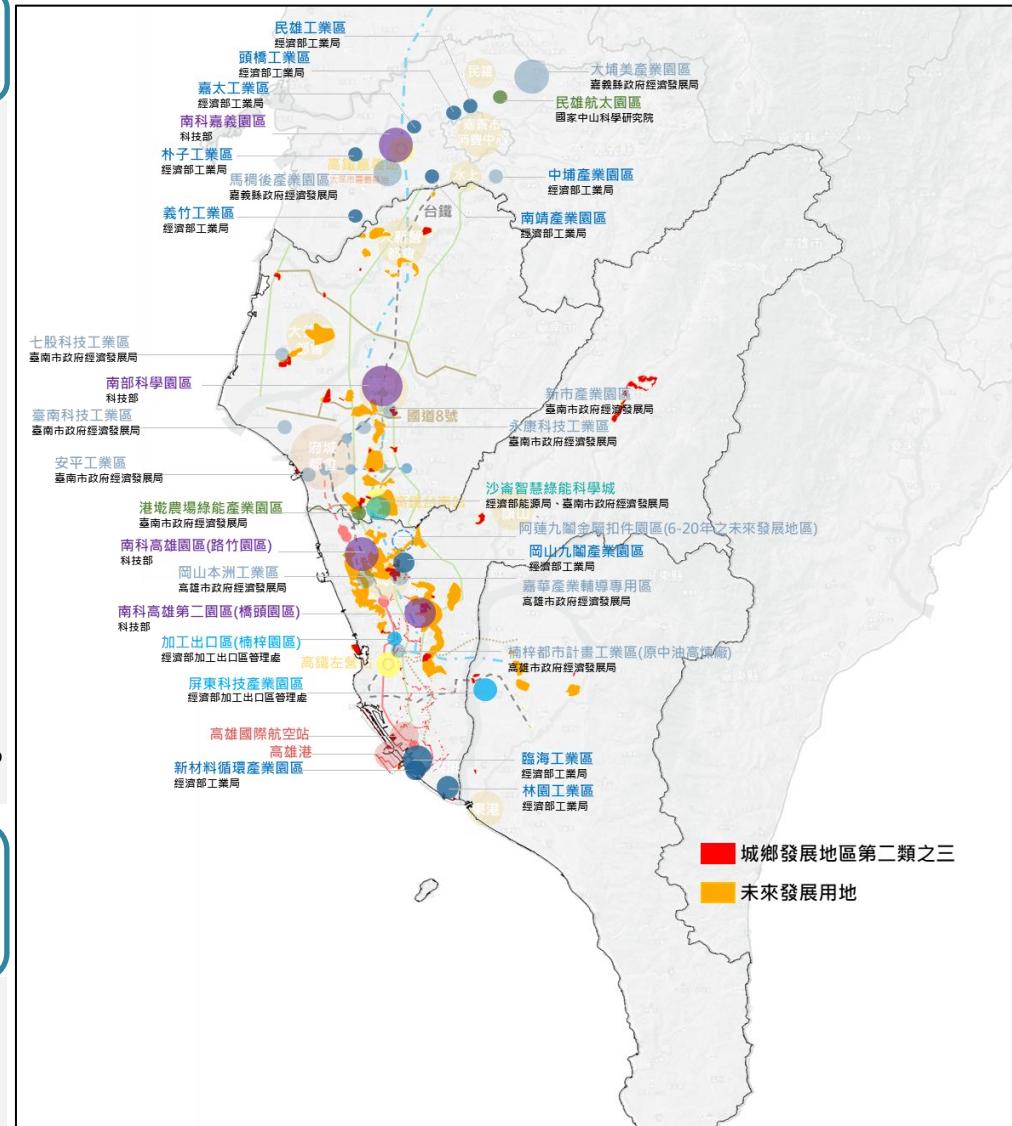
計畫初擬  
南部都會區域

### 1.不同產業主管機關之產業分工及定位不明，缺乏良好協調。

- 路竹科、橋頭科(**國科會**)，及岡山九鬱產業園區、臨海工業區(**經濟部工業局**)，及楠梓都市計畫工業區周邊(**高雄市經發局**)皆有金屬製造相關產業。
- **經濟部工業局**刻正辦理之「**岡山九鬱產業園區**」，規劃以金屬製品製造(金屬扣件)、材料創新等相關產業為主；而相鄰之「**阿蓮九鬱農場**」(**高雄市**)同樣規劃為金屬扣件園區，目前於高雄市國土計畫中規劃為6-20年之未來發展地區(目前仍為農發區)。
- 相較高雄市、臺南市產業布局較分散，是否要加強重點區位指導？

### 2.未來南部區域之產業用地總量需因應政策加以檢討提升或進行區域間的總量調節。

- 未來南部區域之**產業用地總量**是否需因應「大南方政策」加以檢討或進行區域間的總量調節？



# (一)計畫性質、議題及範疇

## ◆ 計畫議題

39

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

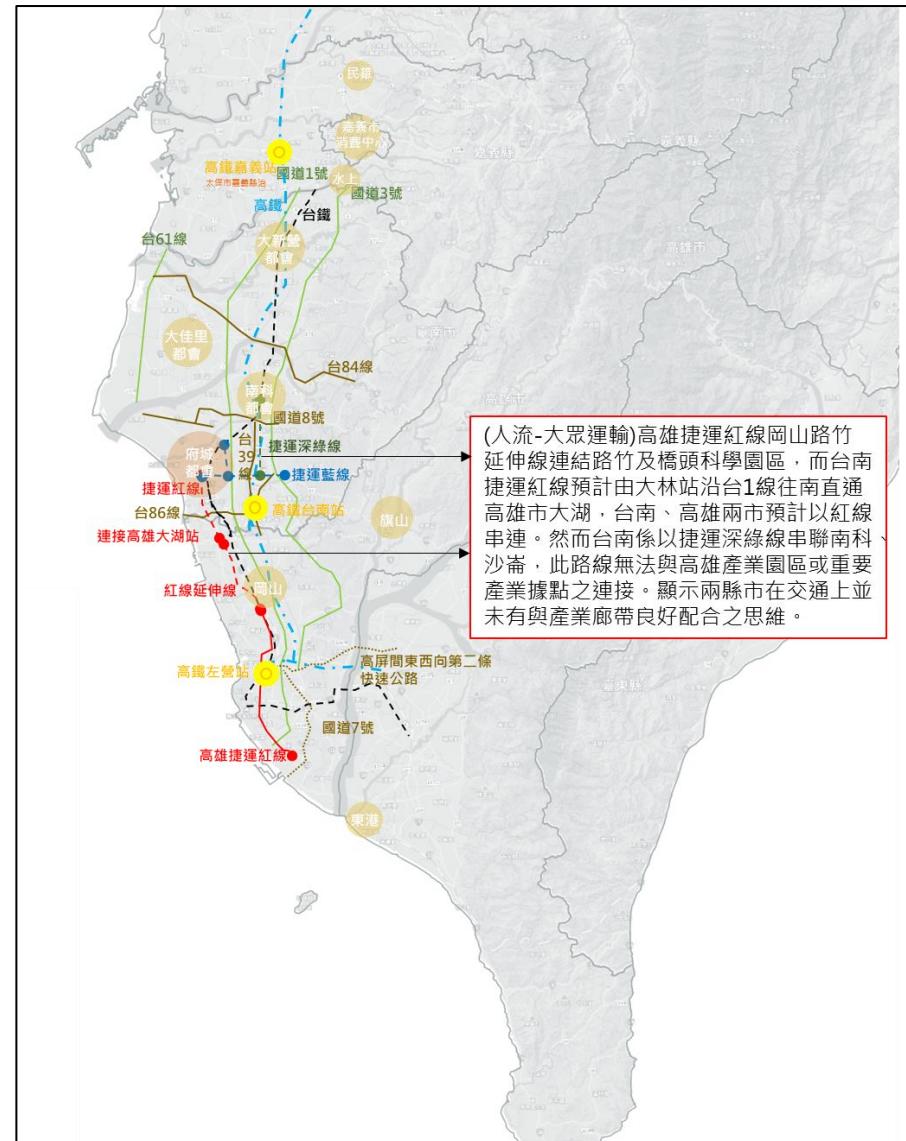
南部都會區域  
計畫初擬

### 3.軌道交通建設計畫未與大型產業園區之區位布局配合。

- 高雄捷運紅線岡山路竹延伸線連結路竹及橋頭科學園區，而台南捷運紅線預計由大林站沿台1線往南直通高雄市大湖，台南、高雄預計以紅線串連。
- 台南以捷運深綠線串聯南科、沙崙，此路線無法與高雄重要產業據點連接。
- 顯示兩縣市在交通規劃上並未與重要園區、產業廊帶有良好配合。

### 4.工作人口所需之各類城鄉發展機能及相關設施缺乏整合性考量

- 缺乏勞動人口衍生住宅、消費需求總量之推估及對應之規劃。
- 各類區域性關鍵基礎設施，包括物流、能源、資訊之需求(數量、區位)，尚缺乏計畫指導。尤其南部區域物流園區設置空間缺乏，現又引入大量產業。
- 在區域範圍確認水電資源、各項設施之供應完備性前提下，應思考如何運用國土計畫工具引導未來發展集中於指定之廊帶適宜區位。



