

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

期初報告書

委託單位：內政部營建署

規劃單位：中華民國區域科學學會

中華民國 110 年 12 月

目錄

第一章 緒論	1
第一節 計畫緣起及目的	1
第二節 計畫工作項目	2
第三節 計畫流程	6
第二章 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析	7
第一節 法定計畫涉及都會區域之跨域議題	7
第二節 中央或地方政府核定之相關計畫	20
第三節 都會區域計畫相關委辦案之研究成果	25
第三章 都會區域重要關鍵議題與跨域內容	29
第一節 本計畫對於都會區域計畫之認知	29
第二節 相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策	33
第三節 交通、產業、城鄉發展及其他涉土地使用之跨域內容	42
第四章 後續工作執行構想	61
第一節 都會區域計畫推動平台	61
第二節 研擬都會區域先期研究計畫	65
第三節 辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談	66
附錄 第一次工作會議意見及處理情形	70

表目錄

表 2-1 區域計畫(第一次通盤檢討)發展議題彙整表	7
表 2-2 民國 83~87 年間區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表	9
表 2-3 區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表(持續整理中).....	11
表 2-4 全國國土計畫跨域議題彙整表	15
表 2-5 國土計畫審議會相關議題彙整表	16
表 2-6 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題彙整表.....	17
表 2-7 國土空間發展策略計畫之都會區域議題彙整	20
表 2-8 首都圈跨域議題彙整表.....	24
表 2-9 都會區域計畫相關委辦案內容彙整表	25
表 2-10 相關委辦案與都會區域計畫體系對照表	28
表 3-1 特定區域計畫及都會區域計畫之議題篩選原則比較	32
表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫彙整表	40
表 3-3 北部區域議題綜整表.....	42
表 3-4 中部區域議題綜整表.....	44
表 3-5 南部區域議題綜整表.....	46
表 3-6 全國通案性之都會區域、跨域議題綜整表	48
表 3-7 北部區域關鍵跨域議題探討	56
表 3-8 中部區域關鍵跨域議題探討	58
表 3-9 南部及離島區域關鍵跨域議題探討	59
表 4-1 演講辦理規劃.....	67
表 4-2 座談會辦理初步規劃.....	67
表 4-3 論壇辦理初步規劃.....	68
表 4-4 訪談辦理初步規劃.....	68
表 4-5 工作進度規劃、報告提交檢核及後續各項會議期程規劃表	69

圖目錄

圖 1-1 國土計畫法定辦理期程圖	1
圖 1-2 計畫流程圖	6
圖 2-1 首都圈機能願景圖	23
圖 3-1 本案都會區域之探討內涵面向及空間範疇架構圖	51
圖 4-1 日本廣域地方計畫形成機制	63
圖 4-2 本案都會區域計畫推動平台組成模式構想圖	64
圖 4-3 本案演講、座談會、論壇及訪談之系列規劃架構圖	66

第一章 緒論

第一節 計畫緣起及目的

依國土計畫法第 8 條規定，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 條之各級國土計畫及國土功能分區劃設辦理時程規定，內政部於 107 年 4 月 30 日公告實施全國國土計畫（第一階段），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（第二階段），並應於直轄市、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（第三階段），如圖 1-1 所示。

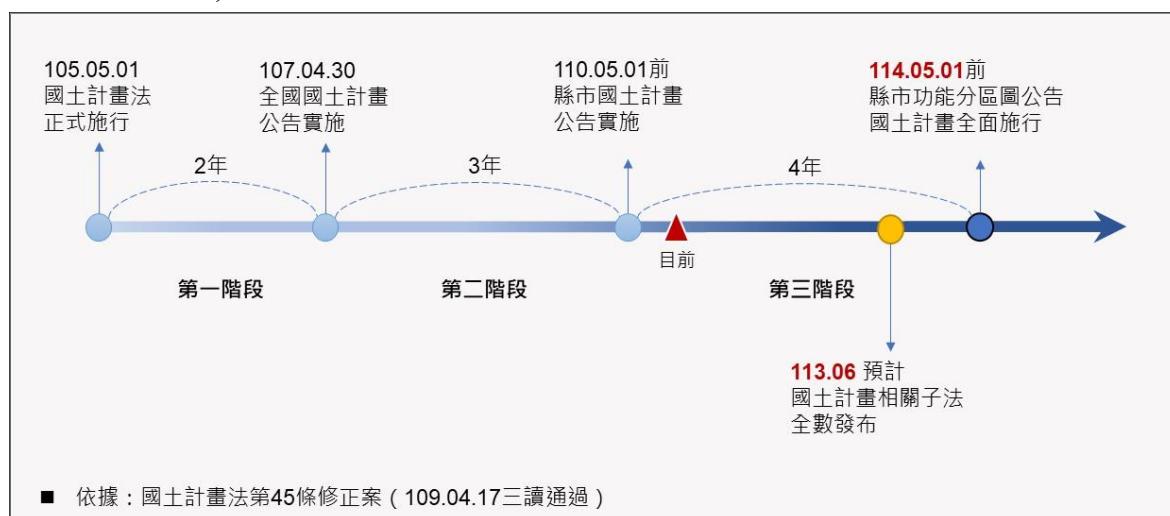


圖 1-1 國土計畫法定辦理期程圖

全國國土計畫指出，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。因此，於第三階段國土功能分區公告實施前，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。

第二節 計畫工作項目

一、都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

(一)盤點法定計畫涉及都會區域之跨域議題

就下列法定計畫研析臺灣都會發展面臨之關鍵議題及未來困境，並研提初步解決策略方案：

1. 區域計畫通盤檢討

內政部區域計畫委員會審議 84 年至 85 年北部、中部、南部區域計畫（第一次通盤檢討）之會議資料與紀錄（包括專案小組及大會），整理涉及都會區域之相關議題。

2. 各級國土計畫

- (1) 檢視內政部國土計畫審議會審議各級國土計畫之會議資料與紀錄（包括大會、專案小組）及計畫內容，整理涉及都會區域之相關議題。
- (2) 檢視全國國土計畫與直轄市、縣(市)國土計畫，就空間規劃或土地使用相關內容，整理無法納入處理之跨域議題及所涉區位範圍。
- (3) 全國國土計畫與直轄市、縣(市)國土計畫，針對「交通、產業及城鄉發展」，整理涉及都會區域之相關議題。

(二)行政院核定之相關計畫

蒐集行政院 99 年「國土空間發展策略計畫」之技術報告、會議實錄、後續延續之相關研究報告及過去國家發展委員會跨域整合議題之系列座談資料，探討與國際接軌、國外趨勢因應措施可資借鏡之處、區域治理等相關政策原則，臺灣都會發展面臨之關鍵議題及未來困境，研提如何應用於都會區域計畫之建議內容。

(三)都會區域計畫相關委辦案之研究成果

參考營建署或城鄉發展分署自 84 年起陸續辦理與都會區域相關之計畫內容，包括「95 年都會區域規劃標準作業流程之研究」、「96 年國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫」、「97 年臺灣國土及區域發展實施方案」、「101 年國土區域計畫規劃總顧問」、「103 年都會區域計畫與後續推動實施機制」、「106 年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案」等，整理都會區域計畫之計畫定位、功能、範圍、議題、擬訂計畫之篩選機制、推動機制等，提出關鍵議題之解決對策、發展構想及策略方案。

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

(一)相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策

重要關鍵議題所涉部會之政策、法規、白皮書及相關計畫，整理涉及空間規劃或土地使用之跨域內容，包括政策需求、重大計畫選址原則、適宜區位及發展總量。如交通與產業議題，整理跨域政策內容如下：

1. 交通：北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃、「2020 運輸政策白皮書」及各縣市推動之重大建設計畫內容，通盤檢視各區域運輸發展趨勢、提出之區域交通運輸課題與發展策略。
2. 產業：產業政策白皮書、產業發展政策相關智庫就產業趨勢分析之研究成果，通盤檢視產業政策需求、供給與需求總量、空間發展之指導策略，研提產業特性與定位、區域優勢產業與群聚效果、空間發展構想、分布區位及發展總量。

(二)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

1. 交通

- (1) 軌道系統之規劃建設，如何以都會區域尺度探討系統規劃與配置構想。
- (2) 交通舊廊道沿線土地再發展暨交通新軸線周邊整體發展規劃議題，如：台鐵舊廊道空間再生計畫、捷運網絡都市空間發展計畫等。
- (3) 北部都會區域之海港及空港定位與發展方向，如何結合軌道系統串聯首都圈運輸網絡。
- (4) 首都圈（北北基桃）大眾運輸系統及資源配置，如何使 900 萬人口平均獲得等量服務水準。

2. 產業

- (1) 依產業創新條例第 4 條規定，行政院應提出產業發展綱領及各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫，報行政院核定，並定期檢討。依前開產業發展計畫，探討涉及空間規劃或土地使用之跨域議題。
- (2) 面對 2021 年後疫情時代與中美貿易戰，全球市場與生產線將面臨重新盤整與布局，國內空間發展結構及產業發展空間如何因應。

3. 城鄉發展

- (1) 高鐵通車後空間發展結構調整，如高鐵特定區計畫現況發展情形，對於縣市已發展核心區與鄰近地區之衝擊影響等議題探討。
- (2) 99 年至 103 年六都升格為直轄市後，都會區域空間結構之轉變與發展情形等議題探討。
- (3) 重大建設開發之影響，包括新鎮或新產業園區之開發，對於既成區與鄰近地區之衝擊等議題探討。
- (4) 鐵路地下化後，原鐵道、場站等空間之活化與再利用，指認重點發展地區、優先更新地區，做為都市計畫、都市更新再發展之指導等議題探討。

4. 其他

- (1) 都會區域或區域型之鄰避設施，其適宜設置區位及替代方案（如填海造地）等議題探討。
- (2) 城市區域競爭（東亞城市競爭）、人口結構高齡少子化等涉都會區域之議題探討。

三、都會區域計畫推動平台（※期初、期中及期末階段應辦事項）

- (一)研析都會區域計畫推動平台之定位、構想與運作方式（如為有固定成員組成之平台，屬常設性質；或為具有整合協調功能之平台，視議題邀相關單位研商，屬任務性質），並實際進行推動平台之運作。
- (二)研提推動都會區域計畫各階段（原則先期：110-111 年、中期：112-114 年、長期：115-116 年）之辦理期程、推動重點、工作內容及階段成果。
- (三)研提建議優先擬訂都會區域計畫之區域及優先順序。

四、研擬都會區域先期研究計畫（※第 2 次期中至期末階段應辦事項）

- (一)依前開建議優先推動之都會區域，擇一研擬都會區域計畫先期研究計畫，包括議題盤點、解決對策、具體推動構想與策略方案。
- (二)因都會區域計畫具優位性，應從區域整合角度，協助解決部門與地方在空間發展遭遇之困境與僵局（如人口密集都市核心地區之發展、鄰避性設施之適宜區位），提出相關案例（如北部都會，桃園煉油廠遷址問題）及具體作法，以發揮計畫指導功能及達到區域資源共享。
- (三)從國家競爭力、文化自明性、數位智慧等角度規劃，於規劃時應提升高度將相關內容納入考量，如需相關配套或資源，研提爭取行政院協助之建議內容。

(四)研提針對不同議題、不同情境下之規劃方案及配套措施。

五、辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談（其中座談會至少 3 場），針對關鍵議題及解決策略，蒐集意見及凝聚共識，如進行訪談，對象宜以主要決策者與核心主導者為主。

六、參與內政部營建署召開「都會區域計畫或特定區域計畫」相關會議。

七、配合內政部營建署會議時間召開工作會議至少 10 次，每次提供會議資料 10 份，並整理會議紀錄及回應處理情形納入各階段報告書。

第三節 計畫流程

依據本計畫委託之工作項目，研擬各項工作內容之預期進度搭配計畫各階段期程如下圖 1-2 所示。

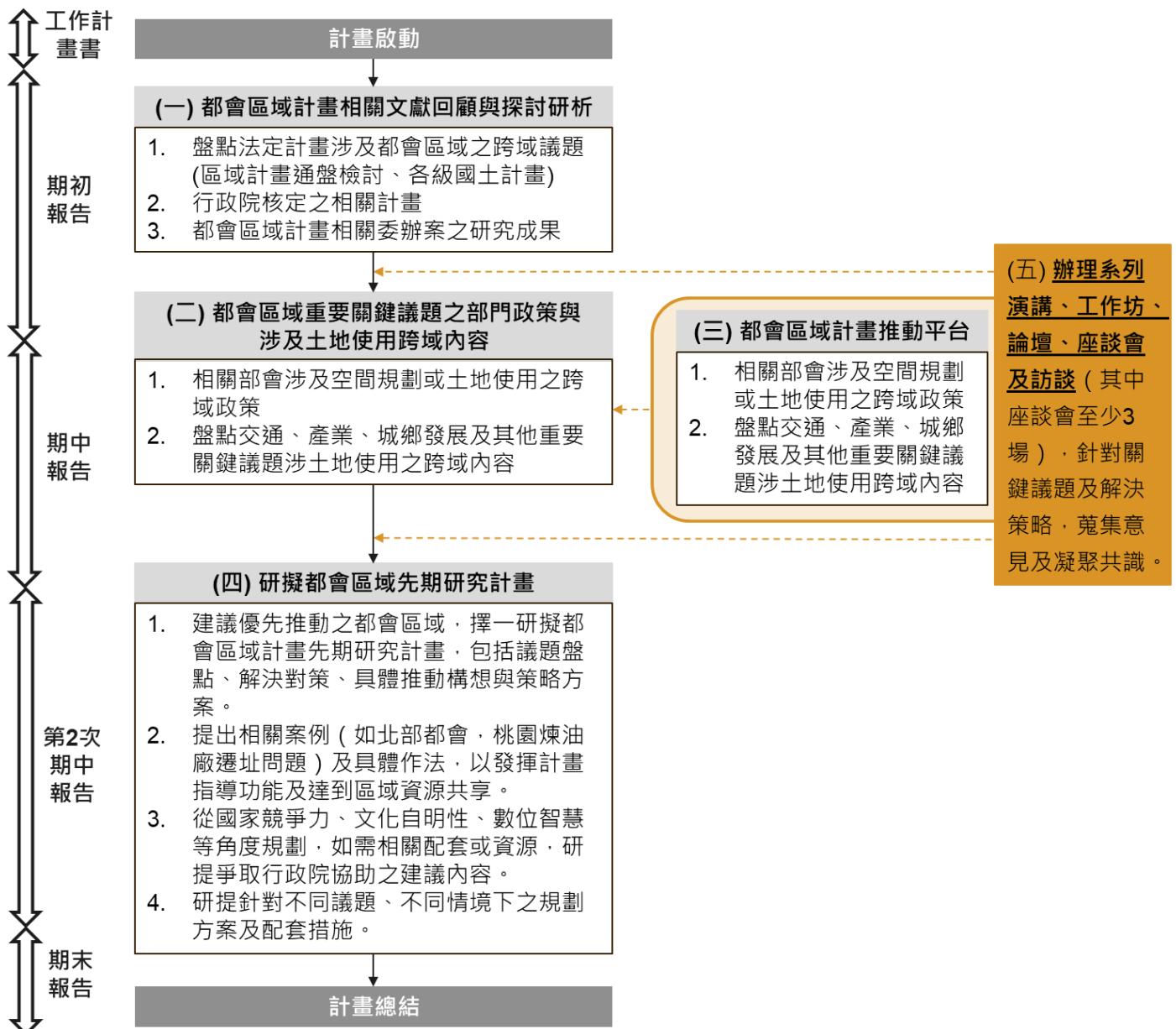


圖 1-2 計畫流程圖

第二章 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

首先，本案將回顧與都會區域相關之文獻並進行盤點，主要可分為三大類：第一類資料為我國過去曾經發佈的法定計畫或相關法定會議審查過程之相關資料，例如：我國區域計畫第1次、第2次通盤檢討之相關會議資料與紀錄，以及全國及直轄市、縣(市)國土計畫之審議資料及計畫之相關跨域或都會區域議題內容；第二類資料為過去（中央與地方政府）曾核定之計畫或相關會議資料，例如，行政院核定「99年國土空間發展策略計畫」相關資料，以及國發會（即過去經建會）曾舉辦跨域整合議題系列座談資料等，另有關臺北市委辦的「臺北願景」計畫也歸納於此類；第三類資料為過去由營建署及城鄉發展分署自民國95年起陸續委辦與都會區域相關之研究案成果。

