

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

期末報告書

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 112 年 1 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
第四節 計畫範疇.....	11
第二章 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析.....	12
第一節 法定計畫涉及都會區域之跨域議題.....	13
第二節 中央或地方政府核定之相關計畫.....	25
第三節 都會區域計畫相關委辦案之研究成果.....	32
第四節 小結.....	36
第三章 都會區域計畫之定位功能及推動策略.....	40
第一節 都會區域計畫之定位、規劃方式及預期成效.....	40
第二節 都會區域計畫之範圍與機能規模.....	46
第三節 都會區域計畫之議題要件與篩選原則.....	48
第四章 都會區域重要關鍵議題與跨域內容.....	51
第一節 相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策.....	51
第二節 建立都會區域跨域議題資料庫.....	62
第三節 篩選及研析深化關鍵議題.....	68
第五章 研擬都會區域先期研究計畫.....	91
第一節 南部都會區域科技產業廊帶為示範區之理由.....	91
第二節 南部都會區域科技產業廊帶之整體規劃推動策略.....	93
第三節 計畫性質、議題及範疇.....	108
第四節 規劃背景及現況分析.....	118
第五節 計畫目標及策略.....	134
第六章 都會區域計畫推動平台.....	141
第一節 過往平台推動經驗.....	141
第二節 都會區域計畫推動平台構想.....	147
第七章 其他事項.....	152
第一節 系列演講、訪談及座談會等辦理成果.....	152
第二節 其他基礎核心研究建議.....	175
附錄一 都會區域跨域議題資料庫.....	178
附錄二 歷次報告審查意見及處理情形.....	198
附錄三 歷次工作會議意見及處理情形.....	229
附錄四 專家學者座談會會議意見及處理情形.....	255
參考文獻.....	263

表目錄

表 1-1 本報告書之章節架構說明	8
表 2-1 區域計畫(第一次通盤檢討)發展議題彙整表	13
表 2-2 區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表(以北部區域為例)	15
表 2-3 全國國土計畫跨域議題彙整表	20
表 2-4 國土計畫審議會相關議題彙整表	21
表 2-5 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題彙整表	22
表 2-6 國土空間發展策略計畫之都會區域議題彙整	25
表 2-7 首都圈跨域議題彙整表	29
表 2-8 都會區域計畫相關委辦案內容彙整表	32
表 2-9 相關委辦案與都會區域計畫體系對照表	35
表 2-10 議題資料庫樣態分析結果表	37
表 2-11 議題資料庫屬性分類結果表	38
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	50
表 4-1 國發會核列重大公共建設計畫彙整表	57
表 4-2 本計畫之跨域議題資料庫(北部區域為例)	65
表 4-3 北部區域關鍵議題研析表	73
表 4-4 中部區域關鍵議題研析表	75
表 4-5 南部區域關鍵議題研析表	77
表 4-6 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)表	79
表 4-7 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)表	80
表 4-8 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)表	81
表 4-9 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)表	82
表 4-10 研析深化關鍵議題(南-1：嘉縣及嘉市範圍)表	83
表 4-11 研析深化關鍵議題(南-2：科技產業廊帶範圍)表	84
表 4-12 研析深化關鍵議題(南-3：高雄及屏北範圍)表	85
表 5-1 全國國土計畫跨域議題及對策方向彙整表	98
表 5-2 國土計畫審議會相關議題及對策方向彙整表	99
表 5-3 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題及對策方向彙整表	99
表 5-4 國土空間發展策略計畫之都會區域議題及對策方向彙整表	100
表 5-5 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」平台會議辦理要件表	103
表 5-6 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」關鍵議題彙整表	109
表 5-7 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」各機能類型涉及之鄉鎮市區	116
表 5-8 台積電進駐後產業需求推估表	127