## (二) 規劃背景及現況分析

### ◆ 產業現況與趨勢分析

40

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

### ◆ 產業需求盤點及區位選址原則

推估時程	短期	中長期
項目	台積電進駐(第一期)	半導體產業園區
產業用地	29.83公頃	186.54公頃
衍生關聯產業用地需求	45.76公頃	286.18公頃
新增產業園區需求(納入公共設施比30%~35%)	65.38~70.41公頃	408.83~440.27公頃

### ◆ S廊帶產業園區區位選址原則

1. 台糖土地、公有土地  
優先使用



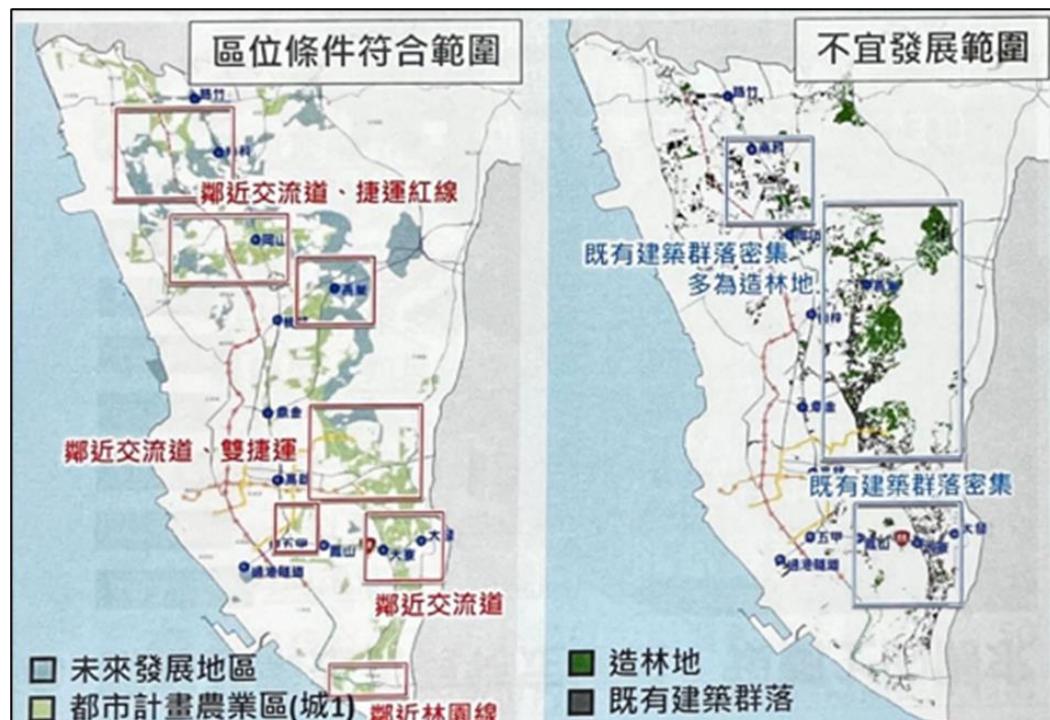
2. 符合未來國土發展方向



3. 鄰近交通要道



4. 以農業使用為主之土地



資料來源：高雄市S廊帶產業發展布局初步構想簡報(高雄市經濟發展局)

## (二) 規劃背景及現況分析

### ◆ 產業現況與趨勢分析

41

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

### ◆ 區位選址評估結果及半導體之關聯產業區位規劃布局



#### 關聯產業：

- 主要引進於路竹、橋頭科學園區周邊，亦可支援科學園區擴區需求。
- 與未來台積電半導體產業園區可透過台1線、國道1號連接約20分鐘車程之距離、且符合選址原則之土地。



### (三)計畫目標及策略

#### ◆ 策略方向研析

42

延續全國國土計畫、國土計畫審議會、直轄市、縣(市)國土計畫及99年國土空間發展策略中，與本空間群相關部分，作為後續引導各部門共同討論本示範區對策方案之規劃原則指引。

#### 規模經濟類議題之對策方向

1. 大南方政策下S型廊帶內產業用地之供需分析及各區位安排之考量原則、適宜性。
2. 南部區域產業廊帶受全球化經貿影響，應以國際或區域競爭力角度，考量產業軸帶上的鏈結及群聚關係，持續推動跨縣市產業群聚策略、產業跨域聯盟、產業創新策略等。

#### 資源互補或分工類議題之對策方向

1. 應研析南、高、屏個別產業園區、產業布局之定位及產業鏈結關係。
2. 高雄市、屏東縣為全台唯一的「空汙總量管制區」，為南部區域產業投資之資源限制條件。建議應透過區域空間功能分工，共同協調產業發展用地、城鄉集居空間配置與通勤交通整合。
3. 各路線或運具之轉乘規劃需與旅次目的，如工作(產業部門)、居住(城鄉部門)等一併整合考量。

#### 區域性公共設施類議題之對策方向

1. 依據全國國土計畫，以高鐵TOD概念，將高鐵站周邊作為都會發展重點投資核心。故高鐵沙崙站、高鐵左營站，甚至規劃中的高鐵屏東站，皆應與產業廊帶之發展密切考量。
2. 高雄應以海空門戶、區域門戶及大型產業園區之區位布局，重新檢視軌道建設計畫。
3. 運輸系統應以跨縣市的區域尺度考量定位及接駁機能，並應與產業廊帶一併考量規劃。
4. S型廊帶內各類基礎設施應以跨域觀點考量供需。
5. 應將物流、能源、資訊視為都會區域關鍵基礎設施，給予區位原則或規模等級之指導(尤其南部區域物流園區設置空間缺乏，現又引入大量產業)。

# (三)計畫目標及策略

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

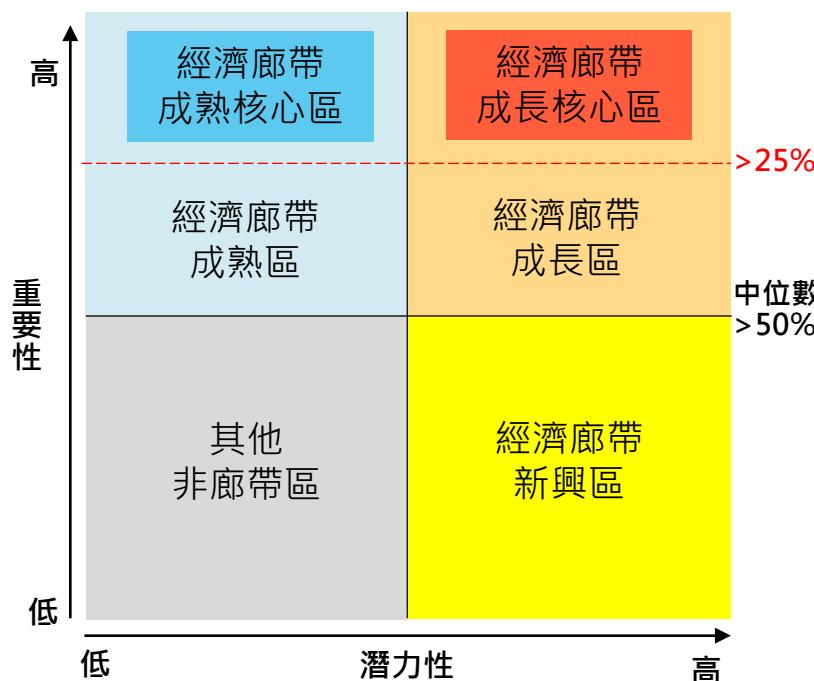
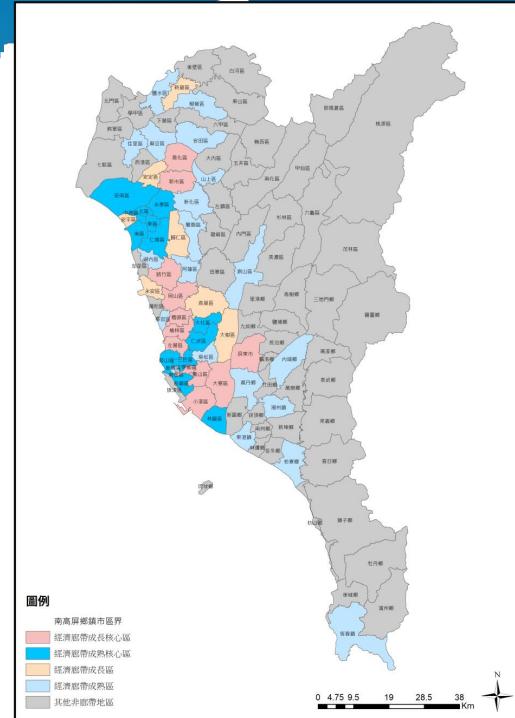
計畫初擬  
南部都會區域

## 南部科技產業廊帶之空間發展願景及策略

- ✓ 空間發展願景(空間結構圖)
- ◆ 都會區域經濟發展狀況判定指標
  - 重要性判定指標
    1. 工業及服務業生產總額高於全國中位數/前25%之鄉鎮市
    2. 工業及服務業廠商數或員工數高於全國中位數/前25%之鄉鎮市
    3. 科學園區設置所在之鄉鎮市  
具備其一便可。
  - 潛力性判定指標
    1. 直轄市、縣(市)政府所在之鄉鎮市
    2. 產業園區設置之鄉鎮市+具有城2-3或未來發展區+鄉鎮內有兩個交通設施(交流道、火車站、捷運站)
    3. 高鐵站設置之鄉鎮市
    4. 重大公共建設計畫所在鄉鎮市(只納入經濟建設類、都市及區域發展類)  
具備其一便可。