其次，經由前述三類資料的盤點，將初步研析臺灣各（北、中、南）都會發展面臨之關鍵議題或未來困境，另對於具有都會區域或跨域性質但並無特別指涉空間區位的議題，則彙整於全國性通案性議題。

最後，本案將從相關跨域議題資料的盤點與梳理，嘗試找出是否有相關都會區域發展或規劃的案例或區域治理政策原則可供本案未來借鏡；並針對相關關鍵議題研提初步解決策略構想，以及就未來都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題或機制等面向，研提本案初步建議觀點。

第一節 法定計畫涉及都會區域之跨域議題

一、區域計畫第一次通盤檢討（計畫）

檢視自民國84年、85年間（北、中、南部）區域計畫（第一次通盤檢討）法定計畫內容所提及之發展議題，初步依據城鄉、交通、產業及其他等四大類別彙整如表2-1所示。

表2-1 區域計畫(第一次通盤檢討)發展議題彙整表

區域	課題	類別
北部區域	1. 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。	城鄉
	2. 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。	城鄉
	3. 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。	產業
	4. 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。	交通
	5. 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	城鄉

區域	課題	類別
	感地，以致各類開發計畫未能以資源導向規範之。	
中部區域	1. 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。	城鄉 交通
	2. 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。	其他
	3. 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。	城鄉
	4. 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。	城鄉
	5. 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，造成城鄉不均衡發展亦日趨嚴重。	交通
	6. 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。	產業/ 交通
	7. 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，以致服務品質低落。	其他
	8. 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，提昇生活品質。	城鄉/ 產業/ 交通
南部區域	1. 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。	城鄉
	2. 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。	產業
	3. 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。	交通
	4. 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。	城鄉
	5. 環境資源的不當使用，危及生態體系之均衡。	其他
	6. 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。	其他
	7. 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。	其他
	8. 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。	產業
	9. 高雄、臺南都會區內各都市計畫土地使用未臻合理。	城鄉
	10. 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。	產業

資料來源：本計畫彙整

再者，本計畫整理民國 83~87 年間之區域計畫委員會會議紀錄（第 29 次至第 64 次，以主辦單位提供的資料為主），其中，第 29 次至第 36 次會議紀錄與區域計畫（北、中、南部）第一次通盤檢討計畫相關，整理各區域相關議題如下表 2-2 所示（第 39 次、第 43 次會議討論東部區域計畫暫無納入本案；民國 87 年第 64 次會議紀錄經檢視無跨域討論事項）。另外，除了第一次通盤檢討計畫相關之會議紀錄之外，本計畫亦盤點其他次會議記錄之議題彙整如表 2-3(持續彙整中)。

表 2-2 民國 83~87 年間區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表

區域	議題	年度-會議(次)-頁碼
北部區域	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	83-29-1
	2. 本計畫草案僅列有臺北都會區、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。	83-29-1
	3. 為處理臺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。	83-29-1
	4. 北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長。	83-29-1
	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。	83-29-4
中部區域	1. 臺中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。	83-30-8 節錄自附表-重大建設與發展課題-會勘重點
	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。	
	3. 都會地區戶外遊憩規劃與發展構想（月眉大型育樂區）。	
	4. 西賓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。	
	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。	
	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。	
	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。	84-34-2
	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。	84-34-2
	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	84-34-4

區域	議題	年度-會議(次)-頁碼
	併同前項生活圈建設妥為規劃。	
	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。	84-34-5
	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。	84-34-6
南部區域	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 2. 臺南科技工業區、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 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 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 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，對南部區域公共給水調配利用情形 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 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。	83-31-附表 重大建設與發展課題 - 會勘重點
		84-36-7

資料來源：本計畫彙整

表 2-3 區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表(持續整理中)

項目	議題	跨空間			跨部會	區域別	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	
							831013	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	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	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)	
							831013	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)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	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	

項目	議題	跨空間			跨部會	區域別	來源	發文時間	會議-頁碼	備註
		交通	產業	城鄉						
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 。汙水下水道接管普及率			◎		北部 (台北都會區)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	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
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： 。汙染許可登記制度、汙染者付費及總量管制 。淡水河系汙染整治計畫、事業水汙染管制計畫 。區域性垃圾掩埋場 。設置棄土場配合填海造陸 。興建專用下水道			◎		北部 (台北都會區)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	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
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)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	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
8	新竹科學城發展計畫整合新竹生活圈發展計畫及新竹縣市綜合發展計畫，以指導各項開發建設及管理等實施計畫。	◎	◎	◎		北部 (新竹科學城)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—新竹科學城(新竹市及部分新竹縣
9	新竹科學城基於成長管理概念將範圍分為科技帶(主要發展集中區且居住產業均衡)、生活帶(田園生活式居住產業活動)與保育帶(自然資源保育與永續利用)，另建立大眾運輸路網將科技帶與生活帶連接(中運量環狀	◎	◎	◎		北部 (新竹科學城)	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—新竹科學城(新竹市及部分新竹縣

項目	議題	跨空間			跨部會	區域別	來源	發文時間	會議-頁碼	備註
		交通	產業	城鄉						
	運輸網路)									
10	北宜高速公路通車於宜蘭生活圈之土地利用衝擊，應以土地使用管制規定、整體規劃高速公路聯絡道路系統因應，且應避開環境敏感與重要土地資源地區	◎		◎		北部 (宜蘭 生活圈)	區域計畫(第 一次通盤檢 討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—宜蘭生活圈(宜蘭全境)
11	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		◎			北部 (宜蘭 生活圈)	區域計畫(第 一次通盤檢 討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—宜蘭生活圈(宜蘭全境)
12	水岸資源過度使用，應結合治水與親水機能，興建環境護岸、河濱綠帶公園等			◎		北部 (宜蘭 生活圈)	區域計畫(第 一次通盤檢 討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—宜蘭生活圈(宜蘭全境)
13	宜蘭生活圈應以宜蘭—羅東功能互補核心，將全縣發展區分為四個次區域(礁溪、宜蘭、羅東、蘇澳)，構成整體聚落體系與服務網	◎	◎			北部 (宜蘭 生活圈)	區域計畫(第 一次通盤檢 討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—宜蘭生活圈(宜蘭全境)
14	基隆生活圈汙水處理與集水區違規開發議題上，應加強集水區造林活動、基隆河及水源水質保護區管理、新山及暖暖水庫管理，並辦理汙水下水道、截流系統與河川整治計畫			◎		北部 (基隆 生活圈)	區域計畫(第 一次通盤檢 討草案案)	830912	29-附件一	。生活圈發展與建設—基隆生活圈(基隆市暨部分原台北縣行政單元

項目	議題	跨空間			跨部會	區域別	來源	發文時間	會議-頁碼	備註
		交通	產業	城鄉						
15	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	◎	◎	◎	北部	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-1	。建議內容:一、人口與經濟 (五) 。審查意見:將加強目前區域計畫委員會之協調與推動區域建設功能，處理跨縣市之都會發展問題	
							831013	29-1		
16	北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長	◎	◎	◎	北部	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-1	。建議內容:一、人口與經濟 (六) 。審查意見:本計畫以增列有關人口及用地總量管制規定，並劃設限制發展地區，未來將配合土地開發許可程序，落實都會區成長管理	
							831013	29-1		
17	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	◎	◎	◎	北部	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-4	。建議內容:一、都市發展與工業 (七) 。審查意見:南部區域計畫通盤檢討草案案已納入，中、東部區域計畫於送案本不審查時將要求比照辦理	
							831013	29-4		
18	北二高木柵交流道及北宜高速公路石碇交流道五公里範圍內應整體規劃開發	◎	◎	◎	北部	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	830912	29-6	。建議內容:三、觀光遊憩與交通網絡 (五) 。審查意見:以增交流道附近地區土地利用原則，各用地部門可據此規劃相關使用	
19	北部區域之貨運倉儲中心以汐止、基隆為宜	◎	◎	◎	北部	區域計畫(第一次通盤檢討草案案)	831013	29-七	。研處情形:建議依地方發展意願調整草案內容，另待「台北都會區客運轉運中心之研究」定案後納入北部區域計畫內容	

資料來源：本計畫彙整

二、全國國土計畫與國審會

檢視 107 年公告實施之全國國土計畫，從其各章節內容整理與空間規劃或土地使用相關且無法納入處理之跨域議題（及所涉區位範圍），並以初步城鄉、交通、產業及其他分類如下表 2-4 所示。

表 2-4 全國國土計畫跨域議題彙整表

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

資料來源：本計畫彙整

另檢視內政部國土計畫審議會審議各級國土計畫之會議資料與紀錄(自 107 年至 110 年)，整理其中涉及都會區域之相關議題，並以城鄉、交通、產業及其他分類如下表 2-5 所示。

表 2-5 國土計畫審議會相關議題彙整表

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。	郭翡翠	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
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。	郭翡翠	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。	郭翡翠	其他

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
	➤ 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

資料來源：本計畫彙整

三、直轄市、縣(市)國土計畫

檢視已於 110 年公告實施的各直轄市、縣(市)國土計畫內容，就其中涉及跨域之空間規劃或土地使用相關議題內容，初步以城鄉、交通、產業及其他分類進行整理，如下表 2-6 所示。

表 2-6 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題彙整表

來源	直轄市、縣(市)跨域議題		類別
新北市	p.43	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。	交通/ 其他
	p.45	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連結，形塑新北市多核心成長極之都市發展結構。	交通/ 產業/ 城鄉
	p.99	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。	產業
	p.110	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。	其他
桃園市	p.104	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」。	交通
	p.162	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。	其他

來源	直轄市、縣(市)跨域議題		類別
台中市	p.2-46	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都會區完整之環狀軌道運輸服務。	交通
	p.3-2	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。	交通/產業
	p.8-3	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。	其他
台南市	p.5-18	健全國道及快速道路系統，制定都會區重點公路改善計畫。	交通
	p.8-3	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。	其他
	p.8-6	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。	其他
高雄市	p.63	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。	交通
	p.144	考量本市與臺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。	交通/產業/其他
基隆市	p.1-3	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。	
	p.1-3	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。	其他
	p.2-19	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、運輸等多項度發展需求，並協調各縣市政府及各目的事業主管機關跨域合作。	其他
	p.2-20	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域不易聯合整體規劃。故需由都會區域層級預為統籌協調。	產業/城鄉/其他
	p.8-7	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。	其他
新竹縣	p.2-49	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）	交通
	p.4-7	強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。	其他
	p.5-19	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。	交通
	p.5-19	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	交通

來源	直轄市、縣(市)跨域議題		類別
		系統搭乘便利性。	
	p.8-5	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。	產業
新竹市	p.8-3 p.8-4	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。	交通/ 產業/ 其他
苗栗縣	p.25	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。	產業
彰化縣	p.3-1	北與臺中市都會核心發展、東與南投縣觀光資源整合、南與雲林縣水域治理、農產資源之分工合作。	其他
	p.5-13	加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸。	交通
南投縣	p.94	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。	產業
嘉義縣	p.75	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。	交通/ 城鄉
	p.138	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。	其他
屏東縣	p.56	高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。	交通/ 產業
	p.113	屏北地區應優先強化跨域串連。	交通

資料來源：本計畫彙整

第二節 中央或地方政府核定之相關計畫

一、行政院 99 年國土空間發展策略計畫

本案檢視 99 年「國土空間發展策略計畫」及其技術報告相關內容，盤點與都會區域發展相關之交通、產業與城鄉發展及跨域治理等議題內容，整理如下表 2-7 所示。

表 2-7 國土空間發展策略計畫之都會區域議題彙整

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題
交通	1. 集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。
	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。
	3. 強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。
	4. 建構都會區域之整合性通勤運輸路網。
	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。
	6. 發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。
	7. 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
	8. 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。
	9. 松山機場是否遷移議題。應正視國土發展之整體性，臺北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-臺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。
	10. 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。
	11. 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。
	12. 高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。
	13. 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。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。
	14. 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。
	15. 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。
	16. 進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。
	17. 評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。
	18. 審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題
	19. 在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。 20. 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。
產業	1. 國土產業活動分布極化，造成各地區所得不均。 2. 臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。 3. 產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。 4. 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。 5. 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。 6. 規劃推動「產業創新走廊」。 7. 強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。
城鄉發展	1. 都會地區發展未落實成長管理，造成無秩序蔓延與擴大。 2. 農村地區人口外流，公共設施不足且缺乏整體規劃。 3. 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。 4. 強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。 5. 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。 6. 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。
跨域治理	1. 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。 2. 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。 3. 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。 4. 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。

資料來源：「國土空間發展策略計畫」、「國土空間發展策略規劃技術報告-整體規劃及城鄉與其他部門」；本計畫彙整

二、臺北市願景計畫之首都圈議題

本計畫蒐集臺北市政府於 109 年委託辦理之「臺北市主要計畫銜接全國國土計畫及劃設國土功能分區之應辦規劃及相關作業」案相關資料，其中對於首都圈跨域議題的內容與本案都會區域計畫具高度關聯性，故納入本案進行相關議題的盤點與彙整。

該計畫指出目前首都圈的整合現況。中央單位陸續推動跨縣市重大計畫，然各地方政府尚未共同研擬應變規劃策略，各地方政府對土地使用思維不同，資源難有效整合或共享；另也指出既有法令無法應付跨域治理及資源整合的問題，現行行政治理權不利於都市跨域治理、跨域平台所制定的計畫缺少法定效力(例如：北部區域平台、淡水河流域管理委員會)，跨域整合受限行政治理權，難以整合各縣市優勢資源。

臺北市願景計畫提出以下首都圈面臨的四大議題，首都圈跨域議題彙整如表 2-8 所示。

(一) 首都圈產業佈局及發展定位

首都圈各縣市目前產業規劃發展類型同質性高，功能分工缺乏整體布局。面對全球競爭及國際產業趨勢轉變，臺北市的全球產業鏈定位為何？面對各縣市既有產業內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？並於基北北桃國土計畫內容調和。

(二) 區域與國際競爭連結

應如何加強首都圈國際連結並兼顧區域交通整合，增強首都圈的國際地位？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？

評估松山機場遷建的可能性。松山機場原位址北側可規劃以河岸濕地公園與基隆連結，南側以文化、行政及產業等核心發展內容與市中心連結，機場周邊地區可適度放寬高土地管制內容；另一方面強化臺北市與桃園機場交通量能，包含旅運量及交通時間。

國際交通門戶與市區連結略顯單薄，未來區域運輸將面臨飽和，臺北、新北及基隆通勤比例高，更顯區域連結重要性。臺北市交通局以 30 分鐘做為 2050 大臺北地區通勤時間願景，未來應如何建構臺北首都圈區域交通系統網絡，縮短旅運時間等。

(三) 流域跨域治理

基隆河開發解禁後將對沿岸及其水源安全帶來衝擊。因應基隆河流域土地解禁，未來周邊農業區、工業區變更皆需依水利法相關

規定提交出流管制規劃書，以確保環境容受力、降低洪患威脅。臺北市於國土計畫層級已將基隆河周邊地區規劃抗洪、調適等概念納入考量。另北宜直鐵或高鐵延伸路線將經過翡翠水庫集水區，有降低專管計畫效益的風險。

(四)首都圈居住議題

首都圈跨區就業情況多，且購屋負擔能力過低，臺北市社會住宅資源有限，社會住宅供給量不足。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。

首都圈社會住宅比例首都圈整體社會住宅佔總戶數比僅 1.09%，遠不及鄰近日本(6.1%)、韓國(5.1%)、香港(29%)、新加坡(8.7%)。各縣市目前以提供社會住宅、強化租屋資訊、老舊住宅更新及結構補強、成立專責法人等方式達到住宅市場供需平衡的目的。是否還有其他可達到首都圈住宅市場供需平衡的方式？