表 7-1 都會區域計畫系列演講(第一場)內容彙整表	153
表 7-2 都會區域計畫系列演講(第二場)內容彙整表	155
表 7-3 都會區域計畫系列演講(第三場)內容彙整表	156
表 7-4 都會區域計畫系列演講(第四場)內容彙整表	157
表 7-5 都會區域計畫系列演講(第五場)內容彙整表	159
表 7-6 都會區域計畫訪談紀錄(第一場)彙整表	162
表 7-7 都會區域計畫訪談紀錄(第二場)彙整表	163
表 7-8 都會區域計畫訪談紀錄(第三場)彙整表	165
表 7-9 都會區域計畫訪談紀錄(第四場)彙整表	166
表 7-10 都會區域計畫訪談紀錄(第五場)彙整表	167
表 7-11 第一場(北部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表	171
表 7-12 後續二場專家學者座談會辦理日期及場地規劃表	173
表 7-13 第二場(南部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表(暫定).....	173
表 7-14 第三場(中部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表(暫定).....	174

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	7
圖 1-3 本計畫整體操作架構構想圖	8
圖 2-1 本計畫第二章文獻回顧與探討研析之架構圖	12
圖 2-2 首都圈機能願景圖	28
圖 3-1 國土計畫相關法定工作與彈性多元工具說明示意圖	43
圖 3-2 四種規範式目標下的都會區域示意圖	47
圖 4-1 國發會核列重大公共建設計畫空間分布示意圖	61
圖 4-2 都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構圖	63
圖 4-3 跨域議題資料庫空間分布示意圖	64
圖 4-4 跨域議題資料庫議題屬性分類空間分布示意圖	64
圖 4-5 由議題資料庫篩選關鍵議題(1.0)之說明示意圖	70
圖 4-6 篩選關鍵議題(1.0)空間分布示意圖	71
圖 4-7 研析深化關鍵議題(2.0)之研析方式說明圖	72
圖 4-8 北部區域關鍵議題研析空間示意圖	74
圖 4-9 中部區域關鍵議題研析空間示意圖	76
圖 4-10 南部區域關鍵議題研析空間示意圖	78
圖 4-11 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)空間示意圖	86
圖 4-12 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)空間示意圖	86
圖 4-13 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)空間示意圖	87
圖 4-14 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)空間示意圖	87
圖 4-15 研析深化關鍵議題(南-1：嘉縣及嘉市範圍)空間示意圖	88
圖 4-16 研析深化關鍵議題(南-2：科技產業廊帶範圍)空間示意圖	89
圖 4-17 研析深化關鍵議題(南-3：高雄及屏北範圍)空間示意圖	90
圖 5-1 「南部區域—科技產業廊帶範圍」先期研究計畫整體操作架構圖	97
圖 5-2 本計畫建議擬定都會區域計畫之標準作業程序圖	107
圖 5-3 「南部科技產業廊帶」之產業用地盤點	112
圖 5-4 「南部科技產業廊帶」之產業用地、城 2-3、未來發展用地	113
圖 5-5 「南部科技產業廊帶」之交通運輸路線檢視	114
圖 5-6 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」計畫範圍	117
圖 5-7 投資臺灣三大方案之投資金額及預估效益	119
圖 5-8 臺商回臺投資行動方案五大推動需求	120
圖 5-9 臺商回臺投資行動方案五大推動策略	120

圖 5-10 高雄市空間發展架構示意圖	124
圖 5-11 高雄市規劃產業區位分布圖	125
圖 5-12 高雄市半導體為核心之產業布局圖	126
圖 5-13 S 廊帶產業園區選址原則(鄰近交通要道、符合國土發展方向)評估圖 ..	127
圖 5-14 S 廊帶產業園區選址原則評估結果圖	128
圖 5-15 半導體之關聯產業區位規劃布局圖	129
圖 5-16 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之功能分區判斷說明示意圖 ..	135
圖 5-17 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之功能分區劃設結果圖	136
圖 5-18 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之空間發展願景示意圖	136
圖 5-19 產業部門空間發展策略示意圖	137
圖 5-20 運輸部門空間發展策略示意圖	139
圖 6-1 北臺區域發展推動委員會組織架構圖	143
圖 6-2 日本廣域地方計畫形成機制	145
圖 6-3 紐約都會區域規劃委員會組織架構圖	146
圖 6-4 先期規劃階段之平台運作機制構想示意圖	148
圖 6-5 法定計畫階段之平台運作機制構想示意圖	150
圖 7-1 本案演講、訪談及座談會之規劃架構圖	152
圖 7-2 第一場(北部場)專家學者座談會辦理過程	172
圖 7-3 各基礎核心研究子計畫與都會區域計畫之關聯分析圖	177