### →循證治理之空間發展藍圖：

廊帶分區：經濟廊帶成長核心區、經濟廊帶成長區、經濟廊帶成熟核心區、經濟廊帶成熟區、經濟廊帶新興區、其他非廊帶區



# (三)計畫目標及策略

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

## 南部科技產業廊帶之空間發展願景及策略

### ✓ 計畫目標

- 以都會區域計畫銜接至國土計畫相關工具，解決目前政策各項產業開發下帶來之各項跨域議題為核心目標。

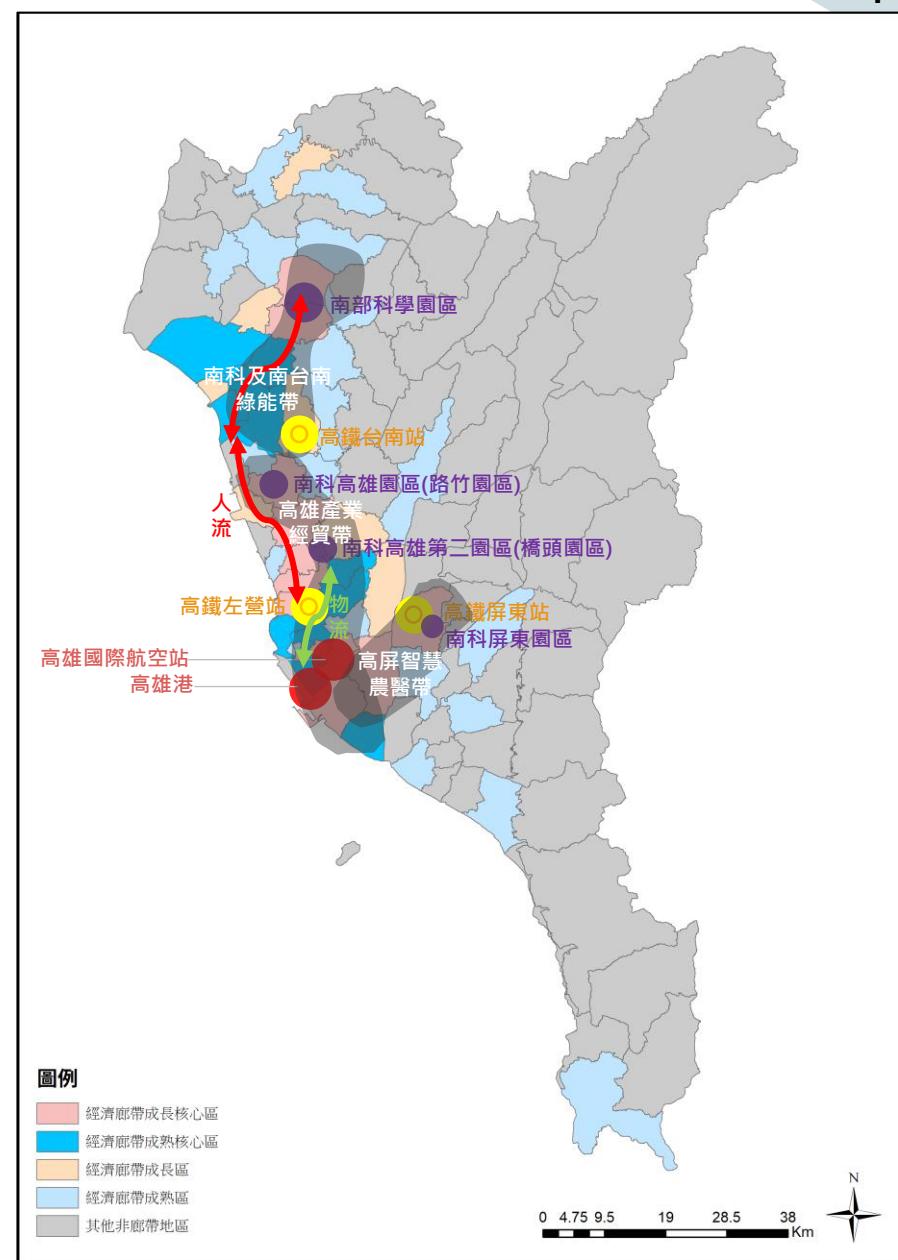
### ✓ 計畫願景

在國家重點政策引領下，建構具地區競爭力且實踐當代價值之都會創新產業廊帶

- 國際當代價值：氣候變遷、綠色經濟、淨零碳排
- 區域廊帶對外：
  - 提升區域競爭力：吸引外資、生產者服務業、提升本區域廊帶與國際其他重要城市之互動關係，強化本區域廊帶在國際經貿競爭上的優勢。
  - 降低南北差距：透過本區域廊帶之分工、強化及整合，提升南部區域競爭力，建構南北雙核心。
- 區域廊帶內部：實現居民安居且樂業之生活環境。

### ✓ 南部城鄉發展策略(依區域特性選擇全國國土計畫中可用策略+廊帶特色價值)

- 減緩溫室氣體排放，城鄉集約有序發展
- 因應氣候變遷極端氣候，營造永續韌性城鄉
- 促進都市再生，提升都市競爭力



# (三)計畫目標及策略

4-1

為示範區之理由

4-2

南部都會區域  
之重要關鍵議題

4-3

南部都會區域  
計畫初擬

## 南部科技產業廊帶之成長管理策略

- ✓ 南部S廊帶城鄉發展總量、區位、優先順序(優先發展區、限制發展區...)

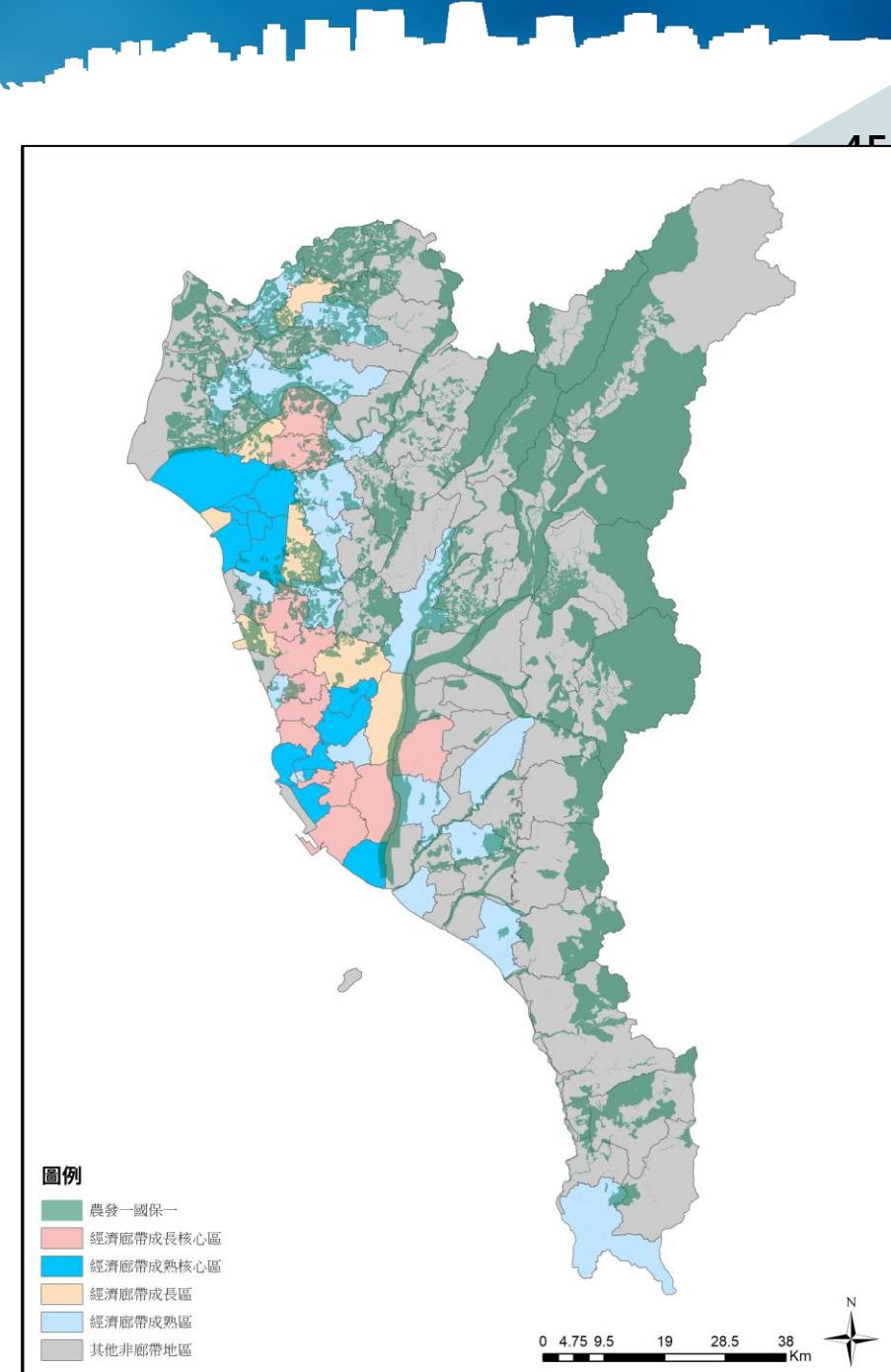
→優先發展區：位於經濟廊帶成長核心區、成長區之鄉鎮區內且非限制發展區之範圍  
→發展優先順序：經濟廊帶成長核心區>成長區>成熟核心區、成熟區>其他非廊帶區