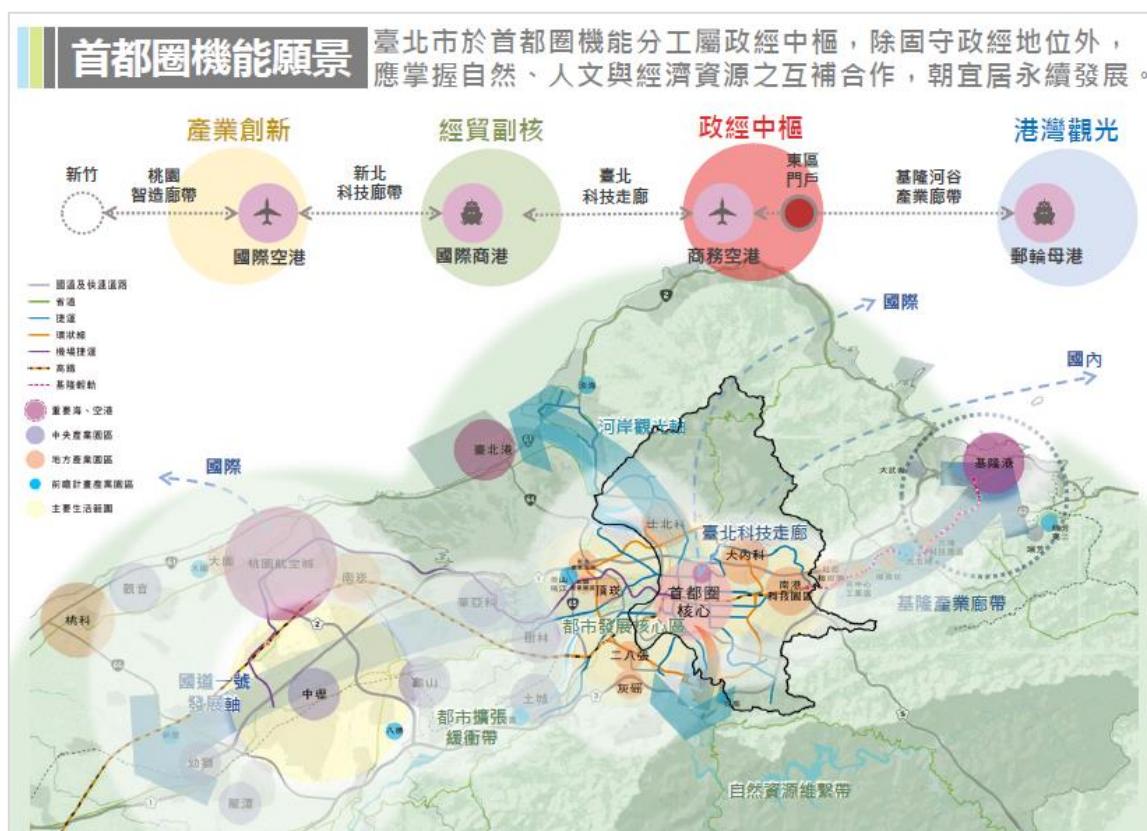


圖 2-1 首都圈機能願景圖

資料來源：「臺北市主要計畫銜接全國國土計畫及劃設國土功能分區之應辦規劃及相關作業」案（跨域治理座談會簡報）

表 2-8 首都圈跨域議題彙整表

跨域議題	說明
議題一	<p>■ 首都圈產業佈局及本市定位</p> <ol style="list-style-type: none"> 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耐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。
議題二	<p>■ 區域與國際交通連結</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。
議題三	<p>■ 流域跨域治理</p> <p>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。</p>
議題四	<p>■ 首都圈居住議題</p> <p>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。</p>

資料來源：「臺北市主要計畫銜接全國國土計畫及劃設國土功能分區之應辦規劃及相關作業」案（跨域治理座談會簡報）

第三節 都會區域計畫相關委辦案之研究成果

本案檢視內政部營建署及城鄉發展分署自民國 95 年起陸續辦理與都會區域相關之計畫內容，包括「95 年都會區域規劃標準作業流程之研究」、「95 年臺灣都會區域範圍劃設準則之研究」、「96 年國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫」、「97 年臺灣國土及區域發展實施方案」、「101 年國土區域計畫規劃總顧問」、「103 年都會區域計畫與後續推動實施機制」、「106 年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案」共 7 項委辦案，並將各委辦案依年期編列代碼為 1 至 7；另將都會區域計畫內容體系分為定位及功能、願景及目標、規劃理念與方法、範圍、議題、策略與機制(或組織、平台)等，並編列代碼由 A 至 G。

依照委辦計畫及其所對應的都會區域計畫內容體系，各摘錄的內容皆能得出一組編號（如：A1、A2…，B1、B2…）。本案盤點各委辦計畫相關內容彙整如表 2-9 所示。

表 2-9 都會區域計畫相關委辦案內容彙整表

體系	內容摘要	編號
A. 定位 、 功能	(1) 國土計畫下的都會區域計畫目的為提升區域競爭力，都會區域內之合作協調機制是影響區域計畫成敗因素。	A1
	(2) 都會區域的治理應擺脫福利國家思維，轉向永續發展的制度建立。	A2
	(3) 臺灣國土層次之規劃，長期未能法制化且缺乏積極論述。國土開發及空間秩序仰賴北中南東區域計畫，且僅注重土地使用，缺乏願景式策略規劃。	A4
B. 願景 、 目標	(4) 建議都會區劃設擬定四大原則與目標：空間及社會資源的利用必須符合經濟原則、各項資源必須公平合理的分配、環境資源必須予以保護與永續利用及治理必須有效及合法。	B1
	(5) 南臺都會區域發展整合建議，將功能定位為「文化與海洋雙核新都會（臺南、高雄雙核）」，以「自由經貿與國際觀光」為雙發展主軸。空間發展概念為「空港市經貿城」、「高科技文化城」、「微笑雙曲線環（水與綠生態環與水與陸運運輸環）」。	B3
	(6) 資訊化及後高鐵時代，臺灣應以納入世界經濟分工體系為最高原則，應採取「一點多心」之國土空間佈局。在此前提下，臺灣欲與國際充分接軌，已然呈現南北兩核心之態勢。	B3
	(7) 北部區域定位為「傳統產業及高科技產業發展龍頭區域、高階行政金融指揮中樞、最具都會性的文化創意中心」；	B4
	(8) 中部區位定位為「國際海空港的經貿特區、優質生活、娛樂、休閒中心及國家重要行政機能移入區」；	B4
	(9) 南部區域定位為「熱帶型發展的全球模範及面向東南亞的重要海空門戶」；	B4

體系	內容摘要	編號
	(10)東部區域定位為「國際級大區域休閒渡假基地、全球南島原民文化保存與發展中心」； (11)離島區域定位為「資源節用型文化生態觀光休閒島嶼及先進之生態復育與資源利用的示範區域」。	B4 B4
C. 規劃理念與方法	(1) 歐洲地區與美國對於都會區域的探討雖然各自發展的背景不同，但主要的共通點均在於經濟的不景氣與蕭條，規劃者企圖透過區域的整合達到新的規模經濟，以提供該區域更具優勢的競爭力。而在近來全球化的過程中，新的全球議題如環境保護思潮與政府組織再造等亦納入都會區域的議題思考，形成「新世紀的都會區域」概念，期望達到永續發展的目標。相關課題包含：區域競爭力、成長管理、環境資源保育、歲入分享等空間管理與區域治理的問題。	C1
D. 範圍	(1) 都會區域之界定，須發展出規劃理念及原則，並以「社會公平線」、「環境保育線」、「成長管理線」和「未來發展線」等四種界線作為都會區域之界定範圍，界線再區分固定界線（以政府為規劃主體）與彈性界線（以民間為規劃主體）。	D2
	(2) 依規劃原則與四種界線研擬臺灣都會區域之「現行區域計畫範圍」、「三個緊湊之都會區域範圍」、「三個寬鬆之都會區域範圍」、「一個緊湊之都會區域範圍」四種規劃方案的比較評估，顯示「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。	D2
	(3) 南臺都會區域之劃設範圍，考量因子包括「人口」、「交通可及性」、「經濟發展」、「基礎建設」等因子，以臺南市與高雄市及周邊 43 個市鄉鎮為範圍，並以 2030 年為永續發展進行策略規劃。	D3
	(4) 原臺灣北中南東部區域計畫，如何因應「國土空間發展策略計畫」所劃分的七個區域生活圈（「北北基宜」、「桃竹苗」、「中彰投」、「雲嘉南」、「高屏」、「花東」、「澎金馬」），檢討臺灣北、中、南、東部區域計畫第二次通盤檢討（草案）之內容，並研擬都會區域範圍之界定。	D5
	(5) 都會區域範圍之界定，依前期研究「三個緊湊都會區域方案」進行資料更新與增補，結論發現與現行區域計畫第一次通盤檢討、區域計畫第二次通盤檢討（草案）所界定都會區域範圍尚稱一致。	D5
	(6) 都會區域範圍界定，應突破傳統固有疆界思維，採創新的彈性規劃方式界定範圍，以都會區域「計畫範疇」取代原有的都會區域「範圍界定」。	D6
	(7) 都會區域範圍之劃設，過往因治理需求劃設行政區界，然而基於議題跨域本質、議題多元及多變、社經環境變遷等因素難以精確劃分界線。	D7
E. 議題或	(1) 都會區域計畫因為有空間分工和成長管理的考量，不能放任每一城市無限向外擴張，因此土地資源的再利用與都市更新計畫將成都市發展的重點工作。	E1

體系	內容摘要	編號
範疇	(2) 都會區域應有整合的能源、維生系統與廢棄水物氣處理政策。	E1
	(3) 為因應全球化經濟分工的新態勢，全國產業經濟政策必須定位主要產業與其它產業的空間分工。	E1
	(4) 臺灣都會區域範圍劃設面臨財政效率、經濟競爭力、環境保護、社會公平和諧之四個課題，必須施以不同界線以符合個別需要，以較強烈的外部制度介入，控制以往分散與蔓延的發展。	E2
	(5) 南臺都會區域所面臨的課題，一方面因竹科設立使南部面臨邊緣化，另一方面高鐵通車引發南部與中部區域競爭力相對消長，科學園區基地大量設置紓解北部用地不足的限制，以及港群發展趨勢威脅高雄港的轉運功能。	E3
	(6) 因應「國家氣候變遷調適政策綱領」之政策方針，區域計畫之土地使用規劃與管理、部門計畫缺乏因應策略。	E5
	(7) 既有經驗將都會區域計畫之都會區視為區域發展主核心，然都會區域如何因應全球化區域競爭、極端氣候衝擊、永續發展等課題缺乏論述與對策。	E6
	(8) 都會區域計畫應以「議題式」導向為區域計畫發起前提，然而跨域性議題多元與廣泛，跨部門、跨縣市整合協調不易，需研擬議題篩選機制。	E7
F. 策略 (或方案)	(1) 應於都會區域內籌劃大眾運輸系統，俾將已發展地區和低度發展地區連結，建立都會區域經濟競爭力與生活福祉。	F1
	(2) 面對國土計畫法揭示全國國土計畫應納入成長管理策略，區域計畫欠缺有效整合的土地使用成長管理制度政策工具。	F5
G. 機制 (或組織、平台)	(1) 都會區域計畫因其規模常跨越既有行政區域，是故在執行與監督方面應建立新的治理架構，俾使有效執行。	G1
	(2) 國土計畫下的都會區域計畫目的為提升區域競爭力，都會區域內之合作協調機制是影響區域計畫成敗因素。	G1
	(3) 由於無跨域型政府（區域政府）的體制，各方對區域建設委員會缺乏共識，如何與跨域議題範疇內的相關縣市政府、中央目的事業機關達成共識，並形成行政約束力是重要課題。	G6
	(4) 國域計畫法主管機關行政位階、區域建設推行委員會基於現實因素難以成立，區域計畫在行政權、組織、經費分配面向皆無法完備，跨域事務難以推動落實。	G6
	(5) 依國土計畫法精神，都會區域計畫為全國國土計畫政策性、指導性補充，然而既有國土計畫法系及計畫體系，缺乏都會區域計畫具體推動組織、通案性執行、檢討、控管機制作法。	G7
	(6) 都會區域計畫之執行，僅賦予都會區域計畫之法定任務，缺乏具體之啟動時機、程序、組織、財源等相關內容。	G7

資料來源：本計畫彙整

檢視都會區域相關委辦案內容與都會區域計畫之計畫定位、功能、範圍、議題與機制，經分析比對，歸納彙整如表 2-10 所示。其中，以「(1)95 年都會區域規劃標準作業流程之研究」涵蓋內容較為完整，從都會區域計畫的定位、目標至議題與機制，皆有論述與說明；而都會區域計畫的範圍、議題，則幾乎是為各委辦案皆納入的研究重點。

表 2-10 相關委辦案與都會區域計畫體系對照表

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（或方案）	●			●	●		
G. 機制（或組織、平台）	●					●	●

資料來源：本計畫彙整

第三章 都會區域重要關鍵議題與跨域內容

第一節 本計畫對於都會區域計畫之認知

本案檢視自民國 95 年開始營建署委辦之都會區域計畫相關研究案，所研提有關都會區域計畫之計畫定位、功能、範圍、議題及推動機制等內容，並依據國土計畫法中對於都會區域之定義及有關都會區域計畫之相關條文，提出本計畫對於都會區域計畫之看法與認知，以作為後續推動之基礎。

一、都會區域計畫的功能與目的

全國國土計畫明確指出「擬定都會區域計畫，均衡城鄉發展」為主要目標之一，並說明「為均衡城鄉發展，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。」

依國土計畫法規定，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，都會區域計畫或特定區域計畫屬全國國土計畫之一部分。又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」既屬於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。並以「交通」、「產業」及「城鄉發展」三大面向，從中央部會及地方需求觀點，探討部會及地方及無法個別單獨處理之空間議題，就土地適宜性、土地供給及區域資源有效利用角度，研提策略方案作為土地使用指導事項。且其所研擬之策略方案可納供全國國土計畫、縣市國土計畫、國土計畫土地使用管制規則等研訂相關指導原則或滾動檢討之參考。

二、都會區域計畫的性質與定位

「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、都會區域計畫的個數與範圍

「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、都會區域計畫以議題為導向的規劃方式

「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、都會區域計畫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。」

擬訂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。

六、都會區域計畫之議題篩選原則

本計畫目前研擬都會區域計畫之議題篩選原則包括兩階段：第一階段為確認議題性質適宜由都會區域計畫處理之篩選原則；第二階段則為優先排序原則。表列過往有關特定區域計畫、都會區域計畫之議題篩選原則，與本計畫所提之篩選原則比較如表 3-1 所示。

(一)第一階段：篩選原則(要件)

1. 議題涉及跨域空間(跨縣市問題)
 - (1)非單一縣市或單一部門可處理之議題。
 - (2)非單一縣市或單一部門可推動之建設規劃。
2. 議題透過都會區域計畫具有資源互補、整合，發揮綜效之潛力
 - (1)經共同規劃，可避免資源重複投入之問題。
 - (2)經整體規劃，可平衡或緩解區域間發展不均之問題。
3. 議題具有強化區域機能提升競爭力之潛力
 - (1)經整體規劃，具跨域產業整體發展或產值提升之潛力。
 - (2)經整體規劃，產業、交通、土地資源等具整合效益潛力。

(二)第二階段：優先排序原則

- (1)議題具操作可行性。
- (2)議題具急迫性。
- (3)議題具重要發展需求性。

表 3-1 特定區域計畫及都會區域計畫之議題篩選原則比較

計畫類型/ 計畫名稱	議題篩選原則	
	第一階段：篩選原則(要件)	第二階段：優先排序原則
流域特定區域 計畫(全國國土 計畫—流域特 定區域計畫推 動機制及示範 計畫之研擬實 作，110 年)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題涉及土地管理機關範疇： <ol style="list-style-type: none"> (1) 議題範疇涉及土地利用管理 (2) 非屬執行層面之議題 2. 議題符合流域特定區域計畫之性質： <ol style="list-style-type: none"> (1) 議題無法透過其他計畫處理 (2) 議題涉及多機關整合與協調 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 風險辨識 2. 計畫整備 3. 未來需求
都會區域計畫 (全國國土計畫 之都會區域計 畫前置作業委 託案，109 年)	<p>(一)確認共通性面向：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 是否為都會區域空間特有問題 2. 是否為輿論焦點 3. 是否具有重要性與急迫性 4. 空間發展計畫涉及跨縣市問題 <p>(二)共通性面向議題篩選原則，各原則至少符合其中一細項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 原則一(國土計畫法§6) <ol style="list-style-type: none"> (1) 配合區域特色與整體發展需要 (2) 加強跨域整合 (3) 達成資源互補 (4) 強化區域機能提升競爭力 2. 原則二 <ol style="list-style-type: none"> (1) 是否無法以既有空間計畫或部門計畫處理。 (2) 是否需透過都會區域計畫執行之必要性。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題可同步規劃 2. 議題具可操作性 3. 議題可解決既有問題 4. 議題具後續發展效益
都會區域計畫 (本計畫)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題涉及跨域空間(跨縣市問題) <ol style="list-style-type: none"> (1) 非單一縣市或單一部門可處理之議題。 (2) 非單一縣市或單一部門可推動之建設規劃。 2. 議題透過都會區域計畫具有資源互補、整合，發揮綜效之潛力 <ol style="list-style-type: none"> (1) 經共同規劃，可避免資源重複投入之問題。 (2) 經整體規劃，可平衡或緩解區域間發展不均之問題。 3. 議題具有強化區域機能提升競爭力之潛力 <ol style="list-style-type: none"> (1) 經整體規劃，具跨域產業整體發展或產值提升之潛力。 (2) 經整體規劃，產業、交通、土地資源等具整合效益潛力。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題具操作可行性 2. 議題具急迫性 3. 議題具重要發展需求性