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。

再者，本團隊重新組構五大工作項目，繪製本計畫之整體操作架構構想如下圖 1-3 所示。本計畫由「議題」及「平台」兩大部分組成，「議題」部分主要透過「都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析」進行盤點，及透過「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」進行關鍵跨域議題之篩選梳理；而「平台」部分則分就都會區域計畫先期規劃、法定計畫、告實施後等三大階段分別提出其運作機制構想，並在本計畫中進行「先期規劃階段平台」之實質運作。另外，透過「辦理系列演講、論壇、座談會及訪談」，協助本計畫鎖定都會議題之相關利益關係人、確認都會區域適宜之規劃範圍及規劃方式、釐清跨域議題之網絡關係、研提討論可能之策略方案，這些素材要件將作為後續建構及運作本案「都會區域計畫先期規劃階段之平台」之前置作業。再者，將「關鍵跨域議題」篩選梳理之階段成果，在現階段(即先期規劃階段之平台)中進行進一步之議題研析及共同討論設計策略方案。最後，則就各區域重要跨域議題及可能方案中較具推動意願及共識、較具急迫性或具重要發展需求性之區域，進行「都會區域先期研究計畫」之研擬示範，而該先期研究計畫亦將依據研擬過程之需求彈性辦理數次平台會議，而其餘區域則提供相關策略建議、協助部門媒合協商、或建議另案辦理規劃等。