- ✓ 且同時應符合全國國土計畫之原則

### 三、城鄉發展優先順序

直轄市、縣（市）國土計畫應具體指出各該城鄉發展空間之發展優先順序，其優先順序原則如下：

- (一) 既有都市計畫內之都市發展用地；原依區域計畫法劃定之鄉村區、工業區、開發許可地區：以區內低度發展、無效供給地區之再利用為優先，推動更新地區、整體開發地區次之。
- (二) 既有都市計畫內農地：非屬農業發展地區第五類之農地（詳第八章、第二節、壹、三）。
- (三) 屬於 5 年內有具體需求，且符合城鄉發展地區第二類之三劃設條件之地區（詳第八章、第二節、壹、四），並以鄰近既有都市計畫、原依區域計畫法劃定之鄉村區、工業區、產業園區、開發許可地區周邊地區者為優先。



### (三)計畫目標及策略

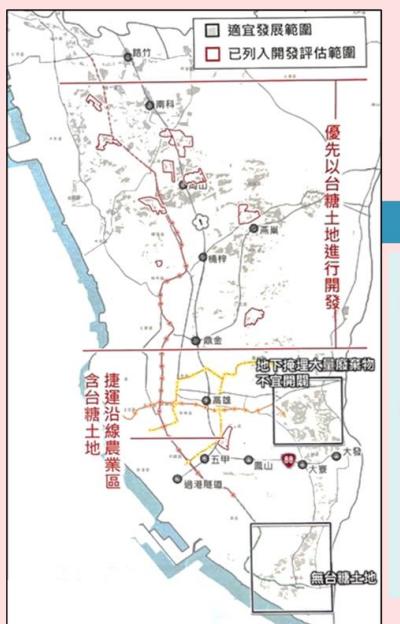
4-3

南部都會區域  
計畫初擬

## 南部科技產業廊帶之產業部門空間發展策略

- ### ✓ 產業發展對策、發展區位

高雄市半導體產業及其關聯產業區位規劃布局



關聯產業 ·

- 主要引進於路竹、橋頭科學園區周邊，亦可支援科學園區擴區需求。
  - 與未來台積電半導體產業園區可透過台1線、國道1號連接約20分鐘車程之距離、且符合選址原則之土地。



## 路竹科及周邊支持之關聯產業(金屬、機械、零組件)

→建議進一步考量與沙崙綠能科學城之產業關聯(綠能、科技)

以位於經濟廊帶成長核心區、成長區之開發評估範圍建議為優先開發。  
仁武區評估範圍位於成熟核心區，建議次之。

林園/臨海產業園區及周邊金屬製品、化學、材料製造業  
→建議進一步考量與南科屏東園區之產業關聯(智慧農醫、綠色材料)

圖例

整體而言，建議有更多綠能、智慧、創新類型產業引入，以符合本廊帶目標願景

# (三)計畫目標及策略

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

## 南部科技產業廊帶之產業部門空間發展策略

- ✓ 二級產業發展對策、發展區位

### 以製造業指標分析下之二級產業斷鏈分析

1. 北台南產業斷鏈處：柳營區、下營區、六甲區屬於農業利用比例較高地區。

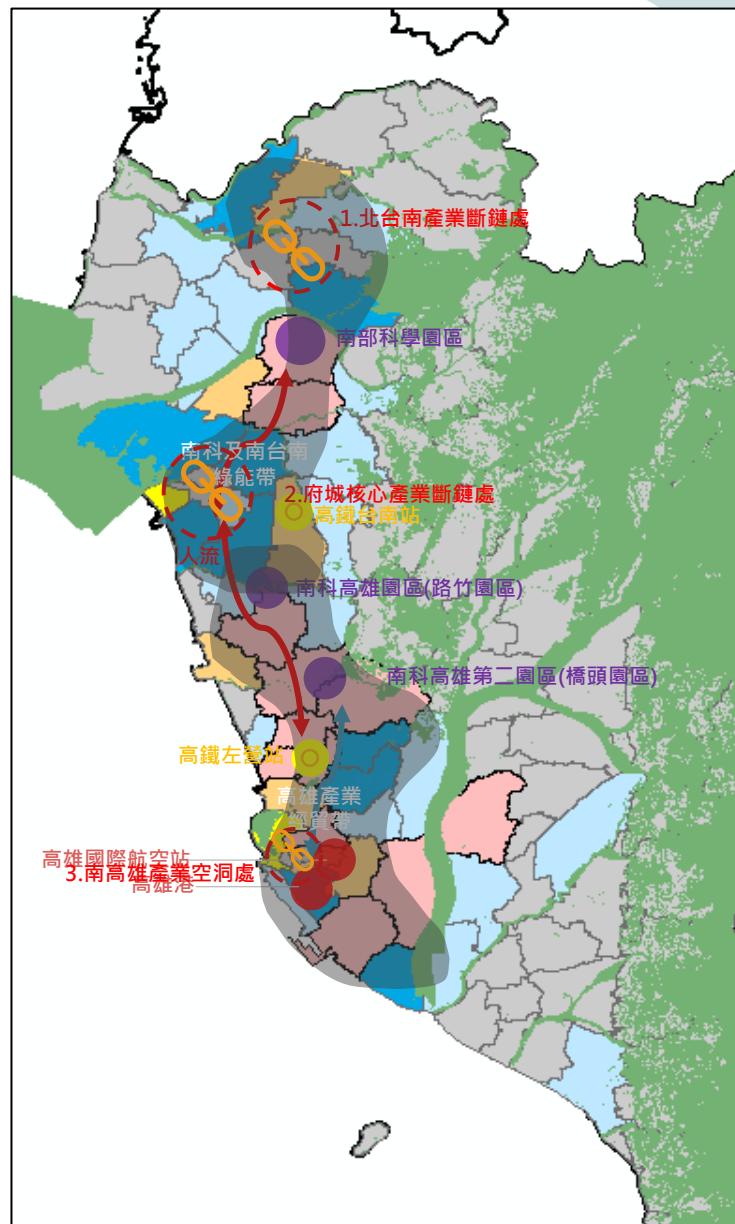
 指導策略：近年已有新投入柳營科技工業區，定位為環保科技園區，針對此區可再考量陸續投入結合農業發展優勢之新興農業科技相關之產業。