資料來源：本計畫彙整

第二節 相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策

本節另盤點交通、產業及城鄉發展部門與空間規劃相關之政策，並探討各該部門在都會區域空間範圍既有與潛在的議題，嘗試從其他部門角度研析相關跨域議題。

一、交通

北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃、「2020 運輸政策白皮書」及各縣市推動之重大建設計畫內容，通盤檢視各區域運輸發展趨勢、提出之區域交通運輸課題與發展策略。

(一)政策盤點

交通部門的施政主軸係以「人本交通」為願景，以「安全」、「效率」、「品質」、「綠色」為四大施政主軸，業務包括陸海空、鐵公路、資通訊，到郵政、氣象、觀光。在城際重要運輸政策包括「提升鐵公路規劃品質與運轉效率，促進國土均衡發展」、「整合國土空間發展與軌道系統建設，營造軌道運輸永續經營條件」、「塑造公路優質景觀環境，打造臺灣觀光之島意象」、「改善遊覽車管理制度，提高服務品質」、「健全公路貨運經營環境，提高服務品質及競爭力」5項政策。整合既有城際運輸發展，本案可從中山高速公路通車以及高速鐵路通車做為重要分野。

1. 高鐵通車後，臺灣西部走廊一日生活圈形成。臺鐵則由長程運輸逐漸轉變為中程城際運輸及都會區內通勤為主，且陸續推動包含東線鐵路電氣化、各地區鐵路立體化、臺鐵捷運化等重大改善計畫，使各都市舊市區與鐵路新站區間發展產生新的連結。
2. 國道公路系統自 95 年起包括連接臺北至宜蘭的國道 5 號、連接臺中至南投的國道 6 號，與國道 1 號五股-楊梅高架段等陸續通車，以及民國 102 年底高速公路全面實施電子計程收費，使城際公路系統跨入新的時代。惟國際海空港聯外道路與高快速路網的直捷連接度尚有提升的空間；至於省道公路系統，於西部地區延續辦理東西向快速公路及西濱快速公路計畫，東部地區則進行台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、台 9 線花東縱谷公路及南迴公路改善計畫等，使得都會區域連結愈形強化，縮小城鄉發展的差距。

(二)既有都會區域議題

1. 建置更完善之高快速公路路網：透過高快速公路做為國際海空港聯外運輸系統，例如推動國 7 與國 1 甲等聯外道路建設，以提升國

家門戶之競爭力；建構完整高快速公路網，例如評估推動國 5 銜接蘇花改與台 9 線東澳-南澳、和平-和中、大清水-崇德等路段之改善，以提升產業物流及城際運輸之機動性。

2. 型塑環島高效鐵路網：強化「西部高鐵、東部快鐵」之環島鐵路網運輸服務，例如評估與規劃高鐵延伸至屏東、高鐵延伸至宜蘭、基隆南港間之通勤軌道或輕軌建設、南港至花蓮間臺鐵鐵路提速改善、臺鐵東部路網推動國際標準軌距等。
3. 整合都會區域鐵公路路網：地方政府推動都會區域公路或鐵道路網建設，應就都會區域發展願景、公共運輸發展規劃、交通管理策略等角度，檢核路廊與各運具的競合，並強化市區公車、都市軌道、臺鐵、高鐵等公共運輸的轉乘銜接。此外，主要城市的次要運輸走廊或邊緣、二線城市的主要運輸走廊可朝向以輕軌、公車捷運為主來規劃。並且藉由轉運站與高快速道路系統來發展都會區域之快捷公車路網。
4. 大眾運輸導向之都會區域空間發展：推動軌道運輸建設時，從大眾運輸導向之都市發展策略理念檢討都市計畫及土地使用管制規定，並結合其建設時程與財務計畫內容，建構整合開發推動計畫。此外亦須整合各部會資源，強化跨域合作及與地方政府間的協調機制。
5. 促進鐵公路網營運之整合：臺、高鐵系統間的票證、資訊、行車計畫等的協調整合，優先以臺鐵或既有鐵路做為聯外主軸。而為利提升鐵路車站轉乘的便利性，將鐵路車站發展為轉運站，強化鐵路車站與市區客運、國道客運之接駁轉乘，同時並鼓勵鐵路運輸票證與交通行動服務(MaaS)整合以及與行動支付業者合作，創造一站式便利服務。

(三)未來都會區域交通議題

1. 都會區域智慧運輸資訊交換與整合：縣市間不同之公共運輸業者異業結盟，共同推動交通行動服務(MaaS)已逐漸成為風潮，打破單一模式的運輸服務和各種運輸營運者間的隔閡，藉由資訊交換與整合服務創新及產品差異性的概念，共同致力為所有運輸使用者帶來最大效益。
2. 都會區域道路資訊協調交換與控制：高快速公路與都會區域交通號誌協調運作，將原本僅於單一縣市內的智慧運輸中心之資訊，擴大至鄰近縣市或高快速道路之智慧運輸中心，相互資料互通交換後，透過用路人資訊平台、道路資訊顯示看板、車用電子顯示器、智慧

- 手機或平板等載具，可以整合發布對道路使用者更便利之資訊。
- 3. 高快速道路路網之快捷公車路網：隨者地方政府客運轉運站興建完成，以及西部走廊高快速道路路網形成，都會區域間的公共運輸可以藉由發展快捷公車來連結轉運站，以強化都會區域間之發展。於轉運站加強如公車、捷運、輕軌等轉駁的路線、班次等規劃，以利民眾轉乘，提升搭乘意願，降低自用車耗能且不環保的旅運模式。
 - 4. 都會區域間新型態交通系統之發展：隨者資通訊與自駕車技術之發展，國際上已經開始引入個人化捷運系統(PRT)，此新型態的交通系統具備彈性營運、綠色能源、成本較低、工期較短、可擴張性及可降低新冠病毒之傳染等特性。個人化捷運系統可以是軌道型態的車輛，也可以採用道路型態的車輛，若是採用道路型態的車輛可視為高架化之自駕車，未來有機會於都會區域間採用。

二、產業

(一)政策盤點

臺灣產業結構，已由早期的農業轉型為工業及服務業為主要發展型態，截至民國 105 年底國內生產毛額(GDP)約為新臺幣 16 兆元，目前各產業占 GDP 之比值，其中農業約占 1.82%、工業約占 35.04%、服務業約占 63.14%。以下盤點中央各產業發展政策。

- 1. 以「創新、就業、分配」為核心的經濟發展模式，推動五加二重點產業創新計畫(亞洲・矽谷、智慧機械、綠能科技、生技醫療、國防、新農業、循環經濟)與六大核心戰略產業推動方案(資訊數位、國防及戰略、資安卓越、精準健康、民生及戰備、綠電及再生能源)，透過「結合在地產業」、「國內需求支持產業」、「進入國際市場」，協助國內產業的區域與連結全球市場，將產業群聚提升至產業廊帶的規劃，以強化國家產業競爭力。
- 2. 北部區域多資訊電子工業(如電子零組件製造業、電腦、電子產品及光學製品製造業等)，中南部區域多為金屬機電工業(如機械設備製造業、基本金屬製造業等)、化學工業(如石油及煤製品製造業、化學材料製造業等)、民生工業(如食品製造業、紡織業等)。具群聚效果及發展潛力之產業聚落未來朝向維持發展強度、擴大群聚規模、強化供應鏈、開發高值化產品、減量環境汙染，擬訂產業用地與產業輔導措施。
- 3. 既有與新興產業群聚主要是以科學園區、編定工業區與加工出口區，沿著兩條軸帶形成產業走廊，其一是以國道一號與台鐵所形成的

既有製造產業軸帶，其二則是由國道三號與高速鐵路所形成的新興科技產業軸帶，並以軸帶為核心向外擴張形成產業走廊。依經濟部推估至民國 125 年新增產業用地需求為 3,311 公頃、科學工業園區新增用地需求為 1,000 公頃；另一般倉儲業用地預估至民國 125 年尚須增加土地需求面積約 280 公頃。

(二)既有都會區域產業議題

1. 亞洲矽谷-物聯網實群聚：鏈結中央、地方及國際企業進行場域實證，強化軟硬整合與系統布局能力。以北、中、南科學園區、科學工業園區、軟體科技園區等產業基地為核心，整合周邊關連工業區、大專院校、創新研發中心等形成廊帶，使臺灣成為亞洲矽谷基地，建構亞太物聯網試驗中心。
2. 擴大中部智慧機械廊帶：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；結合都市發展規劃，提供產業發展腹地與示範場域；推動智慧機械國際展覽場域，拓銷全球市場。
3. 強化中南部綠能科技產業：以中南部之綠能科技園區(如南部科學園區—沙崙綠能城之綠能軸帶)為創新綠色產業基地，結合產學研發相關技術，並藉由體驗式綠能科技示範場域，協助業界驗證新創技術及產品成效，並向外展示以開拓市場。
4. 建構都會區生醫產業：以生技園區、大學、醫學中心、臨床試驗聯盟，形成新藥研發聚落。北部以生醫園區為核心，結合學研及產業之創新醫材聚落；中南部地區以既有精密機械與金屬產品發展在地特色醫材與提高附加價值，如南部區域人工牙根產業。
5. 建構中南部航太產業：以中部航太產業相關園區為研發製造核心，並透過中南部大專院校尖端科技研發支援，以既有園區周邊適宜用地為主，發展我國航太產業。
6. 強化南部船艦產業：以南部港區及周邊工業區為核心，發展船艦產業聚落。產業用地以活化南部港區周邊閒置國公營事業土地為主，新增用地應以國道、快速道路可達 30 分鐘等時圈之適宜用地為主。

(三)未來都會區域議題

1. 美中貿易戰與台商回流：中美貿易戰致使全球產業出現兩大重要轉變。第一，資通訊產業的供應鏈型態改為短鏈供應模式，第二，工廠出現跨國區位移轉，改變都市的全球定位。如台商大量回流，國內產業用地供應不足，產業用地開闢除不可違反既成國土功能分

區指導事項，考量跨部門產業協調與跨空間規模經濟，產業用地需以都會區尺度進行計畫相關內容研擬。

2. 產業廊帶及產業用地開闢需求：各都會區以「土地管理」、「產業廊帶」、「污染防治」及「政策與管理」作為未來的政策定位。(1)北部地區：北臺基隆河谷廊道產業廊帶分工定位，在土地資源稀少與各項發展用地需求競合下，未來產業用地取得預期將日趨困難。(2)中部地區：以臺中—彰化智慧機械產業聚落為核心，發展航太試驗場域、智慧車輛及相關載具試驗場域，建立上中下游產業鏈結。(3)南部地區：以高鐵與捷運為軸帶，在臺南—高雄—屏東型塑產業廊帶，面對城鄉發展現況差異，需解決產業用地供需與完善生活環境。
3. 區域與國際物流網：隨著科技進步與商業型態轉變，各式貨品之物流需求量與技術型態亦有不同之要求，如區域冷鏈物流。大型高階物流園區已成為現代都會區必不可少之基礎設施之一，後續需以都會區域計畫平台，協調功能分工與用地取得。
4. 海洋文化供應鏈：臺灣屬海島國家四面環海，觀光業發展應從都會區尺度建構完整的海洋產業供應鏈。北部基隆港郵輪觀光與南部高雄港遊艇產業，以港與港之間串聯，南北都會區可進行整體空間規劃，由中央指導統籌並由各縣市政府合作執行經營。

三、城鄉發展

都會區域之韌性程度是為近年及未來永續價值之實踐與評估標準，涉及許多須跨域規劃之項目議題，不乏為資源及能源供給、廢棄物處理、防災規劃及各種服務型公共設施。尤以許多公共設施服務範圍皆跨越多個行政區，北中南各都會區域之間更存在分工合作、競爭與備援關係，此城鄉發展相關議題皆為未來都會區域計畫推動平台應討論之內容。

(一)水資源及能源的區域供給

臺灣旱澇不均，全球極端氣候與臺灣本身陡峭地形致使水資源利用與管理更為不易。除仰賴水庫的跨域水資源供給外，應視各都會區域之本身之自然與建成環境條件，採多元之貯水、供水手段，包括前瞻基礎建設已納入之水井開鑿、海水淡化、伏流水應用、建案工地取水、區域間跨域引水等，透過檢討協商與跨域合作，以維持都會區域水資源穩定供應。

電能部分，臺灣各區域之發電用電比有顯著差異，如北部之夜間用電高於發電量，中部之日間用電量則高於發電量。過往各類發

電設施及輸配電網高度仰賴中央規劃，涉及分配地方需求及各設施選址，仍缺乏明確有效之統籌機制。以北部大潭電廠天然氣供應為例，相對須設置液態天然氣接收站，衍伸出產業需求評估、選址、電網配置、空氣汙染等議題。

(二)廢棄物處理

都會區域為人口與產業密集區域，所產生之一般廢棄物與事業廢棄物（包含有毒特殊汙染物與營建廢棄物）數量龐大，惟其鄰避性質造成選址與設置上的困難。如花蓮縣內缺乏垃圾焚化爐，必須運往宜蘭焚燒，但遇上焚化爐歲修、蘇花公路中斷等狀況，已多次面臨垃圾堆置無法處理之情況。離島金門縣亦高度仰賴高雄或新北市等都會區域之設施，進行垃圾最終處理。另外如新北五股垃圾處理設施，由於新北市府加強取締，造成土資場不堪負荷情形。以往以縣市層級未能有效控管事業廢棄物總量及處理量能的經驗下，以都會區域計畫平台探討此議題也將為一重要任務。

(三)區域防災網絡與備援機能強化

臺灣因地理位置條件，常發生颱風、豪雨，易釀成洪水及土石流等災害，除既有防災工程與國土計畫開發管制，面對氣候變遷之趨勢，如突發性豪雨、長時間大量降雨，其災情遠超過都會區域既有規劃設施之負荷量能。另外臺灣都會區域內皆有斷層帶經過，如位於首都台北之大屯山近年被證實為活火山，其與地震皆為發生機率低但可能癱瘓整個單一都會區之機能的災害。都會區域計畫應針對上述災害形成複合型災害之情況，進行各地區之災前都會區域聯合防災規劃、災時防災應變資源分配規劃，建立陸、水、海、空緊急運輸網與防災據點，評估建立各都會區之間的備援關係，強化各都會區域與週邊區域乃至於都會區域間之備援機能，以減緩該長期一遇大型災害的影響，並進行災後都會區域復原重建計畫。

(四)特殊傳染性疾病影響生產型態轉變

因特殊傳染性疾病之大流行，全球各產業之生產型態因遠端生產技術與設備，同時凸顯高度密集的都市結構所產生的負面效應諸如不動產漲價、勞動成本增加、應變能力脆弱等。除傳染病防治及公衛體系之規劃，都會區域尺度也應因應未來趨勢調整生產及居住機能配置。

(五)鄉村地區之空間結構調整

國內六都行政區中除原鄉以外，也包含許多少子化及高齡化與

人口衰減較嚴重之地區的農山漁村。然而在全國人口呈現負成長的長期趨勢下，勢必應針對都會區域內之城鄉關係與鄉村地區之間結構進行更具體的調整，並針對鄉村地區特有的人口結構特徵衍生之服務型公共設施需求，如醫療與長期照護機能、地方產業據點機能等進行檢討與土地資源重分配，輔導地方提出公共建設需求及發展計畫。

(六)都會區域農業用地功能再定位

既有都會區域內之農業用地多被視為都市發展儲備用地，然而其除供農業及初級加工等使用外，更具農作糧食、休閒、防災緩衝、都市微氣候調節等積極性功能，應視為都會區域綠帶系統之一環，進行功能之再定位，提高都會區域。