最後，配合前述各項工作項目，安排本報告書之章節架構及內容說明如表 1-1 所示。

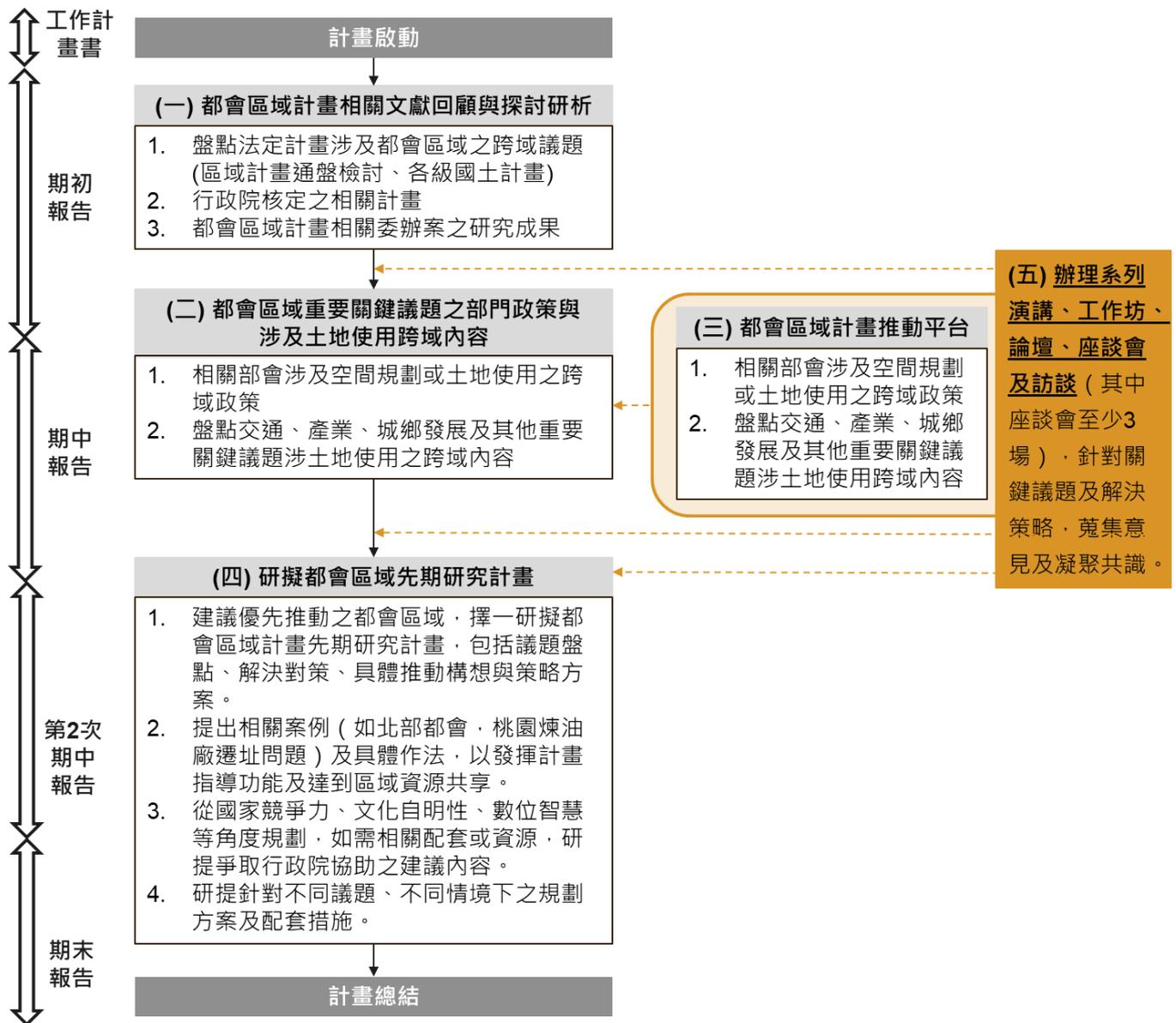


圖 1-2 計畫流程圖

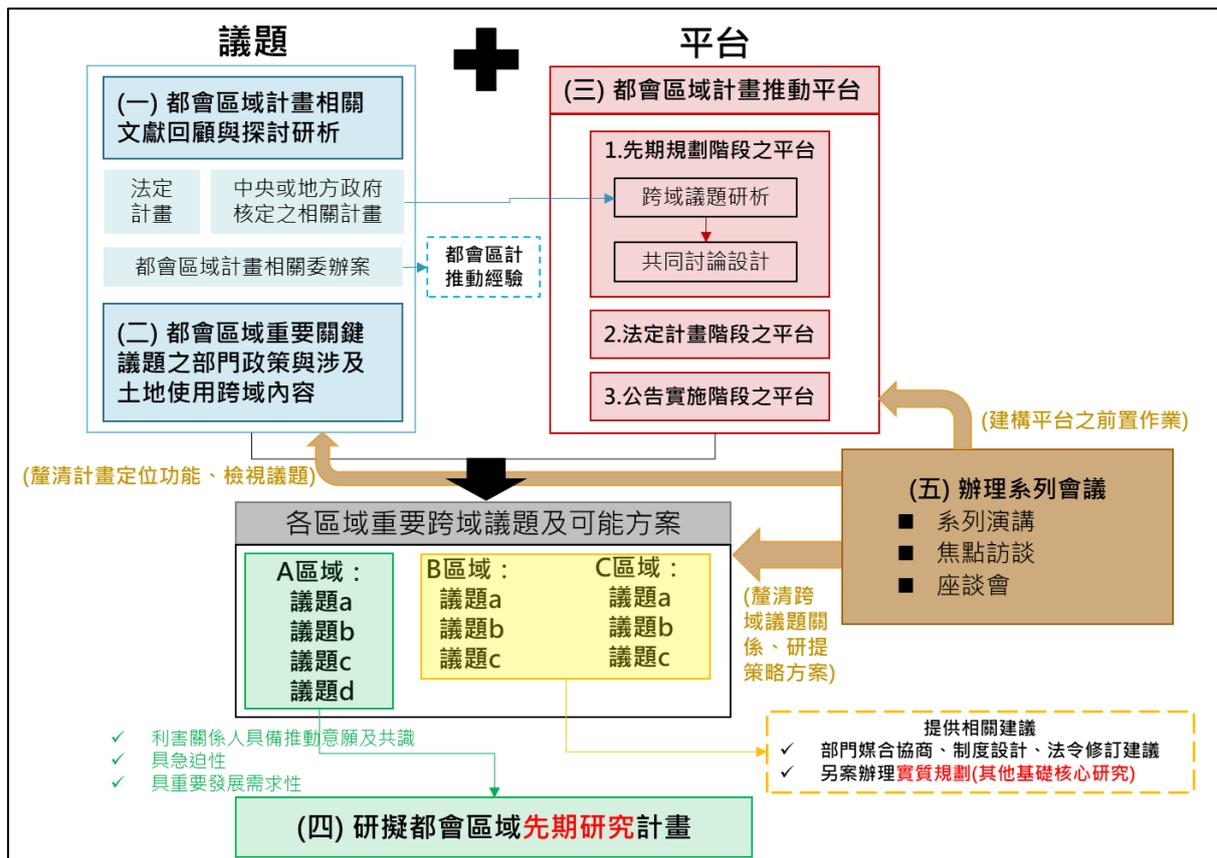


圖 1-3 本計畫整體操作架構構想圖

表 1-1 本報告書之章節架構說明

章次	章名	節次	節名	內容說明
第一章	緒論	第一節	計畫緣起及目的	敘明本計畫之辦理背景、委託緣由。
		第二節	計畫工作項目	敘明本計畫之各項應辦理工作內容。
		第三節	計畫流程	說明各項工作內容之預期進度、办理流程。
		第四節	計畫範疇	界定本計畫包括之時間區間、空間範圍及內容範疇。
第二章	都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析	第一節	法定計畫涉及都會區域之跨域議題	回顧都會區域相關之文獻：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。
		第二節	中央或地方政府核定之相關計畫	回顧都會區域相關之文獻：過去中央與地方政府曾核定之計畫或相關會議資料。
		第三節	都會區域計畫相關委辦	回顧都會區域相關之文獻：過去營建署及城鄉發展分署自民國 95 年起陸

章次	章名	節次	節名	內容說明
			案之研究成果	續委辦與都會區域相關之研究案成果。
		第四節	小結	說明本章第一、二節回顧相關計畫中所彙整之各區域議題資料成果；另說明本章第三節回顧與都會區域相關委辦計畫，所梳理擬定都會區域計畫之關鍵課題(過去委辦計畫對於都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題等之探討結果)，作為後續研擬本計畫看法之基礎。
第三章	都會區域計畫之定位功能及推動策略	第一節	都會區域計畫之定位、規劃方式及預期成效	提出本計畫對於都會區域計畫之定位、功能、規劃方式及預期成效。
		第二節	都會區域計畫之範圍與機能規模	提出本計畫對於都會區域計畫之範圍劃定原則、規模界定之觀點。
		第三節	都會區域計畫之議題要件與篩選原則	提出本計畫認為應由都會區域計畫處理之議題所需具備之要件，及關鍵跨域議題之篩選原則。
第四章	都會區域重要關鍵議題與跨域內容	第一節	相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策	彙整相關部門涉及空間規劃或土地使用之時新性跨域政策內容。盤點包括交通、產業、城鄉發展與其他部門與空間規劃相關之政策，並探討各該部門近年重大政策可能在都會區域空間範圍面臨之跨域議題。