2. 府城核心產業斷鏈處：中西區、北區以第三級產業為主。

 指導策略：提供周邊產業廊帶成長區、成熟區居住生活服務機能，並考量結合東區大學人才、研究資源，推動產學合作、創新研發。

3. 南高雄產業空洞處：新興區、前金區、鹽埕區，為過去高雄市金融、文教、商業中心。

 指導策略：建議導入都市更新等手段，以本區既有發展之傳統產業基礎，考量創新加值特色策略，並結合鄰近周邊海空雙港優勢。



### (三)計畫目標及策略

4-1

南部都會區域  
為示範區之理由

4-2

南部都會區域  
之重要關鍵議題

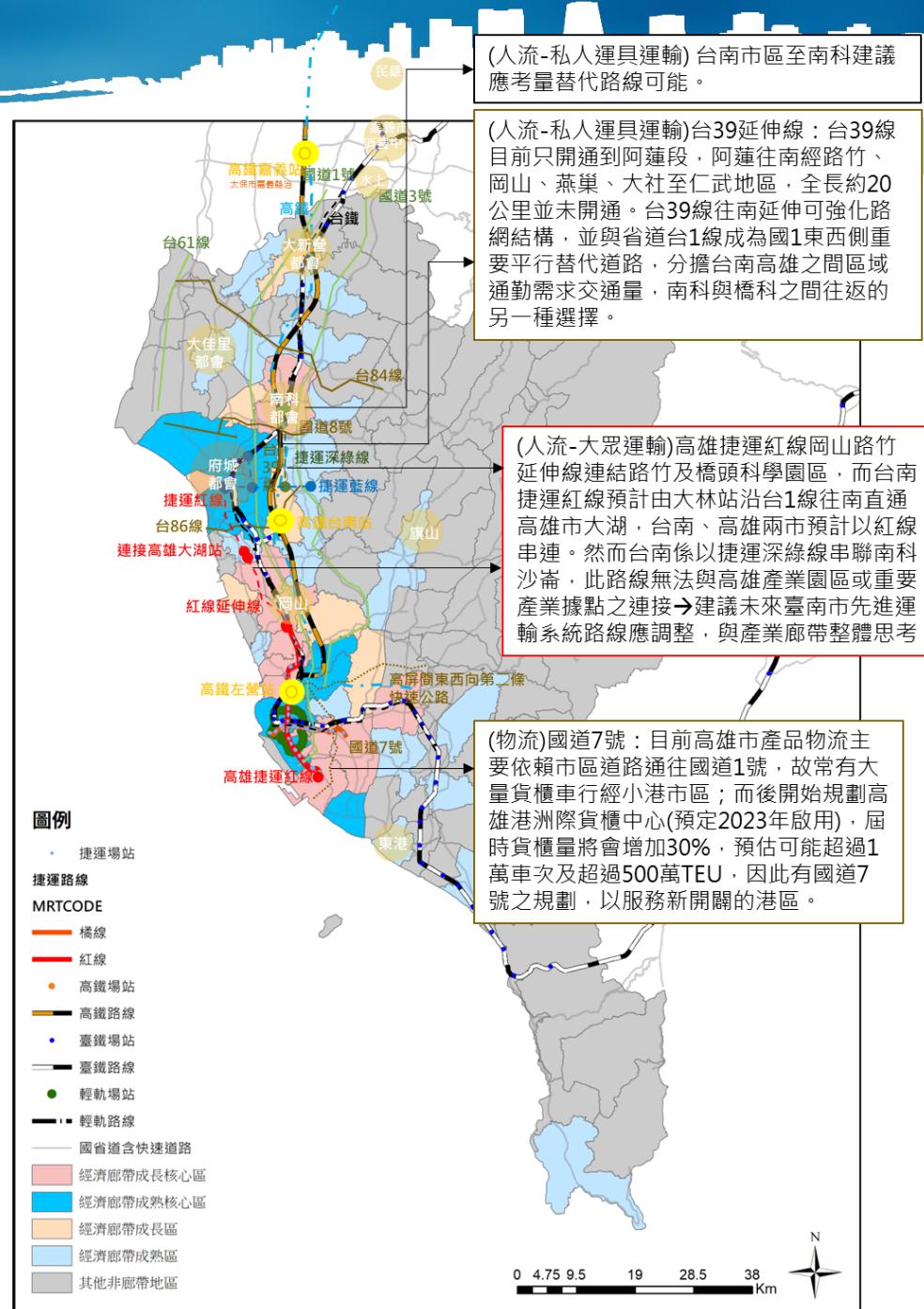
4-3

南部都會區域  
計畫初擬

- 參訪談、第二場座談會意見：補充南部科技產業廊帶之跨域交通需求考量（產業園區、高雄港及小港機場之城際路網、國際機場及港口之運量提升預先考量...）。

#### 南部科技產業廊帶之運輸部門空間發展策略

- ✓ 配合產業部門、人流物流規劃空運(高雄機場)、海運(高雄港)、軌道運輸、公路運輸、都市公共運輸。
- ✓ 南高產業園區所需之原物料、產品運輸，多仰賴高雄港及小港機場進行運輸，航空場站與產業園區連結之道路系統，部分路段已有負擔過重情形，為確保產業供應鏈可穩定供給，需改善加強區域間之城際路網連接。
- ✓ 物流路線另應搭配物流倉儲園區一併規劃。
- ✓ 考量未來如欲引進國際廠商之需求，亦需預先考量國際機場及港口之運量提升規劃。



# (三)計畫目標及策略

■ 參訪談、第二場座談會意見：補充南部科技產業廊帶之跨域產業需求考量。

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

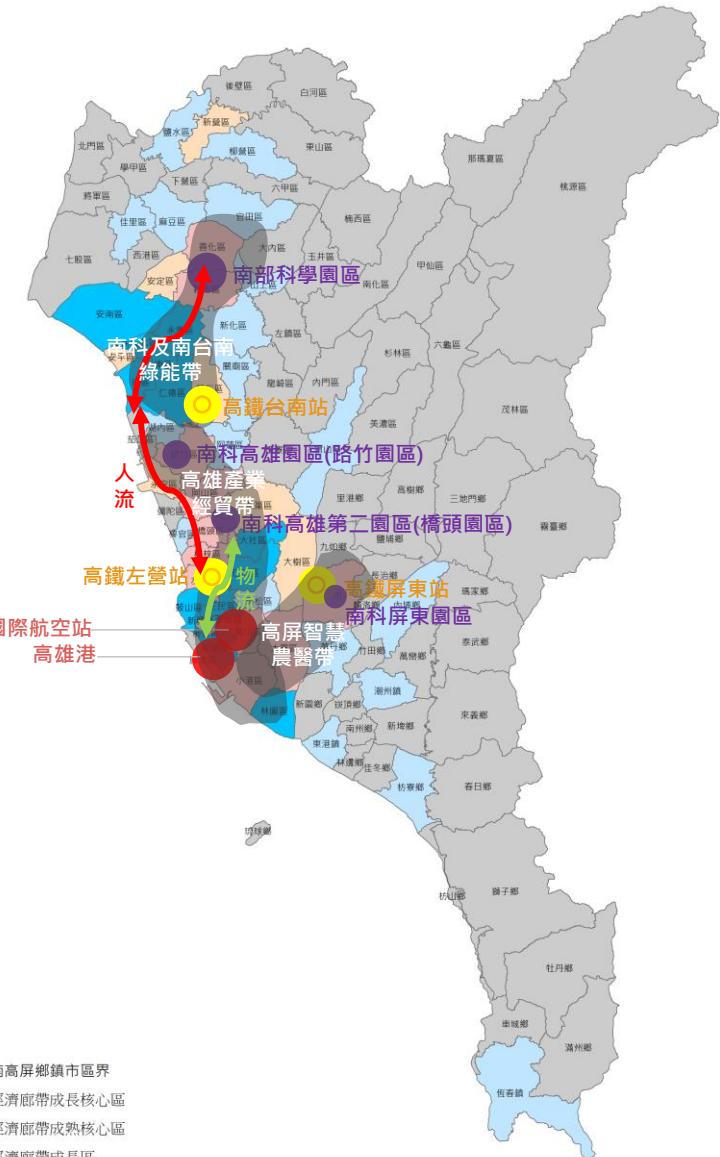
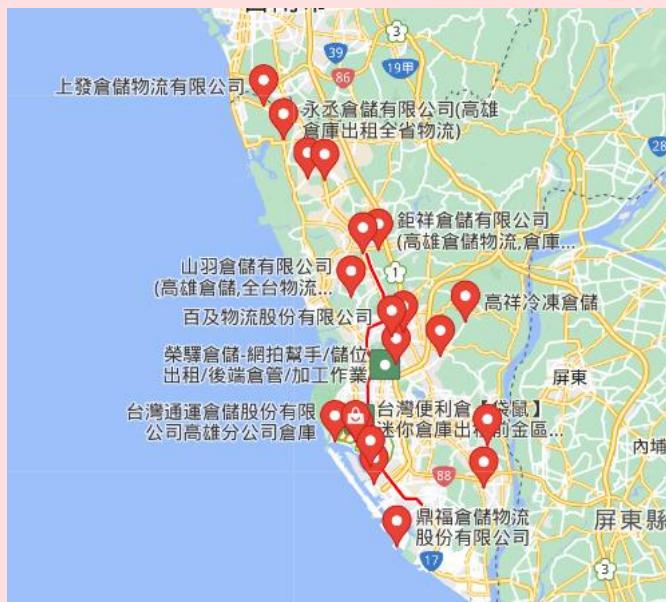
南部都會區域  
計畫初擬

## 南部科技產業廊帶之公共設施部門空間發展策略

- ✓ 配合產業部門提出其他重要關鍵基礎設施發展對策發展區位，如物流園區

→建議新增物流園區於小港區北至仁武區，南至林園區段之國道七號沿線上

→建議應考量南科及台南其它產業園區產品運輸至高雄出口之需求



### 圖例

- 經濟廊帶成長核心區
- 經濟廊帶成熟核心區
- 經濟廊帶成長區
- 經濟廊帶成熟區
- 其他非廊帶地區

0 4.75 9.5 19 28.5 38 Km

# (四)執行計畫

4-1

為示範區之理由  
南部都會區域

4-2

之重要關鍵議題  
南部都會區域

4-3

計畫初擬  
南部都會區域

## 對應國土計畫法之工具

### 依國土計畫法第23條

- 「優先發展區」可考量**放寬特定使用項目之許可程序等級**(免經申請同意、應經申請同意、禁止或限制使用項目)。
- 「優先發展區」可考量放寬特定使用地之可建築用地強度(不受附表三上限之限制)或使用地變更編定。
- 必要時建議修訂「國土計畫土地使用管制規則(草案)」。

### 依國土計畫法第24條

- 申請使用許可範圍如位於「**優先發展區**」，其**審查程序得予以簡化**。
- 必要時建議修訂「使用許可審查程序辦法(草案)」。

### 依國土計畫法第26條

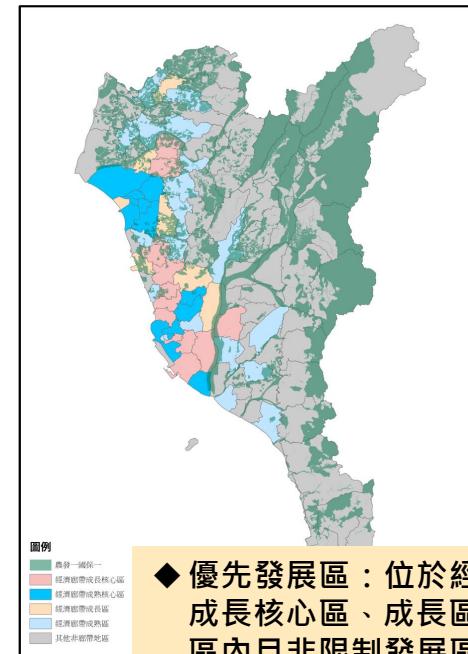
- 申請使用許可範圍如位於「**優先發展區**」，其**許可條件規定得予以放寬**。
- 必要時建議修訂「使用許可審議規則(草案)」。