(七)鄰避設施處理

除電能與廢棄物處理設施外，諸如殯葬設施因高齡化的人口結構使需求大增，以及燃煤火力發電廠產生之PM2.5等空氣汙染物，更成為中部地區發展高科技產業之阻礙，突顯跨縣市層級鄰避設施議題處理之必要性。

四、其他：重大公共建設計畫

本計畫另參考國家發展委員會網站資料，盤點各機關所推動之各項實質重大公共建設計畫，包含：交通建設、環境資源、經濟建設、都市及區域發展、文化設施、教育設施、農業建設、衛生福利設施等，初步將盤點近三年之核列情形，後續將再篩選出與本案執行（例如：都會區域示範案例選取）相關的重大建設計畫做為輔助分析及判斷的基礎資料，如表3-2所示。

表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫彙整表

政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形		
內政部	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）8 年 (104-111 年)
	都市及區域發展	淡海及高雄新市鎮開發計畫
	都市及區域發展	林口新市鎮機場捷運 A7 站區開發計畫
	都市及區域發展	都市更新發展計畫 (108-111 年)
	交通建設	國家生技研究園區聯外道路
	環境資源	公共污水處理廠再生水推動計畫
教育部	教育設施	「臺北科學藝術園區」整體發展計畫
	教育設施	國家運動園區整體興設與人才培育計畫 (第三期)
	衛生福利設施	新竹生物醫學園區計畫-新竹生醫園區醫院
經濟部	經濟建設	全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫
	經濟建設	興建大臺南會展中心
	經濟建設	興建桃園會展中心
	經濟建設	臺中廠港外擴建(四期)投資計畫
	經濟建設	第三座液化天然氣接收站二期投資計畫
交通部	交通建設	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫
	交通建設	國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫
	交通建設	臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)-布袋港埠建設計畫
	交通建設	國內商港未來發展及建設計畫(106~110 年)-馬祖港埠建設計畫
	交通建設	國內商港未來發展及建設計畫(106 110 年)-金門港埠建設計畫
	交通建設	臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110 年)
	交通建設	國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫-新莊線、蘆洲支線
	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年(104-111 年)計畫
	交通建設	臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫
	交通建設	國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程
	交通建設	高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)
	交通建設	環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫
	交通建設	國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道工程
	交通建設	淡江大橋及其連絡道路新建工程
	交通建設	台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫_信義線東延段
	交通建設	省道改善計畫(108~113 年)
	交通建設	增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫
	交通建設	西濱快速公路曾文溪橋新建工程
	交通建設	台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫(臺東段)

政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形		
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫_萬大-中和-樹林線(第一期)
	交通建設	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統 延伸至中壢火車 站規劃報告及周邊土地發展計畫
	交通建設	桃園航空城機場園區用地取得計畫
	交通建設	重要觀光景點建設中程計畫 (109-112 年)
	交通建設	增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫
農委會	農業建設	花東地區有機農業發展計畫(第二期)
	農業建設	國土生態保育綠色網絡建置計畫
	農業建設	桃園農業物流園區建設計畫
文化部	文化設施	「國美躍昇～邁向國際級美術館建構計畫」
	文化設施	跨域匯流・傳統入心－國立傳統藝術中心公共建設跨域加值發展計畫
	文化設施	國立國父紀念館跨域加值計畫
	文化設施	國立歷史博物館升級發展計畫
	文化設施	國家人權博物館中程計畫
	文化設施	多元文化交織・古蹟風華再現－中正紀念堂服務升級計畫
	文化設施	臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫
	文化設施	空總臺灣當代文化實驗場第二期整體發展計畫
	文化設施	國家漫畫博物館計畫(106-111 年)
科技部	經濟建設	科學城公共建設計畫-科技部
	衛生福利設施	新竹生物醫學園區興建第三生技大樓中長程計畫(109 年至 112 年)
	經濟建設	新竹科學園區建設計畫
	經濟建設	中部科學園區建設計畫
	經濟建設	南部科學園區
	經濟建設	中興園區籌設計畫
原住民族委員會	都市及區域發展	原住民族經濟產業發展 4 年計畫(107 年至 110 年)
	交通建設	原住民族部落特色道路改善計畫 (107~110 年)
客家委員會	文化設施	火車頭園區建置計畫
	文化設施	客庄創生及環境營造計畫
國立故宮博物院	文化設施	新故宮-故宮公共化帶動觀光產業發展中程計畫
中央研究院	經濟建設	中央研究院南部院區計畫

資料來源：本計畫彙整

第三節 交通、產業、城鄉發展及其他涉土地使用之跨域內容

本節首先由前述各相關文獻及部門政策計畫綜整北部、中部、南部各區域所存在之議題，再者，進一步依據本章前節所研擬之都會區域計畫第一階段之議題篩選原則(要件)，初步篩選出北部、中部、南部各區域適宜由都會區域計畫處理之關鍵跨域議題。

一、各區域議題盤點

由前述各相關文獻及部門政策計畫綜整北部、中部、南部各區域所存在之議題如表 3-3~表 3-6 所示。

表 3-3 北部區域議題綜整表

編號	議題	類別	來源	年度
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	產業	區計一通會議紀錄	83
2	本計畫草案僅列有臺北都會區、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。	城鄉	區計一通會議紀錄	83
3	為處理臺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。	機制	區計一通會議紀錄	83
4	北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長。	城鄉	區計一通會議紀錄	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。	城鄉	區計一通會議紀錄	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。	城鄉	區計一通	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。	城鄉	區計一通	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。	城鄉	區計一通	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。	產業	區計一通	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。	交通	區計一通	84
11	臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。	產業	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	交通	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，臺北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-臺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。	交通	國土空間發展策略計畫	99
14	評估在臺北設置大型多功能物流中心。	交通	國土空間發展策略	99

編號	議題	類別	來源	年度
			計畫	
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。	交通	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	城鄉	國土空間發展策略計畫	99
17	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。	交通	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。	城鄉	內政部國土審議會	109
19	基隆市政府提出之都會區域計畫對國土具正面效益，請新北市政府說明對於此機制與解決交界問題的看法。	城鄉	內政部國土審議會	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。	交通	內政部國土審議會	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。	產業	內政部國土審議會	109
22	面對各縣市既有產業耐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？並與基北桃國土計畫內容調和	產業	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。	交通	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	機制	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。	城鄉	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。	產業	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」。	交通	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。	城鄉	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。	產業	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。	機制	基隆市國土計畫	110
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、運輸等多項度發展需求，並協調各縣市政府及各目的事業主管機關跨域合作。	機制	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。	城鄉	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。	機制	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。	機制	新北市國土計畫	110

編號	議題	類別	來源	年度
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。	城鄉	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。	城鄉	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。	產業	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。	機制	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)	交通	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。	機制	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。	交通	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。	交通	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。	產業	新竹縣國土計畫	110

資料來源：本計畫彙整

表 3-4 中部區域議題綜整表

編號	議題	類別	來源	年度
1	台中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。	城鄉	區計一通會議紀錄	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。	產業	區計一通會議紀錄	83
3	都會地區戶外遊憩規劃與發展構想（月眉大型育樂區）。	其他	區計一通會議紀錄	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。	交通	區計一通會議紀錄	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。	其他	區計一通會議紀錄	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。	其他	區計一通會議紀錄	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。	城鄉	區計一通會議紀錄	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。	產業	區計一通會議紀錄	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。	交通	區計一通會議紀錄	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。	交通	區計一通會議紀錄	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	城鄉	區計一通會議紀錄	83

編號	議題	類別	來源	年度
	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。			
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。	城鄉	區計一通	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。	其他	區計一通	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，容易造成城市散漫發展。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。	城鄉	區計一通	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。	其他	區計一通	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，造成城鄉不均衡發展亦日趨嚴重。	交通	區計一通	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。	交通	區計一通	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。	其他	區計一通	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，提昇生活品質。	城鄉	區計一通	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。	交通	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。	交通	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	交通	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，北台灣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。	交通	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。	產業	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都會區完整之環狀軌道運輸服務。	交通	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。	城鄉	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。	機制	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。	產業	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	機制	彰化縣國	110

編號	議題	類別	來源	年度
	水域治理、農產資源之分工合作。		土計畫	
30	加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸。	交通	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。	產業	南投縣國土計畫	110

資料來源：本計畫彙整

表 3-5 南部區域議題綜整表

編號	議題	類別	來源	年度
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	城鄉	區計一通會議紀錄	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	產業	區計一通會議紀錄	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	其他	區計一通會議紀錄	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	交通	區計一通會議紀錄	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，對南部區域公共給水調配利用情形	其他	區計一通會議紀錄	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	其他	區計一通會議紀錄	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。	城鄉	區計一通會議紀錄	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。	城鄉	區計一通	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。	產業	區計一通	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。	交通	區計一通	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。	城鄉	區計一通	84
12	環境資源的不當使用，危及生態體系之均衡。	其他	區計一通	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。	其他	區計一通	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。	其他	區計一通	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。	產業	區計一通	84
16	高雄、臺南都會區內各都市計畫土地使用未臻合理。	城鄉	區計一通	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。	產業	區計一通	84
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。	交通	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。	交通	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。	交通	國土空間發展策略	99

編號	議題	類別	來源	年度
			計畫	
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。	交通	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。	交通	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。	城鄉	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。	城鄉	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。	產業	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。	產業	內政部國土審議會	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。	交通	內政部國土審議會	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。	交通	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。	機制	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。	機制	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。	交通	高雄市國土計畫	110
32	考量本市與臺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。	機制	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。	交通	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。	機制	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	屏北地區應優先強化跨域串連。	機制	屏東縣國土計畫	110

資料來源：本計畫彙整

表 3-6 全國通案性之都會區域、跨域議題綜整表

編號	議題	類別	來源	年度
1	集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。	交通	國土空間發展策略計畫	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。	交通	國土空間發展策略計畫	99
3	強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。	交通	國土空間發展策略計畫	99
4	建構都會區域之整合性通勤運輸路網。	交通	國土空間發展策略計畫	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。	交通	國土空間發展策略計畫	99
6	發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。	交通	國土空間發展策略計畫	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。	交通	國土空間發展策略計畫	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。	交通	國土空間發展策略計畫	99
9	進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。	交通	國土空間發展策略計畫	99
10	審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。	交通	國土空間發展策略計畫	99
11	在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。	交通	國土空間發展策略計畫	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。	交通	國土空間發展策略計畫	99
13	國土產業活動分布極化，造成各地區所得不均。	產業	國土空間發展策略計畫	99
14	產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。	產業	國土空間發展策略計畫	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。	產業	國土空間發展策略計畫	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。	產業	國土空間發展策略計畫	99
17	規劃推動「產業創新走廊」。	產業	國土空間發展策略計畫	99
18	強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。	產業	國土空間發展策略計畫	99

編號	議題	類別	來源	年度
19	都會地區發展未落實成長管理，造成無秩序蔓延與擴大。	城鄉	國土空間發展策略計畫	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。	城鄉	國土空間發展策略計畫	99
21	強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。	城鄉	國土空間發展策略計畫	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，北台灣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。	城鄉	國土空間發展策略計畫	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。	機制	國土空間發展策略計畫	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。	機制	國土空間發展策略計畫	99
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。	機制	國土空間發展策略計畫	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。	產業	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。	交通	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	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。	其他	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。	產業/	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。	交通	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。	交通/	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。	交通	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。	城鄉	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。	其他	國土審議會	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。	其他	國土審議會	107
37	基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。	其他	國土審議會	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。	其他	國土審議會	109

編號	議題	類別	來源	年度
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？	機制	國土審議會	110
40	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。	產業	國土審議會	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。	機制	國土審議會	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。	機制	國土審議會	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劃定與整合協調機制預為規範，以利後續推動。	機制	國土審議會	110
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。	機制	國土審議會	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。	交通	國土審議會	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。	城鄉	國土審議會	110

資料來源：本計畫彙整

二、各區域關鍵跨域議題探討

基於本計畫對於都會區域計畫功能、議題性質之認知，本計畫從過去相關計畫、目前重大政策中彙集中央部會及地方需求觀點，從中研析不同空間區域上部門或地方及無法個別單獨處理之空間議題，且透過都會區域計畫具有資源互補、整合，或強化區域機能提升競爭力之機會。且各空間區域皆以「交通」、「產業」、「城鄉發展」及「其他」等四大面向進行檢視，以研析各空間區域欲作為一完整都會經濟生活圈域，在交通、產業、城鄉發展或其他(如：防災、生態環境)等各面向上之條件為何？探討各面向機能是否仍有不足；各面向之主管部門政策或推動作為是否有所配合？以達成跨域整合及區域發展綜效之目標。本計畫針對都會區域之探討內涵面向及空間範疇示意如圖 3-1 所示。

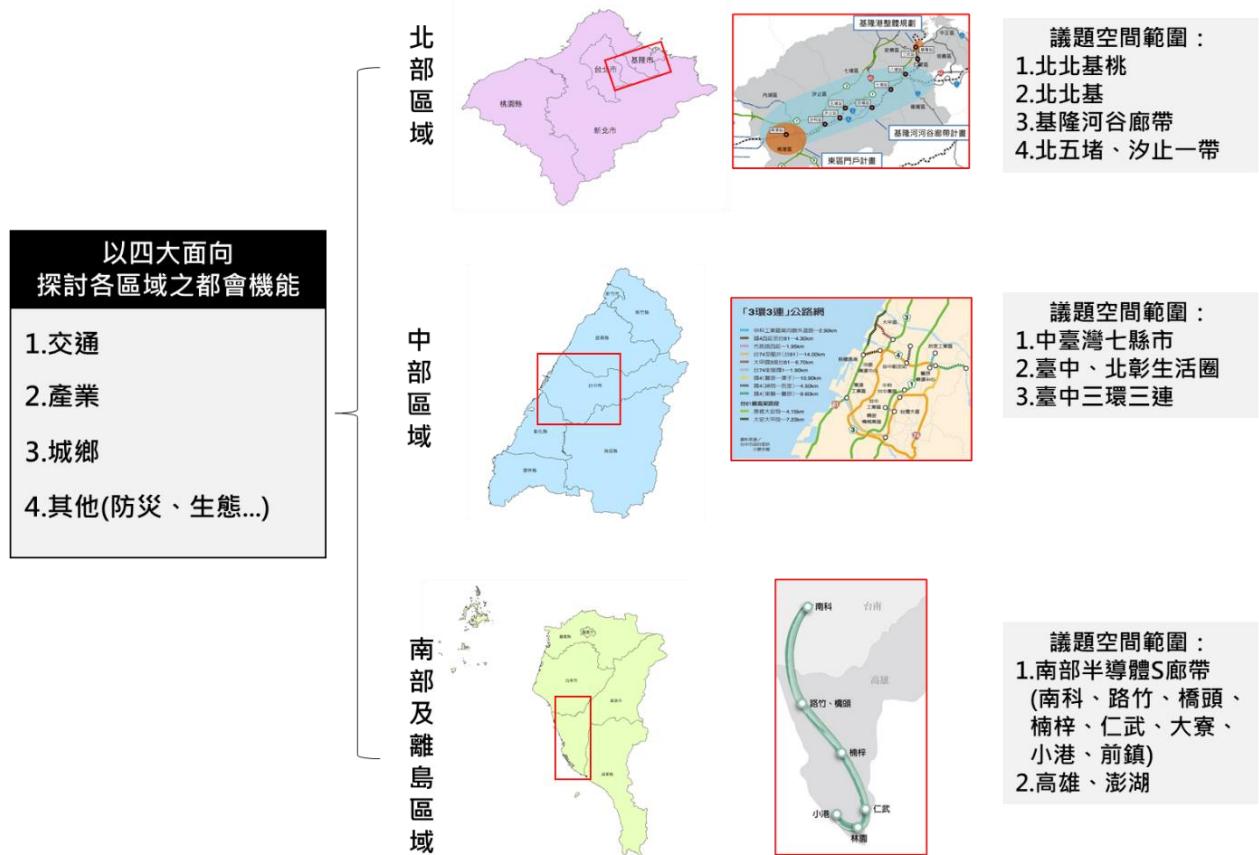


圖 3-1 本案都會區域之探討內涵面向及空間範疇架構圖

經上述由各類相關文獻及部門政策中與都會區域計畫相關之議題盤點彙整，本計畫進一步依據本章前節所研擬之第一階段之議題篩選原則(要件)，初步篩選出北部、中部、南部各區域適宜由都會區域計畫處理之跨域議題，另外亦彙整部分屬於各區域皆存在之通案性都會區域議題。詳細說明如下。