		第二節	建立都會區域跨域議題資料庫	說明本計畫之都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理架構，以及整合了「法定計畫」、「中央地方政府核定相關計畫」等文獻回顧之議題盤點結果，並納入各部門與空間規劃相關之政策後所建立之議題資料庫成果。
		第三節	篩選及研析深化關鍵議	說明「建立議題資料庫」後，如何進一步「篩選關鍵跨域議題(1.0)」

章次	章名	節次	節名	內容說明
			題	及「研析深化關鍵議題(2.0)」之作法及分析成果，以作為後續研擬先期研究示範計畫之基礎。
第五章	研擬都會區域先期研究計畫	第一節	南部都會區域科技產業廊帶為示範區之理由	說明以「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的示範操作場域的理由。
		第二節	南部都會區域科技產業廊帶之整體規劃推動策略	說明本計畫針對「南部區域—科技產業廊帶範圍」先期研究計畫之整體推動操作架構及作業程序。
		第三節	計畫性質、議題及範疇	延續前章對於各空間群之議題盤點成果，彙整「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之主要關鍵議題。
		第四節	規劃背景及現況分析	說明「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之相關政策背景、現況與趨勢分析。
		第五節	計畫目標及策略	對應「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之議題及分析，提出都會區域計畫之目標及策略。
第六章	都會區域計畫推動平台	第一節	過往平台推動經驗	彙整過往國內外區域合作平台之推動經驗案例。
		第二節	都會區域計畫推動平台構想	提出本計畫建議都會區域計畫推動平台之構想，並分就都會區域計畫「先期規劃階段」、「法定計畫階段」及「公告實施階段」之平台分別研提運作構想。
第七章	其他事項	第一節	系列演講、訪談及座談會等辦理成果	說明本計畫辦理過程中有關演講、訪談、座談會等相關活動的辦理規劃、記錄及成果。
		第二節	其他基礎核心研究建議	針對擬定都會區域計畫過程尚欠缺的相關基本資料或基礎核心研究，研提建議計畫。作為長期推動都會區域計畫或國土規劃之延續性研究參考。