### 依國土計畫法第17條

- 「各部門建設之空間發展原則」可作為性質重要且一定規模以上部門計畫，於先期規劃階段徵詢意見時，土地主管機關建議部門計畫之區位或數量(規模)調整之參考。

### 依國土計畫法第44條

- 運用國土永續發展基金，作為計畫誘因或補償之經費來源。
- 運用國土永續發展基金，作為支持其他都會區域發展之相關規劃研究經費來源。



◆ 優先發展區：位於經濟廊帶成長核心區、成長區之鄉鎮區內且非限制發展區之範圍

◆ 如：橋頭區屬成長核心區，橋頭區白埔農場，如引入符合本廊帶目標(綠色經濟、淨零碳排)特性之產業，即適用，提供各項誘因，以引導發展。

## 對應其他部門之工具或機制

### ■ 結合國發會公建計畫編擬機制

計畫內容方案直接對應國發會公共建設計畫預算，確保其後續得以具體落實

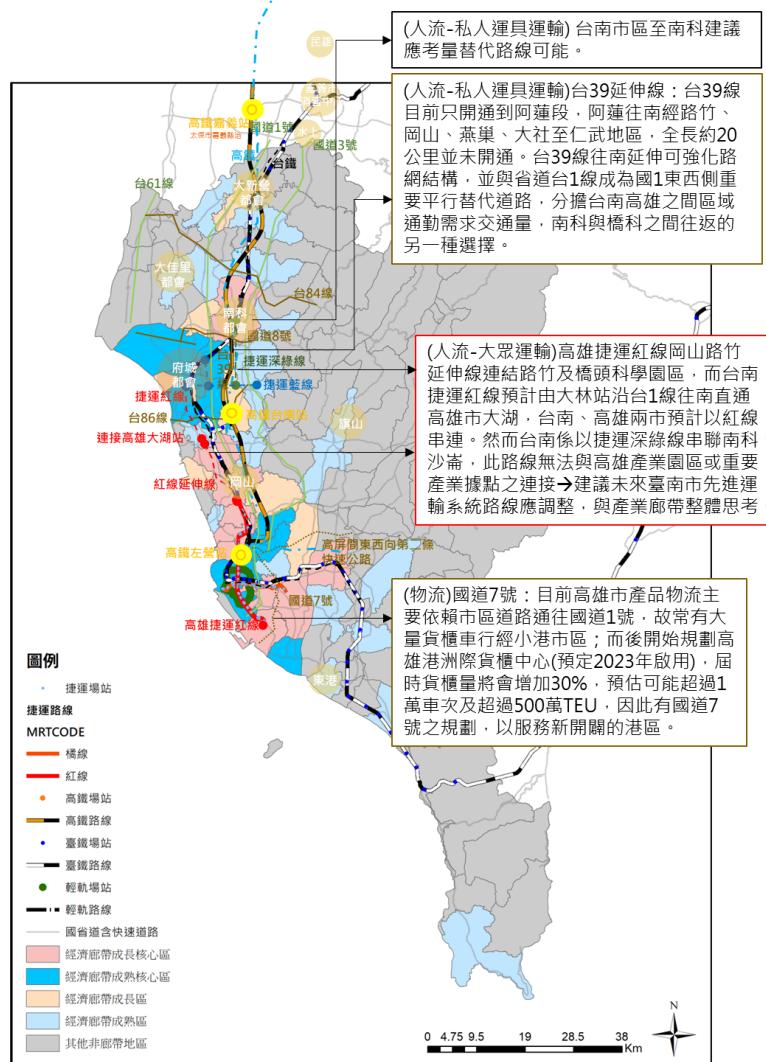
### ■ 配合其他部門之資源整合統籌



## 成效2

### 完備國土計畫內容

#### 成效舉例說明：指導直轄市、縣(市)區域特殊性之土地使用管制事項



- 缺乏跨縣市考量；缺乏產業、交通、城鄉整合考量
- 軌道交通建設計畫未與大型產業園區之區位布局配合
- 工作人口所需之各類城鄉機能及設施缺乏整合性考量

- ✓ 指導區域特殊土管
- ✓ 完備國土計畫機能

針對跨縣市議題提出跨域整合觀點之策略，後續可指導臺南市、高雄市國土計畫循檢討變更程序落實管制(§15、§22)：

- 依據國土計畫法第15條，「南部都會區域計畫—科技產業廊帶範圍(草案)」如經公告實施後，臺南市、高雄市國土計畫應依循都會區域計畫之指導辦理變更；再依國土計畫法第22條，依據製作國土功能分區圖，並實施管制。
- 遷依國土計畫法第22條第一項：「應由各該主管機關依各級國土計畫國土功能分區之劃設內容，製作國土功能分區圖……」直接依據「南部都會區域計畫—科技產業廊帶範圍(草案)」，調整臺南市、高雄市之國土功能分區圖。

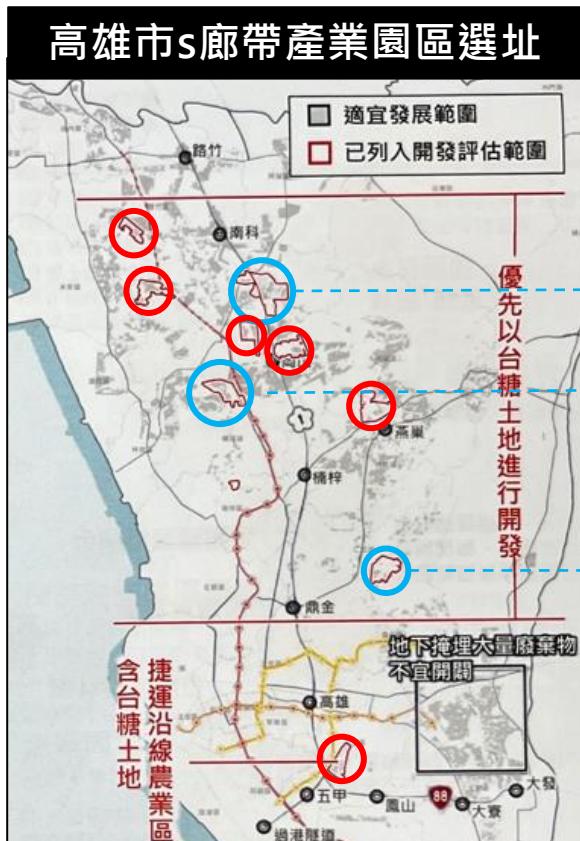
# 南部科技產業廊帶都會區域計畫 之可能成效

52

## 協助開發計畫之發展引導與加速審議

成效舉例說明：以區域性跨域整合觀點協助開發計畫之發展引導

成效3



- 部分產業開發評估範圍，如：嘉華、烏林產業輔導專用區、白埔產業園區(高雄市經發局)位於城2-3或未來發展地區(高雄市國土計畫)。
- 其他國科會、經濟部工業局及高雄市經發局不同單位主管之產業開發區位，是否需整體空間發展引導？

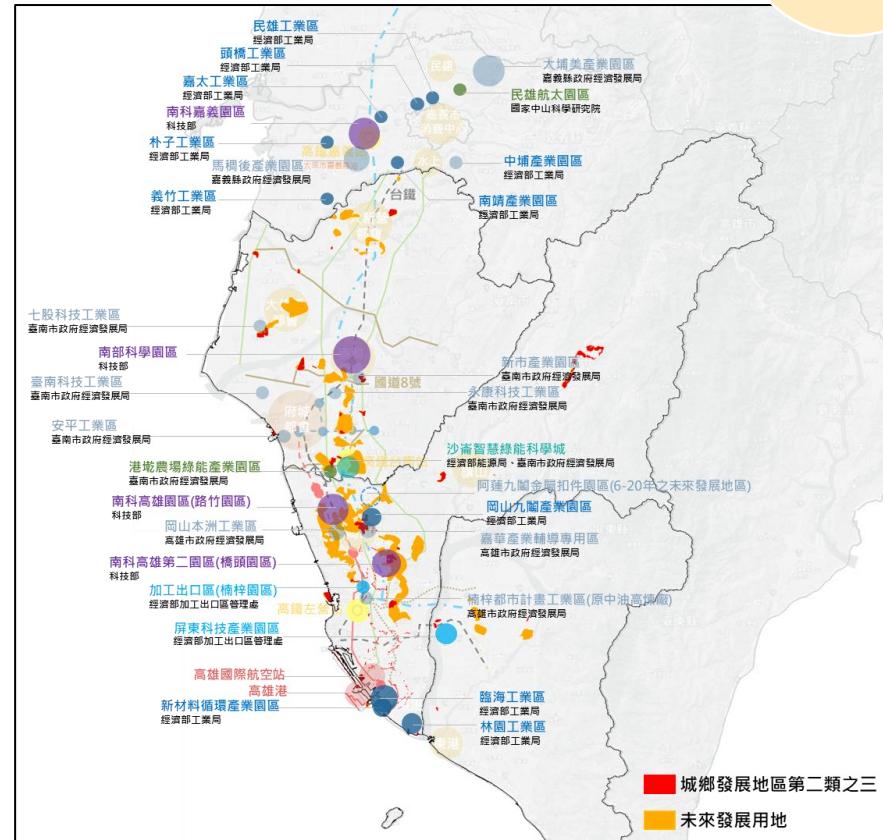
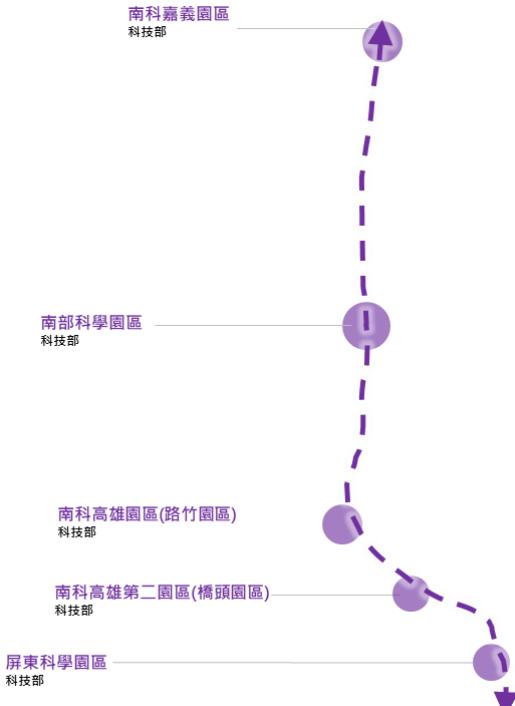