(一) 北部區域關鍵跨域議題

1. 基隆河谷廊帶的產業發展、土地利用轉型及流域跨域治理

基隆市政府提出北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑的整體規劃，期待由都會區域計畫介入統籌協調，另外臺北市願景計畫亦提出面對基隆河谷廊帶的未來發展，應提出都會區域或流域特定區域的因應策略。

2. 松山機場存廢與定位的討論

國土空間發展策略計畫(99 年)及臺北願景計畫(109 年)皆提及松山機場是否遷移的議題，且過去於首都市長選舉也多次被提出。然而，此議題隨著時空環境的變遷、國際情勢與兩岸關係、桃園國際機場捷運的通車（106 年）等，都會引發正反不同的看法。但無可否認的是，松山機場做為北部區域重要的城市樞紐機場，其無論存廢以及未來的發展定位都將是都會區域發展重要的議題。

3. 北部跨縣市就業的居住及通勤課題

區域計畫一通(83 年)曾提出有關住宅建設的議題，另臺北願景計畫（109 年）亦提出首都圈跨區就業情況多且社會住宅資源有限，強調應正視如何解決首都圈居住議題，落實居住正義。另外，桃園市政府提出連結大臺北都會區的捷運系統，希望臺北都會區 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」；基隆市區居民往大臺北地區的大眾運輸需求亦正處規劃階段（民生汐止線、基隆輕軌等）。故首都圈的居住與通勤需求應有整體性規劃與配套措施。

4. 新竹科技產業的發展衝擊周邊縣市地區的跨域議題

由於新竹科學園區的發展用地及產業人才進駐的居住需求，導致相關的影響擴及科學園區以外的地區，例如新竹縣鄰近鄉鎮芎林鄉提出新設立產業園區的構想，而苗栗縣政府也提出應正視苗北(頭份、竹南)逐漸被納入新竹科技產業衝擊範圍的現象。

因應跨縣市的通勤需求增加，109 年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。新

竹縣國土計畫（110 年）提出頭前溪跨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等措施建議；新竹市國土計畫則提出跨縣市的產業發展合作、公共設施（設備）資源整合規劃及交通整合改善規劃等議題。

（二）中部區域關鍵跨域議題

1. 中部產業群聚發展與環境資源利用競合

全國國土計畫（107 年）提及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。然而，區域計畫一通（83 年）提醒，中部區域「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，因中部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」；另外也提及「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」。

因此如何兼顧未來中部區域的產業發展競爭力及環境資源（如水資源、農地）的保育及利用，是重要的跨域議題之一。

2. 中部區域軌道系統建構與城鄉發展整合

臺中市國土計畫提出：「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都會區完整之環狀軌道運輸服務」，並提出「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」；另外，彰化縣國土計畫亦提出：「北與臺中市都會核心發展、東與南投縣觀光資源整合、南與雲林縣水域治理、農產資源之分工合作。」、「加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸」。因此，臺中都會區捷運路網規劃建設與高鐵臺中站、北彰化等地區的產業及城鄉發展應進行整體規劃。

（三）南部區域關鍵跨域議題

1. 南高屏的共同生活圈規劃

區域計畫一通（83 年）提及屏東市及鄰近鄉鎮為共同生活圈，應併同高雄都會區整體規劃，屏東可容納高雄過於集中的人口與產業發展。高雄國土計畫（110 年）提及「臺南市、高雄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。」；屏東縣國土計畫（110 年）提及「高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力」、「屏北地區應優先強化跨域串連」。

2. 臺南市與鄰近嘉義縣、高雄市之跨域治理

臺南市國土計畫（110 年）提及「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。」

3. 南部國際機場的發展倡議

國土空間發展策略計畫（99 年）提出「高雄國際機場現址因受面積及發展腹地限制，故倡議發展南部新國際機場；並建議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」。然 109 年交通部於國土審議會的意見指出「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。」因此，對於未來是否興建新的南部國際機場或是提升既有的高雄國際機場規格，出現不一致的意見。

（四）各區域皆存在之通案性跨域議題

對於上述已盤點的相關跨域議題，若不屬於北、中、南部區域或無特別指涉相關空間區位者，本案暫將此類議題歸為全國通案性議題（附表四），主要來源為國土空間發展策略計畫（99 年）、全國國土計畫（107 年）及內政部國土審議會（109-110 年）等。若該議題在不同的計畫中皆被提及，或在同一來源中被多次提及，本案則將其整併後說明如下：

1. 重要海空港的發展定位並與區域門戶、都會核心建構連結

國土空間發展策略計畫（99 年）提及應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。並且，因應西部高鐵通車，應重新定位西部航空站的中長期發展方向，進行資源整合或整併。

2. 高鐵通車對各區域發展的衝擊與因應

國土空間發展策略計畫（99 年）提出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。」；另外全國國土計畫（107年）提出「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。」、「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。」

3. 評估藍色公路的發展

國土空間發展策略計畫（99年）提出應發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業；全國國土計畫提出（107年），「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。」

4. 產業園區與都會區軌道系統服務

國土空間發展策略計畫（99年）提出產業園區開發未能與國土空間及區域發展配合；國土產業活動分布極化，造成各地區所得不均。大型產業園區、大型觀光遊憩地區等應評估哪些地區有可能需要新的軌道系統之服務，並提出區域通勤鐵路應進行整體可行性評估與規劃，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。全國國土計畫（107年）提出「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」。

5. 都會區域計畫與跨域治理的重要

內政部國土審議會（110年）多位委員提及有關都會區域計畫的推動機制，是由地方政府提出或由中央政府主導，各有相關不同意見。但從提升國家競爭力的角度，透過跨域合作治理達成區域整合、促使資源配置達最大效益，對於研擬都會區域計畫的必要性則多具有共識。在國土空間發展策略計畫（99年）及全國國土計畫（107年）皆分別提及應以「集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。」、「都會區域計畫應強調集約發展，使空間規劃布局更符合實際需求」。

彙整北部、中部、南部各區域適宜由都會區域計畫處理之跨域議題，進一步探討該些議題之過去處理狀況、議題現況情形，並初步研提本計畫認為國土計畫之可能切入著力點，及該議題之相關核心對象，以作為後續本計畫持續推動議題深化探討及策略方案研提之參考。北部、中部、南部及離島區域關鍵跨域議題探討分別如表 3-7、表 3-8、表 3-9 所示。

表 3-7 北部區域關鍵跨域議題探討

關鍵議題		基隆河谷廊帶以捷運為軸線驅動之沿線科技產業及場站周邊之 TOD 發展模式儼然成形，未來如何在基隆河沿岸水安全、及各類環境敏感潛勢前提下，達成北臺灣重要產業生活發展區域之目標
議題內容	交通	基隆捷運目前規劃方案為：捷運的台北端終點站將會地下化並延伸至南港站，以便利轉乘高鐵、台鐵及捷運。基隆捷運與民生汐止線在重複的路段將會共軌整合，解決兩線於大同路平行路廊併存會產生龐大量體的問題。民生汐止線也會與基隆捷運整合，社后機廠將提供給民生汐止線與基隆捷運共用。基隆捷運南港至八堵路段已有共識，至於八堵至基隆路段仍在評估不同方案，將再持續規劃討論。
	產業	<p>基隆河流域已於 108 年 4 月解除開發限制，未來可做為產業發展之地區。基隆市期待藉由河谷廊帶定位為連結首都核心與門戶、首都圈發展儲備用地、海洋產業發展場域等角色，輔以完善之機能設施，強化基隆之發展動力；臺北市期待基隆河谷流域達到串連市內科技園區，形成高科技、技術密集之產業軸帶；新北市規劃整合周遭工業區，進而推動大汐止經貿園區，並規劃開發瑞芳第二工業區。</p> <p>基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑受制於行政區界不易聯合整體規劃，然而其應納入國際研發新鎮一併考量產業關聯需求。</p>
	城鄉	基隆市之房價及就業機會基本上低於臺北市及新北市，在大眾運輸便捷性提高之情境下，在短期內可能會造成青壯年離鄉發展，然長期而言考量房價因素，反而可能有利於吸引民眾搬遷至基隆市居住，再利用通勤方式至原工作地點上班，增加基隆市實質居住人口，未來基隆市可研議考量因應捷運建設契機，於各場站周邊地區導入 TOD 發展模式，提高土地使用強度之可能性，並建立緊湊的都市發展區域。
	其他 (防災)	上述產業、交通整體開發區位，與水安全區位競合時如何因應？又在交通建設驅動之下，所帶動之高密度城鄉發展可能，應如何在水安全前提下，達成安全之發展？另外，北臺都會區重要發展軸帶多位於平原、盆地地形，部分地區鄰近活動斷層、洪水平原、土壤液化風險地區，為確保國家永續發展及促進經濟發展，如何促進城鄉發展軸帶、重要廊帶與災害潛勢之調處？
議題來源		<ul style="list-style-type: none"> ■ 「全國國土計畫都會區域計畫前置作業委託案—基隆河谷廊帶都會區域示範計畫(草案)」(109 年) ■ 「基隆市國土計畫」(110 年) ■ 「新北市國土計畫」(110 年) ■ 「臺北市主要計畫銜接全國國土計畫及劃設國土功能分區之應辦規劃及相關作業」(109 年)
議題過去處理狀況		「全國國土計畫都會區域計畫前置作業委託案—基隆河谷廊帶都會區域示範計畫(草案)」(109 年)曾就捷運場站及沿線提出劃設出鄰近

	<p>河川區域及高淹水潛勢之範圍，並提出水安全防災策略。再者亦綜合考量淹水潛勢情形、區位條件而提出建議之產業空間發展順序。惟該計畫僅為研究案、未完成法定程序，尚無實際執行效力。</p>  <pre> graph TD A[都市計畫工業區、倉儲區] --> B[避免產業發展區位條件：排除符合國4、農5條件] A --> C[無/中低淹水潛勢] A --> D[高淹水潛勢] B --> E[無/中低淹水潛勢] B --> F[高淹水潛勢] E --> G[次序1區位] E --> H[次序2區位] F --> I[次序3區位] F --> J[次序4區位] G --> K[是否位於交通節點500m範圍內] G --> L[否] K --> M[次序1-1區位] K --> N[次序1-2區位] I --> O[是] I --> P[否] O --> Q[次序3-1區位] O --> R[次序3-2區位] P --> S[否] </pre>
議題現況情形	<p>今年 11 月，基隆捷運針對南港至八堵路段仍有路線變更的問題，基隆八堵段則有台鐵存廢問題等兩項爭議，而尚未進入興建階段。</p> <p>經濟部水利署現正針對淡水河流域提出相關計畫包括：淡水河流域整體改善與調適規劃、淡水河流域國土計畫特定區域計畫推動(1/2)，嘗試結合其他部門或國土計畫協助解決淡水河流域之洪災問題。</p>
國土計畫可切入著力點	<p>建議以都會區域計畫為統籌，在整體流域水安全(考量跨區逕流分配)之前提下，同時對於區域內之跨縣市交通運輸、產業發展定位等進行全面性考量。以區域合作發展為核心，同時考量災害與城鄉發展的權衡，追求安全前提下的發展。</p>
該議題相關核心對象	鄭安廷、吳清如、李鴻源

表 3-8 中部區域關鍵跨域議題探討

關鍵議題		中部都會區域之運輸路網發展不足且不均，區域內生活圈、產業與資源點之定位不明確，資源間之串聯與流通性仍需改善
議題內容	交通	<p>依據相關計畫，交通運輸議題在中部區域相關計畫不斷被重複提及，包括：中部區域性交通運輸路網發展不足且不均、應考量多提供跨縣市多元綠色觀光運具智慧整合服務、山海環線架構臺中都會區完整之環狀軌道運輸服務等。</p> <p>中臺灣地區主要具備公路、鐵路、高速鐵路等三種交通系統功能，並以公路交通為主，其餘兩項則以長途運輸為主要用途，然中臺灣區域之大眾交通運輸因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之情形，進而導致生活圈無法拓展以及往返不同縣市過度費時等問題。</p>
	產業	區域內之產業物流，甚至地區發展定位，應與交通運輸系統問題一同考量，包括：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、區域農業合作及轉型(低耗水高科技)等。
	城鄉	中科二林園區位於彰化縣二林鎮東北側，包括台糖萬興農場及台糖大排沙農場，面積 631 公頃；中興園區位於南投縣南投市中興新村都市計畫區內，面積約 36.58 公頃。然而，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。
	其他	嫌惡性設施跨區域處理問題。
議題來源	<ul style="list-style-type: none"> ■ 臺灣中部區域計畫(第一次通盤檢討)(85 年) ■ 全國國土計畫之都會區域計畫前置作業委託案(109 年) ■ 中部各縣市國土計畫(110 年) 	
議題過去處理狀況	<p>原先中彰投苗區域治理平台的合作基礎下，臺中市盧秀燕市長上任後擴大邀請新竹縣、雲林縣及嘉義市加入，自 108 年 4 月 12 日年成立「中臺灣區域治理平台」，共同簽署「中臺灣區域治理合作宣言」。中臺灣七縣市區域平台在「空汙環保」、「經濟發展」、「交通建設」、「觀光旅遊」、「農產行銷」、「衛生安全」等六大議題進行資源共享，互補互利。</p>	
議題現況情形	<p>交通運輸方面，依據臺中市政府交通局 108 年初步進行路廊分析，臺三線適合採高架捷運系統，此路廊途經中興大學、大里聯合行政中心、台中軟體園區、霧峰市中心、立法院中部辦公室、亞洲大學、光復新村、草屯市中心、中興新村、南崗工業區、南投市中心、南投縣政府等重要旅次進出點，總路線長度約 30 公里，預定設置 20 站，目前臺中市提案可行性研究計畫尚未獲中央核定。</p> <p>「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(第一次通盤檢討)」，已完成規劃案期末報告，正研商公展草案內容，預計今(2021)年底前辦理公開展覽及召開說明會。</p> <p>嫌惡性設施方面，南投縣政府在「中臺灣區域治理平台」110 年度會議中，曾提案建請臺中市政府及彰化縣政府協助處理南投縣之廢棄物。</p>	
國土計畫可切入著力點	<p>建議以都會區域計畫為統籌，對區域內之交通系統串聯做全域性之規劃，同時考量整體區域內之產業物流、縣市地區發展定位、區域農業合作及轉型以及跨區域嫌惡性設施及分配。</p>	
該議題相關核心對象	馮正民、吳清如	

表 3-9 南部及離島區域關鍵跨域議題探討

關鍵議題		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
議題內容	交通	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。
	產業	<p>配合台商回台土地需求，經濟部邀集國家發展委員會、內政部營建署等共同研商中南部產業園區開發方案，行政院行政院 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。</p> <p>然而，經濟部產業園區、科技部科學園區及縣市政府所轄相關工業區等缺乏整體性規劃，且欠缺交通運輸、生活機能、居住環境等之相關配套考量，恐因產業開發所帶來之大量工作人口衍生諸多面向問題。</p>
	城鄉	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。
	其他(廢棄物、生態)	臺灣離島受限資源條件，無論是海島資源轉型利用、加值製造加工產品或是活化歷史文化等，觀光發展為常見之經濟發展產業。然而，離島觀光產業的推廣發展下，不只是資源必須仰賴本島的來回輸送之外，衍生的廢棄物必須仍要仰賴航運至本島清運，故離島與本島之間實質上存在密不可分之關係。是以，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？以及，在容受力框架下，如何落實離島永續觀光之發展？
議題來源	<ul style="list-style-type: none"> ■ 北高雄產業園區設置計畫(110 年) ■ 「高雄市國土計畫」(110 年) ■ 「澎湖縣國土計畫」(110 年) 	
議題過去處理狀況	<p>南部科技產業 S 型廊帶缺乏交通、生活、居住及生態環境等之整體考量為新議題。</p> <p>「澎湖縣一般廢棄物轉運及再利用處理計畫」(101)，馬公市(含虎井、桶盤)、湖西鄉、白沙鄉(含大倉、吉貝、鳥嶼、員貝)垃圾已轉運至高雄縣政府岡山焚化廠，本計畫實施後(100 年)垃圾轉運之鄉市增加西嶼鄉，102 年綜合處理園區完工後，各掩埋場依使用情形屆滿封閉或轉型為天災應變暫置場，衛生掩埋場數至少降至 5 座以下。</p>	
議題現況情形	<p>「配合台商回台土地需求，中南部產業園區開發方案」雖已形塑南部科技產業 S 型廊帶，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。</p>	