第四節 計畫範疇

一、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：

- (一)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。
- (二)先期研究計畫：擇定一示範區域，依循上開建立之都會區域計畫之操作程序，實質進行相關重要政策、發展情形、關鍵議題之研析、部門訪談及相關會議之辦理，共同協商並提出初步對策。

二、時間範疇

本計畫之文獻資料整理年期區間最早可回溯自民國 83 年之區域計畫委員會會議紀錄，至目前(2022 年)之各部門政策為止，並且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。

三、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：

- (一)總體計畫：以全台灣為空間範圍，進行跨域議題之盤點。
- (二)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。

第二章 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析

本章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。

如圖 2-1 所示，本計畫主要由「法定計畫」及「中央與地方政府核定計畫」等二類資料，盤點其中提及之臺灣各都會區域發展面臨之議題或困境，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。再者，則透過「都會區域計畫相關委辦案成果」之回顧，釐清構思未來都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題或機制等內容，以作為本計畫後續推動之基礎。

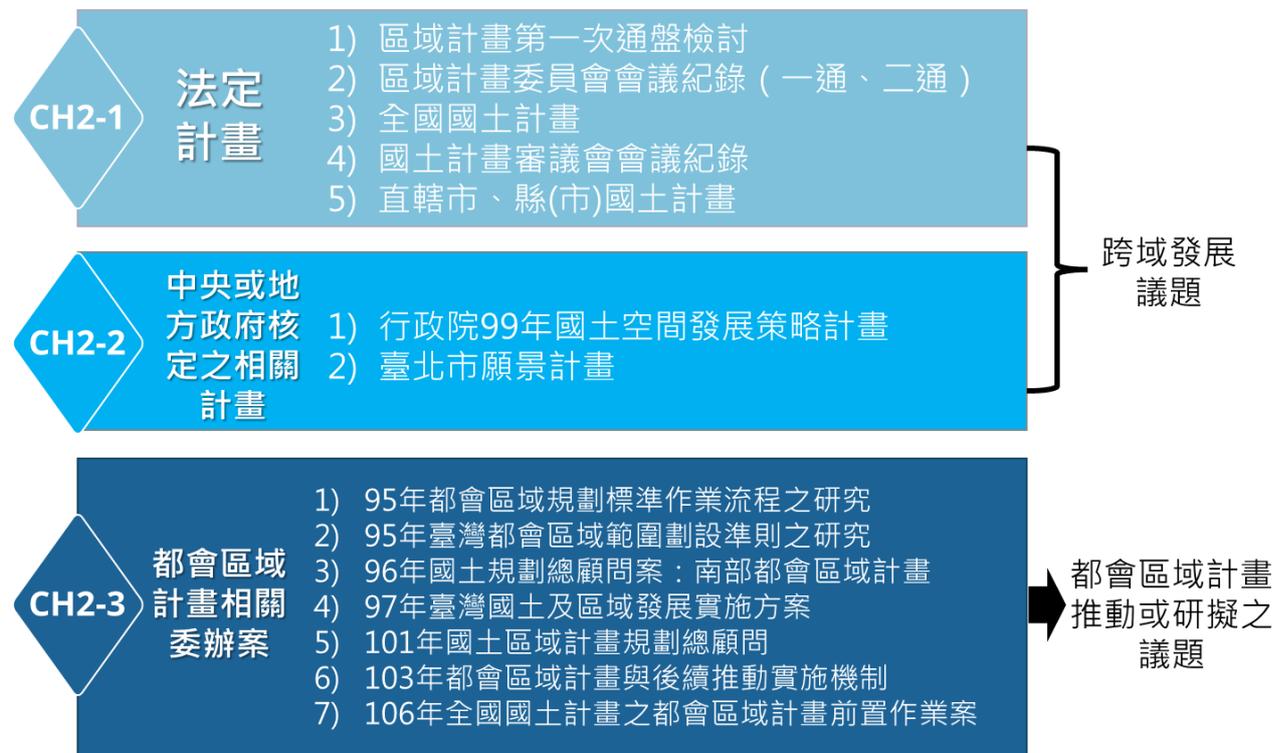


圖 2-1 本計畫第二章文獻回顧與探討研析之架構圖

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感地，以致各類開發計畫未能以資源導向規範之。	其他 (環境)
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。	城鄉
	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。	其他 (環境)
	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。	城鄉
	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	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	城鄉