- 未來可依據都會區域計畫所提出之成長管理發展優先順序、「區域廊帶之城2-3及未來發展地區」之劃設條件等進行調整

# 南部科技產業廊帶都會區域計畫 之可能成效

# 協助開發計畫之發展引導與加速審議

成效舉例說明：協助開發計畫於適宜發展區位加速審議



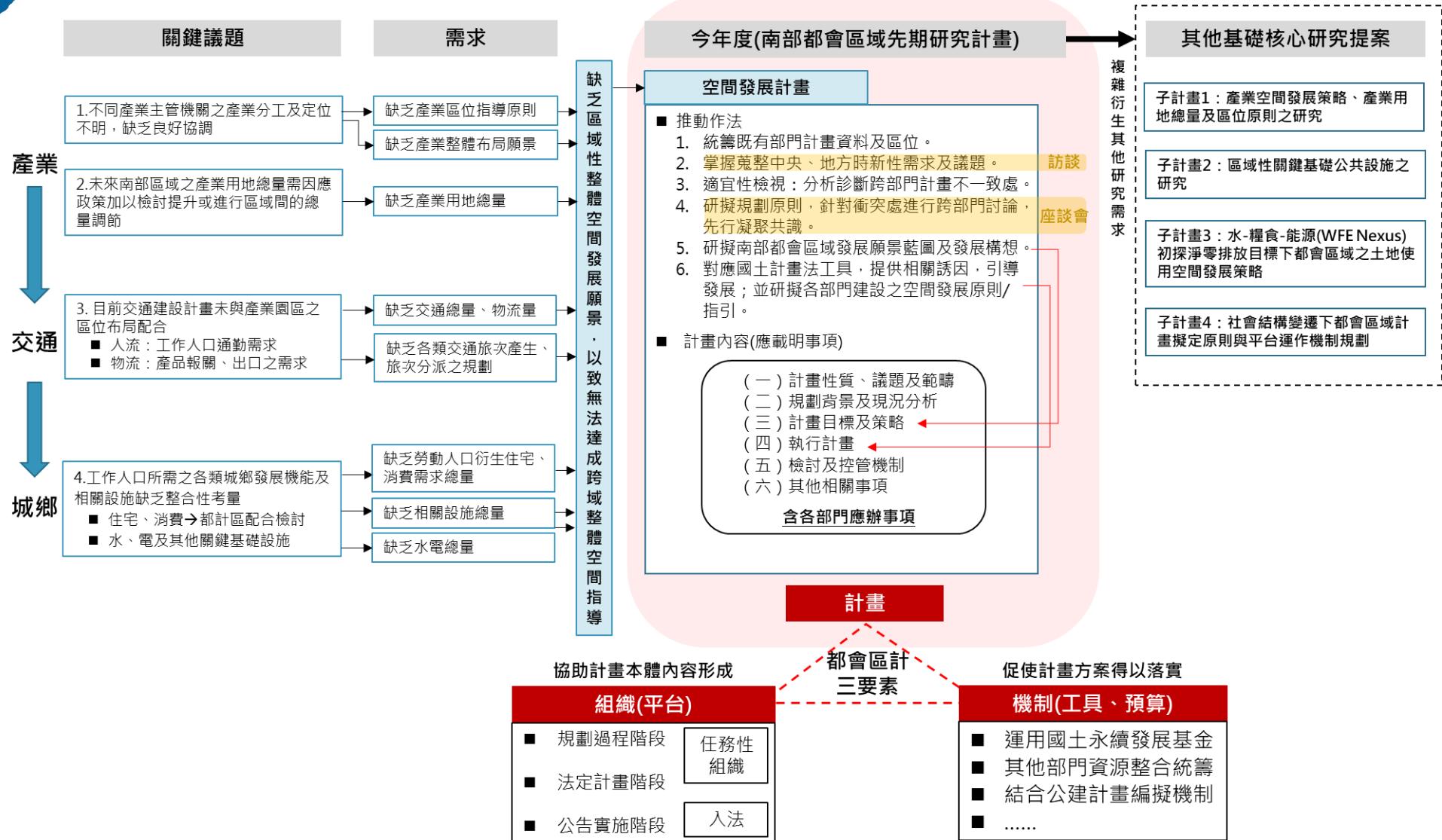
## 國科會南科管理局： 南部科學園區之空間佈局 欠缺跨部門及區域性之整體引導

- 整合其他產業園區資料及交通、城鄉部門資料，且經區域整體考量後提出區域整體引導之區位
  - 配合提供國土計畫工具誘因，使得適宜區位之開發計畫得以在審議規則中儘量簡化或減免審議條件，引導發展優先投入，使得國家重點政策更具效率及綜效



05

都會區域計  
畫推動平台  
及其它建議



**演講(111.01.26) :** 演講主題：跨域治理  
                  講者：郭翡翠/國家發展委員會前副主任委員

- 跨域治理合作推動時，除了計畫整合之外，尚包括**財務整合、時程整合、產業整合、對象整合**等。
- 建議可透過以下策略達成，包括**預算**引導(惟營建署角色較困難)，計畫引導(也是一種可行與資源)。特別是國土基金運作，土地使用權(也是一種財務)等亦能做為推動的一種策略資源。

## 訪談(111.11.07~111.11.15)

- 國科會南科管理局：都會區域計畫應涉及**資源分配**才有實質功能，否則僅是限制。
- 經濟部工業局南區工業區管理處：建議跨域合作領頭單位應是行政院、國發會層級，才有**實質權力、預算**。
- 交通部運研所：跨域合作有必要，但實務執行有困難，可考量由**更高層級之行政部門**來整合。跨機關(或跨縣市)存在競合議題時，不易透過第三方(內政部)協調，或以一個計畫就能達成共識，需透過「利益交換」。



- 都會區域計畫之推動，除了計畫內容之外，由於涉及多部門，需考量「**組織(平台、行政部門)**」之建立，以共同研商形成具共識之協作式計畫內容。
- 另外，則需考量「**資源分配、誘因及預算**」才得以真正促使計畫方案落實！

# 先期規劃階段之平台

57

軟性平台型式：各種非  
正式訪談、討論會...

- 議題蒐整研析：蒐整各部門議題、理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處。
- 意願共識凝聚：徵詢各部門後續合作推動意願、促成後續推動共識。

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

- 參訪談、三場座談會意見：納入都會區計推動平台之參考(組織成員、運作機制與型式、平台目標、合作關鍵要素...)。

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

策略智囊  
小組

議題涉及之相關部會  
機關代表、地方政府  
代表

議題策略具推動經驗之  
專家或相關NGO代表

任務型組織  
(因應先期研究計畫之議題籌組)

議題彙整及意願共識情形納入先期研究計畫，  
可提內政部國審會報告供參考(不具法定效力)

- 都會區域議題彙整及意願共識凝聚情形納入先期研究計畫，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。

## ◆ 訪談議題關鍵對象(即未來平台成員)：先行凝聚共識、先期籌備



111.11.07

交通部運輸研究所運輸計畫組  
張舜淵組長

合作意願：X(暫無需求)



111.11.08

臺南市政府都市發展局莊德樑局長  
臺南市政府地政局陳淑美局長

合作意願：Δ (特定條件)



111.11.10

國科會南部科學園區管理局蘇振綱局長

合作意願：Δ (特定條件)



111.11.15

經濟部工業局南區工業區管理處  
林怡妏執行長

合作意願：Δ (特定條件)



111.11.15

高雄市政府都市發展局吳文彥局長

合作意願：○

### 都會區域計畫之關鍵要素、跨域治理機制

1. 國土計畫如何預先規劃產業用地範圍，建立**土地儲備**清單，縮短土地預備及協商時程，因應產業政策波動之時效性；同時在機制中保留彈性，避免土地閒置問題？
2. 研提科學園區籌設計畫時，因涉及諸多其他跨域計畫，審查時間冗長，是否可**合併審議或適度提供簡化機制**？
3. 跨域合作計畫之主管部門層級，是否建議提升至行政院，由國發會主導，較有**部會整合及經費預算權力**？
4. 縣市立場，跨域合作需要中央提供**實質誘因、預算支持**，如果僅有「計畫」恐較為不足。

### 在地面臨之跨域相關課題

1. 臺南高鐵站鄰近之**北高雄地區(阿蓮區、田寮區)**，都市計畫區已在進行通檢，但非都市土地部分尚無規劃，建議針對此範圍整體思考開發軸線及開發機制。並納入縱向交通廊帶、倉儲、流通加工等相關產業空間需求。
2. **南科周邊生活機能**之服務層級尚未跟上發展。