	<p>高雄科技S廊道，落點哪些產業園區？</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重要開發案(新地)</th><th>定位 / 產值</th><th>面積</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南科高雄園區（路竹）</td><td>光電、醫材與航太</td><td>567公頃</td></tr> <tr> <td>橋頭科學園區</td><td>半導體等高科技 / 1800億台幣</td><td>267公頃</td></tr> <tr> <td>循環技術暨材料創新研發中心（楠梓）</td><td>先進材料研發</td><td>55.49公頃</td></tr> <tr> <td>楠梓科學園區（原中油五輕廠址）</td><td>半導體先進製程</td><td>183公頃</td></tr> <tr> <td>仁武產業園區</td><td>低耗能、低汙染製造 / 242億台幣</td><td>74公頃</td></tr> <tr> <td>亞洲5G IoT創新園區</td><td>新創基地 / 1200億台幣</td><td>58公頃</td></tr> </tbody> </table> <p>綜合整理：林麗琪</p> <p>The map illustrates the S-shaped industrial corridor in Kaohsiung, spanning from the South Science Park (南科) in the north to Lin-Yuan (林園) in the south. Key locations marked include Lutrust (路竹), Jiute (橋頭), Nanzih (楠梓), Xiaogang (小港), Renwu (仁武), and Linyuan (林園). The corridor follows the coastline, connecting these industrial clusters.</p> <p>「澎湖縣國土計畫」(110 年)，「廢棄物資源永續循環再利用」持續推動辦理垃圾境外處理工作。「在地之長期廢棄物處理技術與設施建置」，則提出為長遠解決澎湖縣垃圾最終處理問題，未來應積極研擬長遠之綜合型自主處理垃圾方案，含廢棄物之收集、回收利用、焚化、底灰掩埋、環境監測等。</p>	重要開發案(新地)	定位 / 產值	面積	南科高雄園區（路竹）	光電、醫材與航太	567公頃	橋頭科學園區	半導體等高科技 / 1800億台幣	267公頃	循環技術暨材料創新研發中心（楠梓）	先進材料研發	55.49公頃	楠梓科學園區（原中油五輕廠址）	半導體先進製程	183公頃	仁武產業園區	低耗能、低汙染製造 / 242億台幣	74公頃	亞洲5G IoT創新園區	新創基地 / 1200億台幣	58公頃
重要開發案(新地)	定位 / 產值	面積																				
南科高雄園區（路竹）	光電、醫材與航太	567公頃																				
橋頭科學園區	半導體等高科技 / 1800億台幣	267公頃																				
循環技術暨材料創新研發中心（楠梓）	先進材料研發	55.49公頃																				
楠梓科學園區（原中油五輕廠址）	半導體先進製程	183公頃																				
仁武產業園區	低耗能、低汙染製造 / 242億台幣	74公頃																				
亞洲5G IoT創新園區	新創基地 / 1200億台幣	58公頃																				
國土計畫可切入著力點	建議以都會區域計畫為統籌，整體考量南部區域產業軸帶之交通及城鄉跨域問題，而非空有「產業計畫」。另外，有關澎湖與南臺灣縣市在資源輸送與廢棄物清運之跨域運作機制，以及離島之觀光產業與經濟厚植等亦可一併於南部都會區域計畫中納入考量。																					
該議題相關核心對象	林建元、李永展																					

第四章 後續工作執行構想

第一節 都會區域計畫推動平台

一、臺灣過往平台推動經驗

在全球化浪潮中，單一直轄市、縣(市)已不足以成為一個有規模且具效率的單元經濟體，如產業的佈局、水土的治理、都會的發展等皆需跨行政區協調。行政院 99 年「國土空間發展策略計畫」為國內平台推動重要分水嶺。之前多採「**地方自主合作模式**」，在彼此互惠的原則下建構空間夥伴組織，由縣市政府自主性橫向串連運作；之後則透過「**中央協助地方模式**」，要求施政議題採跨行政區界或跨部門的作法，如水資源管理、垃圾處理問題、防救災、產業發展、區域運輸等，積極鼓勵鄰近縣市進行跨域合作，並以議題導向式形成各式不同範圍之跨縣市合作。

「**中央協助地方模式**」搭配預算分配機制逐漸成為平台運作主流。區域內之共同事項，應先經過平台討論協調建立共識，形成共同提案，並推動實施建設。中央計畫型之補助，應符合平台審議通過之整體發展規劃，或經該平台審議通過之區域型計畫為優先補助對象，以達到區域內各縣市共享共榮的效果。然而，不同區域之平台因其特殊性仍有差異，以下大致以北臺、高屏、離島、雲嘉南四大型態進行說明：

- (一)北臺區域合作平台是以「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」為協商平台及決策核心，就八大議題分由各地方政府主政(如新北市負責產業發展)，並採「分組分議」原則運作，設立各工作小組，統籌議題的規劃、協調、推行與追蹤。平台運作無委辦單位，每年採輪值方式，負責平台運作。
- (二)高屏區域合作平台則是由「高屏首長會報」為協商平台及決策核心，無固定議題，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，負責推動平台運作。
- (三)離島區域合作平台是透過「合作備忘錄」，設立工作小組負責議題設定與協調，最後則是透過首長會議進行決策。由於離島有「離島建設條例」，因而設有離島建設指導委員會。平台運作有委辦單

位，透過工作小組蒐集地方議題，以實施方案形式與離島建設指導委員會進行溝通。

(四)雲嘉南平台則是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。

二、國外空間規劃跨域平台模式

歐美許多國家以及亞洲的日本、韓國等在空間規劃上，亦依其國情與面臨之議題，採用的跨域合作模式，包括非正式的論壇、合作備忘錄，或是較正式的契約簽署、工作小組或公私法人的組成等。由於臺灣國土計畫架構與日本舊國土總合開發法（以下簡稱「舊國總法」）下全國總合開發計畫、都府縣總合開發計畫、地方總合開發計畫、特定地域總合開發計畫的架構類似，且國情上較為接近，其新國土形成計畫與國土利用計畫的脈動亦受臺灣所關注，以下針對日本跨域平台模式進行說明。

由地方主導的地方總合開發計畫為跨都府縣之綜合開發計畫，是由兩個以上的都府縣透過協議所擬定的計畫，在地方自治體的本位主義下，幾乎難以達成協議。因此在舊國總法 1950 年公告實施後 6 年，首都圈等三大都市圈的整備法以及東北地方等五大地方開發促進法陸續制定，各相關計畫也依次在國家主導、國家擬定下誕生，舊國總法下的地方總合開發計畫近乎形同虛設。此外舊國總法的計畫體系過於複雜，反而無法發揮良好的指導機能。

因此在 2005 年舊國土總合開發法修法並更名為國土形成計畫法後，原本的計畫體系被簡化調整成全國計畫與廣域地方計畫兩個層次，兩者皆由國家擬定，強調跨域間的合作與資源的整合。日本廣域地方計畫與臺灣都會區域計畫一樣屬於跨域型計畫，並沒有對應的行政主體，因此在國土形成計畫法第 10 條中，規定了廣域地方計畫協議會的組成，以作為計畫擬定與實施時溝通協商、凝聚共識的平台。協議會的成員包括了該廣域範圍內的國家級地方行政機關、都府縣及政令市、市町村、緊臨計畫範圍外之地方公共團體，以及其他與計畫實施密切相關者，如圖 4-1 所示。

在計畫協議與擬定過程中，協議會需要納入學者專家、居民的意見，以及市町村的提案，並可要求相關行政機關提供資料、表示意見、說明意見、或其他協助。國土交通省則扮演支援性的角色，負責處理協議會的庶務。計畫完成後，由國土交通大臣核定之。

以日本首都圈廣域計畫為例，除了各中央省廳之關東行政機關、範

圍內之都府縣與政令市外，由全國市長會關東支部長和關東町村會長代表首都圈市町村之地方公共團體，關東商工會議所連合會副會長亦為成員之一。此外雖不在計畫範圍內，考量其與計畫息息相關，國土交通省東北地方、北陸地方、中部地方等之地方整備局長、環境省中部地方環境事務所長、福島縣知事、新潟縣知事、長野縣知事、靜岡縣知事皆列為協議會之成員。至於庶務的處理，則是由國土交通省關東地方整備局下設首都圈廣域地方計畫推進室負責。

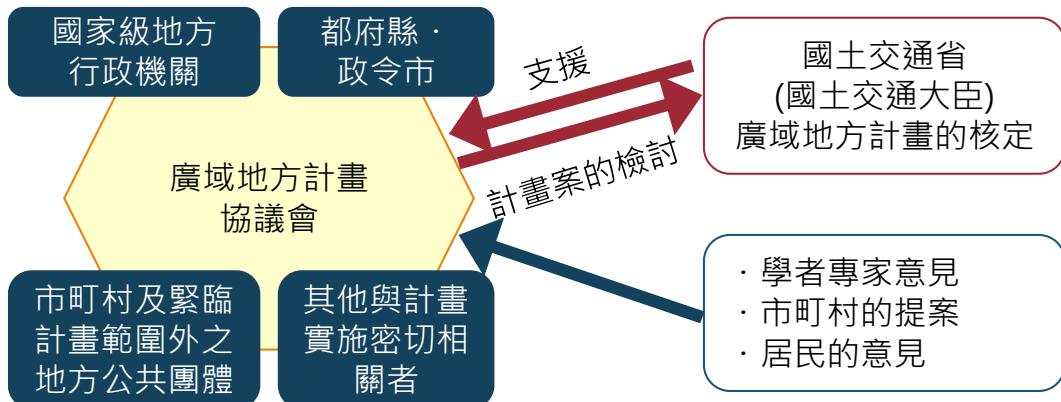


圖 4-1 日本廣域地方計畫形成機制

三、本案平台模式初步構想

參考國內既有平台之運作經驗，及都會區域計畫之議題性質，本計畫建議都會區域計畫推動平台之定位、構想與運作方式說明如下，並研擬都會區域計畫推動平台組成模式構想如圖 4-2 所示。

(一)定位：為具有整合協調功能之平台，視需求由都會區域計畫之研擬主管機關啟動平台，並邀集議題相關之部會、縣市政府等進行研商，屬任務性質。

(二)運作方式：建議依據都會區域計畫之各階段推動重點工作，組成不同之平台任務成員。

- 先期階段(110-111 年)：以都會區域計畫主管機關(即內政部營建署)、主管機關委託之專業團隊、以及議題之領域核心專家(即本計畫之第一階段議題式系列演講之講者)組成。此階段之平台任務為蒐研及理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處，並且由此階段之平台成員共同探討、發想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，及納入後續對於該議題未來推動之想像與可能的解決方案。

- 中期階段(112-114 年)：此階段之平台任務重點為針對數個重要關

鍵都會區域計畫議題提出實質可行解決方案。故除了先期階段(110-111年)之平台成員組成之「核心工作小組」之外，建議再加入議題涉及之部會代表及地方政府組成「實務執行小組」，另外再加入部會代表退休之首長、政務委員等組成之「策略智囊小組」等，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。

3. 長期階段(115-116年)：此階段平台成員仍維持由前一階段之「核心工作小組」、「實務執行小組」及「策略智囊小組」所組成，此階段之平台任務重點為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。

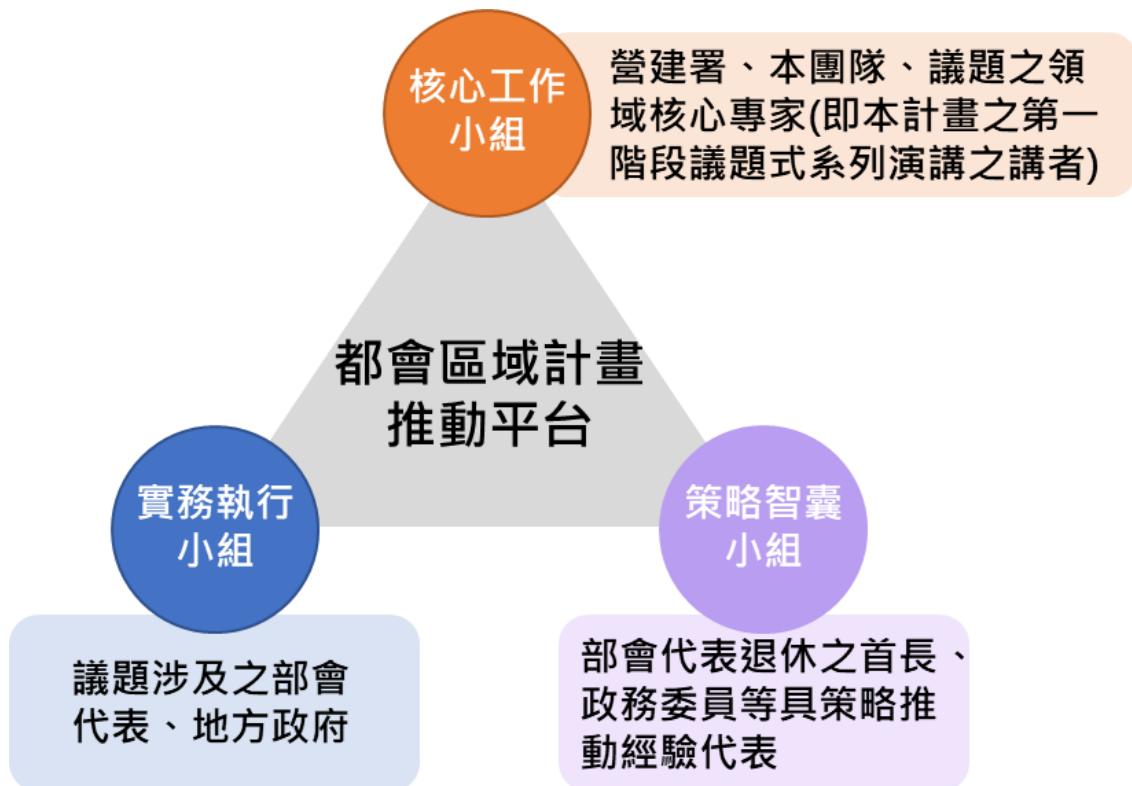


圖 4-2 本案都會區域計畫推動平台組成模式構想圖

第二節 研擬都會區域先期研究計畫

本計畫目前已初步篩選指認各區域之關鍵跨域議題，後續將經由工作會議、演講、座談會及訪談等設計所得之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。再者，基於都會區域計畫屬於全國國土計畫層級之優位性，本計畫後續應研擬之都會區域先期研究計畫將從區域整合角度，以協助解決部門與地方在空間發展遭遇之困境為出發點，就相關實際案例，例如：北部都會區域面臨桃園煉油廠遷址問題，或是南部都會區域從台南沙崙、高雄左營及屏東間的交通與產業資源整合的問題等，針對特定議題研提具體建議作法，以發揮計畫指導功能並達成區域資源共享目標。

故本計畫後續將選擇一區域優先推動都會區域計畫先期研究，其內容含括該區域的議題盤點、解決對策、具體推動構想與策略方案等，選擇案例時，則主要依據「議題具操作可行性」、「議題具急迫性」、「議題具重要發展需求性」等三準則評估各區域之議題狀況，做為選取先期研究區域的篩選排序原則。

確認都會區域先期研究計畫之研擬區位範圍後，本計畫在研析該區域議題及解決對策、思考具體推動構想與策略方案時，亦將考量都會區域計畫有關議題解決之實務執行面，即考量都會區域計畫內容必須連結與匡列後續建設費用(或許可考量納入都會區域計畫之「執行計畫」章節)，對於中央各部會而言，亦能協助其加快改善土地問題，並可發揮跨部門之綜效。再者，計畫推動時必須尋求雙贏，使都會區域範圍內之兩地或多地區各得其利，方可建立共同需求的計畫推動。後續推動作法初步研擬包括：(一)盤點各縣市之跨域「需求」；(二)盤點建設計畫，包括交通、產業、城鄉及其他(安全防災、生態等)；(三)「規劃」整合計畫內容，協調各部門計畫內容，以及協助用地問題；(四)透過都會區域計畫中「執行計畫」明確建立完整的開發內容，並排定期序。

透過上述操作，本計畫方能連結建設計畫，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，確實收到整體規劃之綜效。

第三節 辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談

本案預計透過演講、訪談、座談會及論壇等相關活動的舉辦，將政府推動擬訂都會區域計畫及建構平台之政策作為，與各級政府有關單位及產官學界進行專業意見交流與整合。座談會、論壇及訪談之系列規劃說明如下圖 4-3 所示。