區域	課題	類別
區域	能。	
	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 (環境)
	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。	城鄉
	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。	城鄉
	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 83~106 年間之區域計畫委員會會議紀錄(第 29 次至第 401 次會議，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。整理各次會議記錄中提及有關跨域議題之論述，分就北部、中部、南部、東部區域及全國性議題分別彙整，因資料量龐大，表 2-2 呈現區域計畫委員會會議紀錄議題(以北部區域為例)之整理成果，彙整表上除了「議題論述」之外，亦標示其「跨域議題之相關部門(交通、產業、城鄉或其他)」，並標示該議題主要分布之重點區域區位，及其議題之來源(含會議紀錄發文日期、會議項次及頁碼)，以利後續議題資料庫之查找檢索。另外，本案之完整議題資料庫(彙整來源包含各項文獻資料及部門政策計畫)之成果則另收錄於附錄一。

表 2-2 區域計畫委員會會議紀錄議題彙整表(以北部區域為例)

項目	議題	跨域相關部門				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他				
1	北部區域產業發展與其他區域產業關聯性應予配合檢討		◎			北部	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-1
								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	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-1
								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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
4	台北都會區交通系統存在幾點問題 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
5	台北都會區公共設施存在幾點問題 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 公園綠地供給不足區位分布不均—關渡公園 ◦ 自來水系統供水能力—三峽攔河堰、坪林水庫 ◦ 喪葬設施之規劃與更新—區域性墓地 ◦ 汗水下水道接管普及率 			◎		北部(台北都會區)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
6	台北都會區存在空氣、水、垃圾、工程廢棄土、住宅建設之環境汙染，是以應： <ul style="list-style-type: none"> ◦ 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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
7	台北都會區建設建議朝向成長管理、多核心都市發展體系與省市協調等方向進行	◎	◎	◎		北部(台北都會區)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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	◎	◎	◎		北部(新竹科	北部區域計畫(第一	830912	29-附件一

項目	議題	跨域相關部門				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他				
	展計畫，以指導各項開發建設及管理實施計畫。					學城)	次通盤檢討草案-分組議案		
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(中運量環狀運輸網路)	◎	◎	◎		北部(新竹科學城)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一
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	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-1
16	北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長			◎		北部	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	831013	29-1
17	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	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	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	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-6
19	北部區域之貨運倉儲中心以汐止、基隆為宜	◎				北部	北部區域計畫(第一	831013	29-七

項目	議題	跨域相關部門				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他				
							次通盤檢討草案-分組議案		
20	桃園航空城區域計畫應兼顧中央各部門計畫，如機場園區綱要計畫、相關交通建設(如機場捷運、省道拓寬)、經營管理或環境保育等計畫之指導後，妥為規劃其土地使用(或功能分區)計畫及配置適當之公共設施，以有效引導土地使用開發並確保桃園航空城計畫之實現	◎		◎		北部	桃園航空城區域計畫	980504	253-153
21	從整體區域發展及提升國際競爭力之角度，未來計畫應提出桃園航空城與台北港空港整合之發展願景或策略目標。	◎	◎			北部	桃園航空城區域計畫	980504	
22	有關「跨域治理」，基於區域資源共享與跨域治理等理念，有關北北基宜區域之水源供給容受力、跨域性公共設施、水源區治理、淡水河整治開發與保育、核災應變等，應屬跨區域資源使用之議題，建議上位計畫能確立整體發展原則與策略等，以供各縣市之依循。(新北市政府)				◎	北部	臺灣北、中、南、東部區域計畫(第二次通盤檢討)(草案)	1020107	
23	國土保育議題 。因應全球氣候變遷趨勢，都市、非都市土地及易致災地區之調適策略 。環境敏感地區第1級及第2級之項目、區位、相關發展策略				◎	北部	新北市區域計畫草案	1030210	334-19
24	農業發展議題 。宜維護農地資源面積、區位及相關發展策略(含農地可變更數量及其區位、農村再生發展地區計畫建議區位、非都市土地特定農業區及一般農業區檢討變更區位等) 。都市計畫農業區發展定位及土地使用管制檢討變更指導原則		◎			北部	新北市區域計畫草案	1030210	334-19
25	城鄉發展議題 。全國總人口數零成長及重視都市生活品質之發展趨勢下，新北市區域計畫之計畫人口、住宅需求及城鄉發展(含都市階層)等相關因應策略 。新訂或擴大都市計畫區位、機能、規模及成長管理策略 。得申請設施使用分區變更區位之劃設情形 。產業發展、運輸系統、公共設施、觀光遊憩設施及環境保護設施等區域性部門計畫			◎		北部	新北市區域計畫草案	1030210	334-19
26	。有關本案開發需符合於國土利用係屬適當而合理之許可條件，判斷上除以經濟部同意推薦、農委會同意農業用地變更為參據外，國土規劃主管機關應作合理的判斷，申請人雖已說明依據桃	◎	◎			北部	桃園縣八德市物流中心申請設置工商綜合區開發計畫案	1030717	338-3