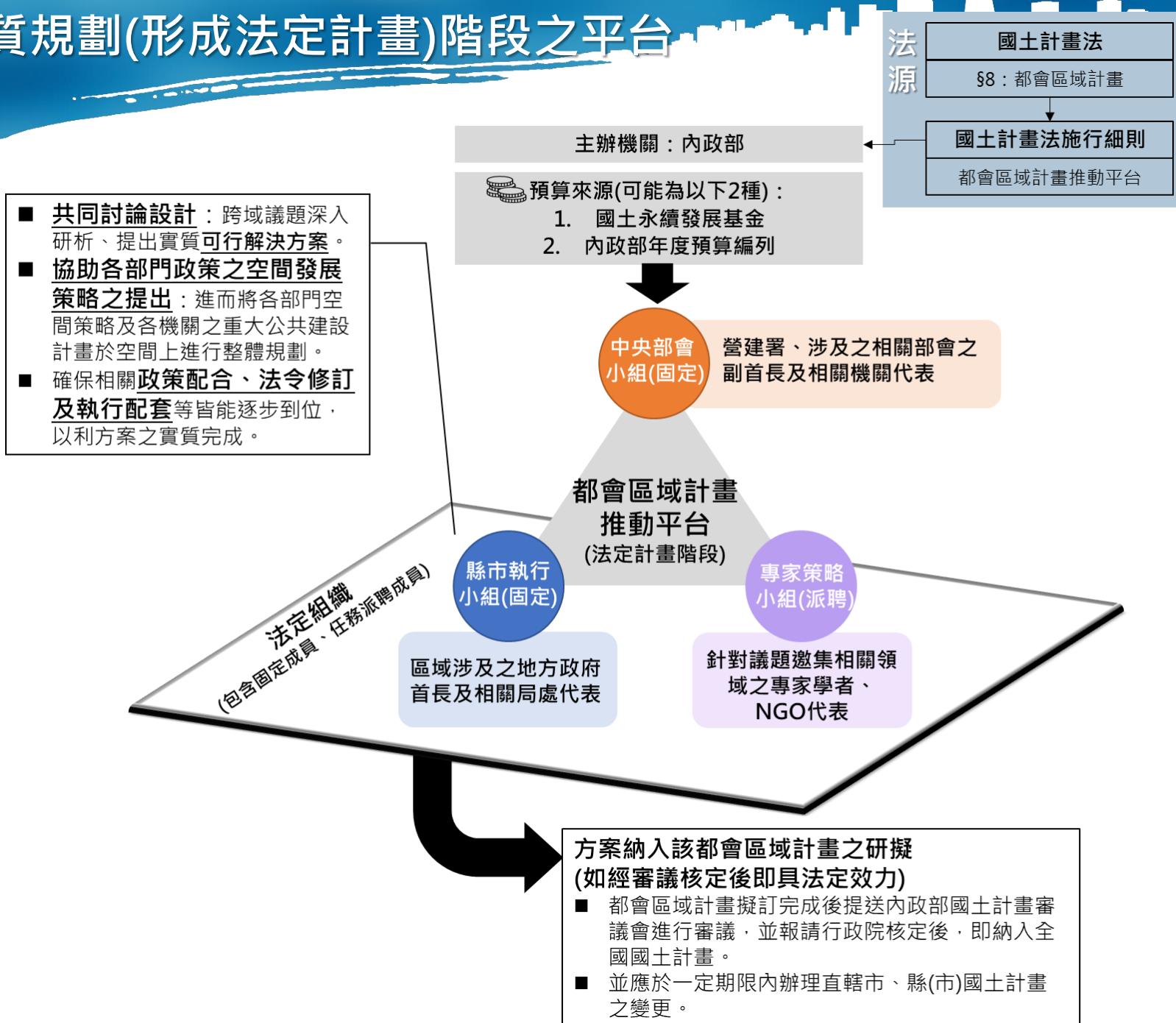
### 其他有關跨域合作或對於國土計畫之期待與建議

1. 國土計畫欠缺城鄉發展建設開發工具且無建設經費來源。
2. 國土計畫中應有**公平性回饋機制**之設計，如：廠商土地開發利得回饋政府、生態保育地區提供補償回饋等。
3. 各部門皆有中長期計畫，惟難以整合揭露，是否可能藉由國土計畫平台找出**各部門共識下之「重點發展區」**，各部會可於上述區位重點投注，並提供加速審議。

# 實質規劃(形成法定計畫)階段之平台

59

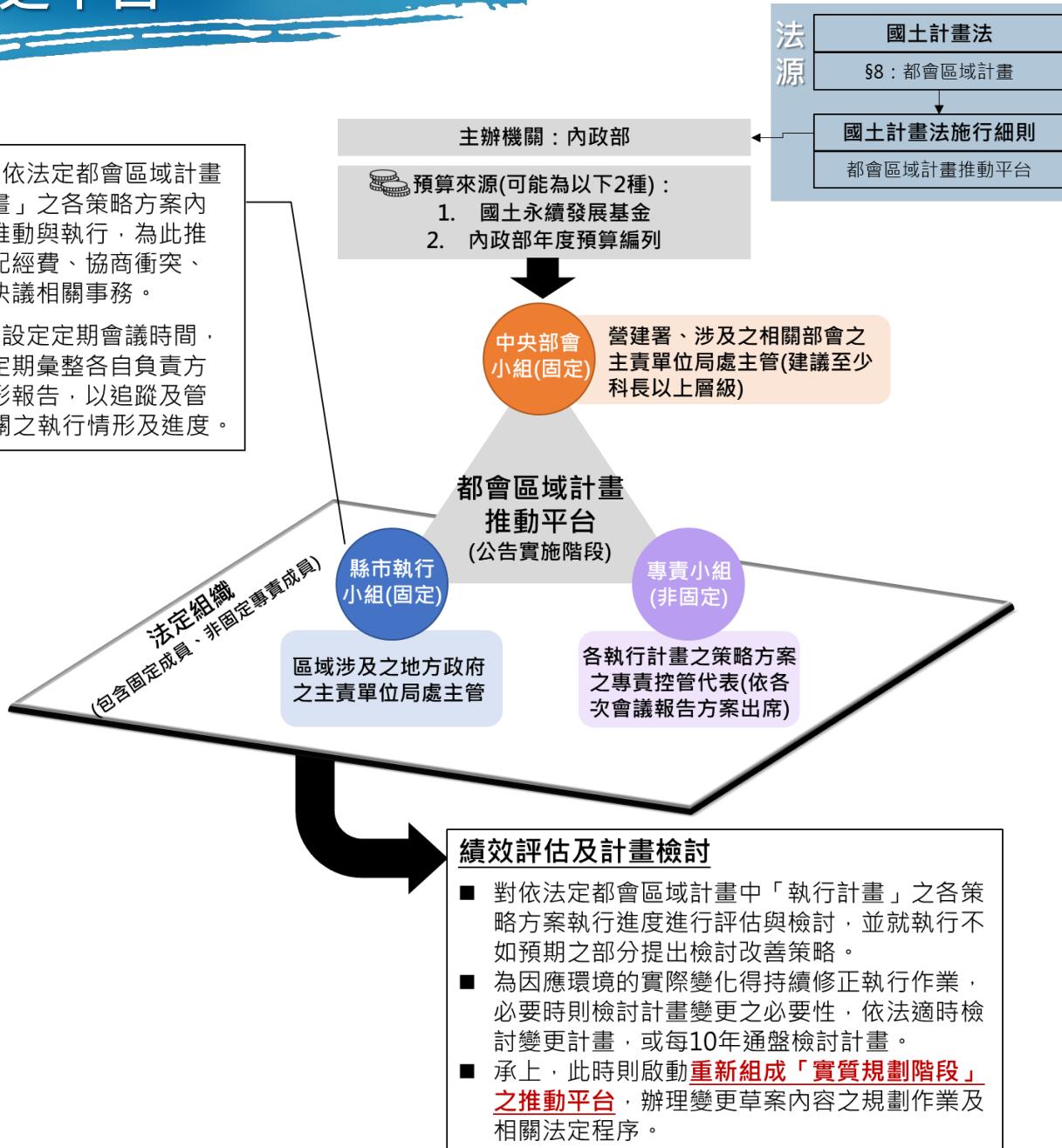
- **共同討論設計**：跨域議題深入研析、提出實質可行解決方案。
- **協助各部門政策之空間發展策略之提出**：進而將各部門空間策略及各機關之重大公共建設計畫於空間上進行整體規劃。
- 確保相關**政策配合、法令修訂及執行配套**等皆能逐步到位，以利方案之實質完成。



# 公告實施階段之平台

60

- **實務執行**：依法定都會區域計畫中「執行計畫」之各策略方案內容進行實際推動與執行，為此推動籌措及分配經費、協商衝突、明確分工、決議相關事務。
- **追蹤管考**：設定定期會議時間，由專責小組定期彙整各自負責方案之執行情形報告，以追蹤及管考各相關機關之執行情形及進度。





簡報結束 敬請指教

### 空間發展策略「一核、雙心、三軸」 (高雄市國土計畫)

經濟產業發展趨勢、產業用地利用情形、水電供給限制

高雄市民國125年  
約尚需1,354公頃產業用地



**6-20年未來發展地區**

- 產業用地**: 位於高雄市**產業廊帶**，配合政府獎勵投資及產業用地政策釋出之國公有與國營事業土地(如：阿蓮九龜農場、南六燕巢第二廠區等)
- 輔導未登工廠群聚**: 位於高雄市**產業廊帶**，經產業主管機關依「工廠管理輔導法」指認輔導未登記工廠群聚區位。