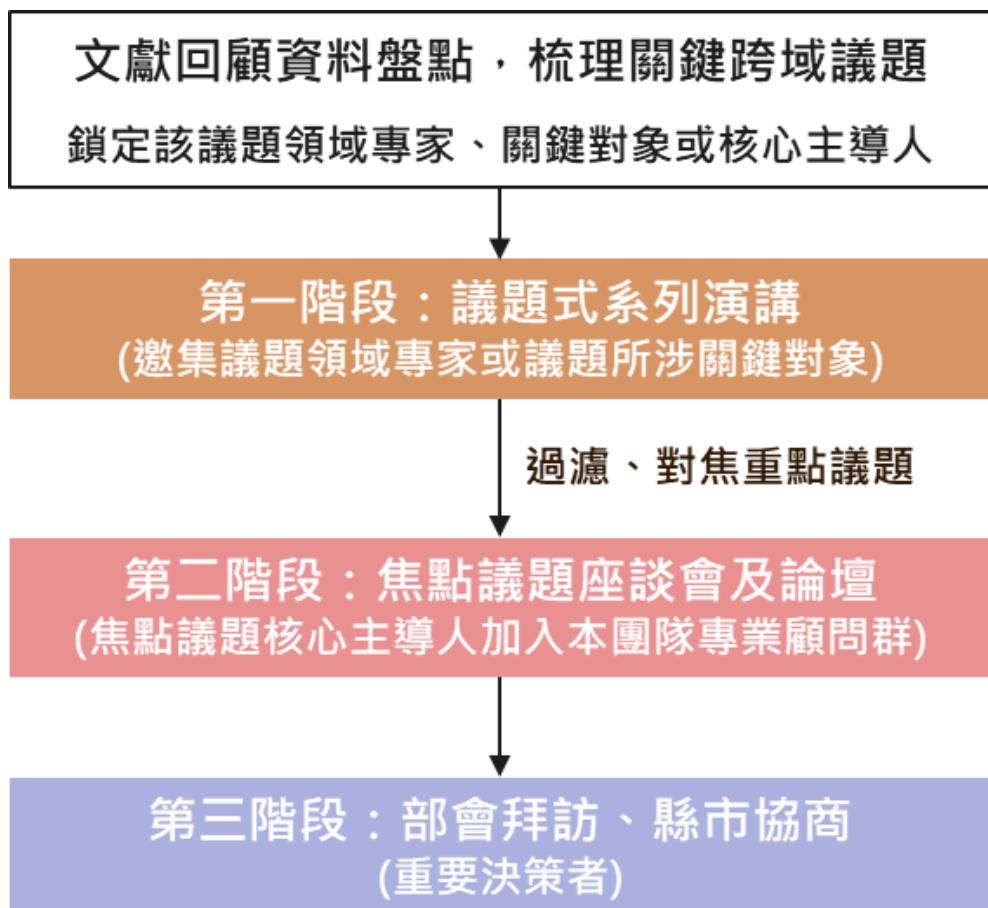


圖 4-3 本案演講、座談會、論壇及訪談之系列規劃架構圖

一、演講

本計畫透過文獻回顧資料盤點過程，已初步梳理並篩選國土計畫、產業、交通運輸及跨域治理等面向之關鍵跨域議題，並就該些議題鎖定該領域專家或議題所涉關鍵對象，邀集其對於該議題進行演講，透過演講議題設計，挖掘理解該議題之過往歷程、過去推動關鍵難處，並邀集各方專家共同發想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，及納入後續對於該議題未來推動之想像與可能的解決方案。目前規劃辦理演講內容如表 4-1 所示。

表 4-1 演講辦理規劃

都會區域計畫系列專題講座	
(一)主題：國土與部門發展	(二)主題：都會區域之推動
<ul style="list-style-type: none"> ■ 吳清如：城鄉及交通(已排定於 111.01.05 辦理) ■ 郭翡翠：跨域治理 ■ 黃新薰：區域運輸規劃 ■ 高惠雪：產業政策 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 郭翡翠：智慧國土與其他都會區域相關議題 ■ 陳慧君：高鐵政策對應國土空間需求 ■ 馮正民：都會區域之城鄉發展與交通運輸 ■ 鄭安廷：產業部門對於區域及國土利用影響

二、座談會

本計畫將藉由座談會的籌辦以及會議實錄製作，綜整專家意見並收斂討論內容，故辦理時程及主題將配合各階段預期成果規劃。舉辦地點原則以主辦機關所在的北部地區為主，未來實際執行方式及擬邀請與談的專家名單，將待後續工作會議再與委辦單位確認。目前初步規劃構想如下表 4-2 所示。

表 4-2 座談會辦理初步規劃

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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
第二場	111 年 05 月	都會區域計畫推動平台與機制建議	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
第三場	111 年 07 月	都會區域計畫示範先期研究計畫之探討	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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

三、論壇

本案預計於期末階段辦理兩場論壇，目的為與產官學界廣泛交流並凝聚推動都會區域計畫之共識。初步規劃以團隊豐沛學術資源及網絡，將系列演講與論壇結合舉辦，兩場主題方向一致，惟將設定適合區域特性的子題。系列演講與論壇實際辦理方式將待後續工作會議與委辦機關討論決定，初步辦理規劃如表 4-3 所示。

表 4-3 論壇辦理初步規劃

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	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

四、中央部會及縣市政府訪談協商

本案預計進行至少兩梯次的機關訪談(視計畫需求機動彈性增加)，第一梯次聚焦在都會區域的關鍵跨域議題與策略之意見蒐集，對象以中央政府層級的交通、產業與城鄉發展相關部門為主，第二梯次擬以未來做為都會區域先期研究計畫區域的縣市局處首長為對象，就該區域已盤點的跨域議題內容、平台機制等問題進一步探討。初步規劃辦理方式如下表 4-4 所示。

表 4-4 訪談辦理初步規劃

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

表 4-5 工作進度規劃、報告提交檢核及後續各項會議期程規劃表

工作計畫內容與檢核點	110年				111年												112年			
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月		
(一)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之跨域議題																			
	2. 行政院核定之相關計畫																			
	3. 都會區域計畫相關委辦案之研究成果																			
(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	1. 相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策																			
	2. 盤點「交通、產業、城鄉發展」部門之重要關鍵議題涉及土地使用之跨域內容																			
	3. 盤點其他部門重要關鍵議題涉及土地使用之跨域內容																			
(三)都會區域計畫推動平台	1. 研析都會區域計畫推動平台之定位、構想與運作方式																			
	2. 研提推動都會區域計畫各階段工作																			
	3. 研提建議優先擬訂都會區域計畫之區域及優先順序																			
(四)研擬都會區域先期研究計畫	1. 先期計畫之議題盤點、構想與策略方案																			
	2. 計畫優位性之案例與具體做法																			
	3. 規劃方案及配套措施																			
(五)辦理相關會議	1. 工作會議（至少10次）	110.11.25		111.1.7	111.2.22	111.3.29		111.5.24	111.6.28		111.9.27		111.11.29		112.1.10		112.3.3			
	2. 演講(視需求彈性增加)																			
	3. 座談會（3次依各階段主題辦理）																			
	4. 訪談(視需求彈性增加)																			
	5. 論壇（期末擇二都會區各辦理一場）																			
各檢核階段	1. 工作計畫書(110.11.04)																			
	2. 期初報告(110.12.24)																			
	3. 第一次期中報告(111.03.24)																			
	4. 第二次期中報告(111.07.02)																			
	5. 期末報告(112.01.18)																			
	6. 總結報告及驗收(112.03.19)																			

附錄 第一次工作會議意見及處理情形

壹、會議時間：110 年 11 月 25 日(星期四)下午 2 時 30 分

貳、會議地點：營建署 107 會議室

參、會議主持人：林組長秉勳

肆、出席人員：國立成功大學張計畫主持人學聖、本署綜合計畫組林副組長世民、張簡任技正順勝、許代理科長嘉玲、林幫工程司逸璇、魏技士巧蓁、文幫工程司廷琳

伍、會議結論：

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
報告案議題一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
(一)實務執行上，於報告繳交後約隔一個月將辦理審查會議，建議歷次工作會議可以安排在各期報告繳交前，報告繳交後則預留為審查會議辦理時間(即審查會議當月不需排工作會議)。	已遵照修正工作時程表。	表 4-5	P69
(二)有關「演講」及「訪談」等之辦理，建議場次及時間安排上可較為彈性，後續得視本案實際規劃情況調整。	遵照辦理，已酌修工作時程表，並且保留後續視計畫推動需求增加場次之彈性。	表 4-5	P69
(三)本案相關會議活動資訊公告，請業務單位於署網架設國土計畫都會區域計畫專區，俾利周知相關部會及縣市政府線上視訊參與。	後續各項會議活動將遵照提供相關資訊供貴署於署網公告周知。	-	-
(四)請規劃團隊依據前述相關意見調整表 1 各項會議期程。	已遵照修正工作時程表。	表 4-5	P69
討論案議題一：都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析之階段進度，並初步梳理都會區域重要議題內容			
(一)84 年至 85 年北部、中部、南部區域計畫（第一次通盤檢討）之歷次會議資料及中部區域計畫（第二次通盤檢討）資料，請 1 科及 2 科協助提供，並請規劃團隊納入研析。	已遵照補充納入。	表 2-2、表 2-3	P9
(二)有關各直轄市、縣(市)國土計畫回顧部分，臺北市雖不需研擬國土計畫，仍請回顧臺北市願景計畫中是否有跨域議題之相關內容。	已遵照納入臺北市願景計畫相關內容。	第二章第二節	P22
(三)文獻回顧部分除了盤點彙	已遵照增補本計畫對於都會	第三章第一	P29

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
整，應進一步從中研析都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題、機制……等，並就上述面向提出看法。	區域計畫之從中研析都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題等之認知看法。	節	
(四)針對各都會區域之特性、變動趨勢應有所掌握，如中部都會區域，過去常提及水資源具有容受力上限、人口大量集中於臺中等；北部都會區域，則面臨臺北市人口外流，桃園、林口一帶人口增加等現象。	已遵照增補各都會區域之相關研析。	第三章第三節	P42
(五)跨縣市首長會議相關資料及其他相關部會政策或相關計畫中，涉及空間規劃或土地使用之跨域內容等，亦應納入研析。如：交通運輸規劃對於空間之需求；能源需求及綠能是否可能對產業結構造成改變，進而對都會區域造成影響等(即本案工作項目二)。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第三節	P42
(六)北部都會區域之居住、通勤及其所衍生之交通問題，在「103 年都會區域計畫與後續推動實施機制」委辦案中有提及，並提出社會住宅之相關對策，此類城鄉區內的居住議題應評估納入。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第三節	P42
(七)都會區域是否存在無法透過都市計畫處理之議題，而需納入都會區域計畫，如基隆河谷廊帶之大量倉儲區、工業區轉型需求等，請納入研析。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第三節	P42
(八)文獻回顧中，相較區域計畫通盤檢討、全國國土計畫及國土計畫審議會資料中所摘錄之跨域議題內容，縣市國土計畫之內容較能突顯議題之空間區位且議題論述較為深入。建議議題盤點後所羅列之關鍵議題可嘗試與區域計畫通盤檢討、全國國土計畫等尺度較大之議題論述內容有所扣合，進而說明關鍵議題在過去文獻中被提及之過程，或過去文獻中曾提及卻未納入關鍵議題之原因為何(如結構性問題、非空間計畫能處理議題等)。	感謝指導，本計畫目前視先由各相關文獻及部門政策計畫全面盤點北部、中部、南部各區域所存在之議題，再初步依據本計畫研擬之都會區域計畫第一階段之議題篩選原則(要件)，初步篩選出北部、中部、南部各區域適宜由都會區域計畫處理之關鍵跨域議題。後續將經由工作會議、演講、座談會及訪談等設計所得之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。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(九)「106 年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業」案，有提及計畫研擬後缺乏推動及執行機制，此即為本案應著墨重點，希望後續透過本案平台設計達成更多對話。	已遵照納入都會區域計畫推動平台之設計中。	第四章第一節	P61
(十)跨域議題之小結整理除了分就交通、產業、城鄉等面向外，也可考量朝向下列 3 類跨域類型議題進行整理，或亦可再考量其它分類方式，俾議題整理更簡潔： 1. 議題在跨縣市空間上有高度關連性。 2. 議題屬資源支援或互補分工類型。 3. 議題屬資源配置競合而需調和類型。	目前本計畫有關跨域議題除了分就交通、產業、城鄉、其他等面向進行分類外，亦嘗試依據跨空間、跨領域(即跨部會)進行剖析，其中跨空間議題再進一步標示其屬於交通、產業、城鄉類型，或同時涉及不同部門。後續有關議題之分類方式亦將再依據計畫推動而持續討論調整。	表 2-3	P11
討論案議題二：都會區域計畫之功能、定位與議題篩選原則，及本團隊跨域議題研析架構及初擬關鍵跨域議題			
(一)都會區域計畫之定位與平台應是相互關連，而本計畫除了依據國土計畫法施行細則第 5 條規定應研擬項目之外，亦可思考透過計畫面、國土功能分區、土地使用管制等國土計畫法工具發揮其功能。	感謝指導，本計畫屬於全國國土計畫層級，後續將透過指導下位計畫、指導法令修訂(國土計畫土地使用管制規則、使用許可審議規則……等)、指導審議機制等方式發揮其功能。	-	-
(二)建議議題先全面盤點考量，屆時於後續工作會議提出討論，評估哪些是都會區域計畫可以解決之議題，適宜納入都會區域計畫，再研擬為關鍵跨域議題。	遵照辦理，本計畫將先進行全面性議題盤點，再持續篩選評估滾動調整關鍵跨域議題。	第三章第三節	P42
(三)就計畫體系而言，都會區域計畫之空間範疇介於全國及縣市國土計畫之間，而其位階係屬全國國土計畫之一部分。故其計畫尺度應介於全國策略性規劃、縣市實質性規劃之間。	感謝指導。	-	-
(四)都會區域計畫之定性仍以發展導向為主，然若該區域有無可避免之保育、生態議題仍應納入考量，以「安全的城鄉」為訴求。認同規劃團隊以交通、產業、城鄉及其它(防災、生態)四大面向來研析。	感謝認同，本案持續以交通、產業、城鄉及其它(防災、生態)四大面向進行都會區域之議題研析。	-	-
(五)部門難以提出空間資訊，空	本計畫已有盤點交通、產業	第三章第二節	P33

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
間計畫主管機關應如何因應，逐步引導部門提出選址考量(哪些區位條件適宜或不適宜等)，如產業創新條例第4條即規定各中央目的事業主管機關應訂定產業發展方向及產業發展計畫。	及城鄉發展部門與空間規劃相關之政策，並探討各該部門在都會區域空間範圍既有與潛在的議題，嘗試從其他部門角度研析相關跨域議題。至於後續空間計畫主管機關應如何逐步引導部門提出選址考量等更明確部門政策之空間資訊亦將納入後續研析及作為後續部會訪談重點之一。	節	
(六)「議題篩選原則」部分，建議將議題之「可解決性」作為首要條件。	遵照辦理，將以議題之操作可行性為優先排序首要條件。	第三章第一節	P31
(七)有關演講邀約對象，同意郭翡翠(國發會跨域治理推動經驗)、張勝雄(軌道運輸)、黃萬翔、賀陳旦，另建議新增陳慧君(高鐵局)、林楨家(高鐵)、馮正民(高鐵)、高惠雪，工研院產服中心亦可納入。另舉辦型式除了講者說明之外，另建議預留問答時間，徵詢講者對於國土計畫或都會區域計畫之建議。	已遵照辦理，演講型式規劃以1小時演講、30分鐘問答；目前邀約名單包括：吳清如、郭翡翠、陳慧君、馮正民、黃新薰、高惠雪、鄭安廷等。	第四章第三節	P66
附帶結論：請求協助事項，請業務單位提供相關資料			
(一)84年至85年北部、中部、南部區域計畫（第一次通盤檢討）之歷次會議資料及中部區域計畫（第二次通盤檢討）資料，請1科及2科提供。	已取得資料並納入研析。	表2-2、表2-3	P9
(二)行政院99年「國土空間發展策略計畫」之技術報告，請3科提供報告書供團隊印製。	已取得資料並納入研析。	表2-7	P20