項目	議題	跨域相關部門				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他				
	園縣政府提供之「桃園縣區域計畫草案(民國99年8月)」第五章，並經檢討本次申請工商綜合區倉儲物流計畫之6點開發定位，有3點符合前揭區域計畫草案「車輛維修等大眾運輸營運者之自動化服務與標準化管理」策略，惟仍請補充該縣區域計畫草案對於基地所在區域之空間發展構想及本案是否符合發展構想、農委會同意本案農業用地變更建議區域計畫委員審議考量事項之處理情形等。本案交通系統計畫部分，仍請就關係企業使用本案物流倉儲需求、衍生交通量等完整分析補充說明交通影響分析結果								
27	申請人以地理中心點的說法強調本案開發之必要性，惟以TOD之角度而言，應以交通來看，例如聯外道路到達某個點的時間長度及龜山維修廠之容納程度等適當數據，補充開發之必要性及合理性，而且要以桃園縣區域計畫對農地的規劃，因優良農地的定義從來不是只看有無重劃或政府有無投資		◎			北部	桃園縣八德市物流中心申請設置工商綜合區開發計畫案	1030717	338-6
28	請新北市政府依據地區特性分組別因地制宜研擬氣候變遷調適策略及防災策略(含都市計畫區或非都市土地之區位指認、應辦事項及主辦機關)，並分別提出都市、非都市土地或國家公園土地之指導原則及應配合修正之法令規定				◎	北部	新北市區域計畫草案	1031204	347-3
29	請新北市政府依據全國區域計畫所列之第1級及第2級環境敏感地區項目，補充分布區位面積				◎	北部	新北市區域計畫草案	1031204	347-3
30	有關「海岸保護」議題，涉及海岸環境資源調查及沿海自然保護區之範圍檢討等事項，請本部營建處給予適當之行政協助；有關「海岸防護範圍」之研析、評估或劃設，請新北市納入修正區域計畫。【按：本部營建署於103年11月4日就海岸保護區議題召開研商會議並獲致結論有案】				◎	北部	新北市區域計畫草案	1031204	347-3
31	請新北市政府依據人口發展高齡化及少子化趨勢，補充相關預測、推估(如人口組成、數量及年齡結構之推估)及因應策略(例如：居住空間、設施需求等)			◎		北部	新北市區域計畫草案	1031204	347-4

項目	議題	跨域相關部門				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼
		交通	產業	城鄉	其他				
32	第2次專案小組會議審查意見一，有關本案開發必要性及區位合理性部分，雖經桃園縣政府代表說明，桃園縣區域計畫(草案)對蘆竹鄉之空間發展定位為「雙港樞紐物流中心」及申請人補充說明已取得農業用地申請變更之同意文件，且鄰近之工業區僅餘零星面積，無符合本案開發所需之土地面積，及桃園航空城計畫進程尚未確定，依該府說明本案許可尚符桃園縣空間及產業政策，惟考量位來於航空城計畫已規劃物流產業專區，現因航空城推動時程因素而許可本案會否與航空城政策競合或具相輔相成效果，仍請桃園縣政府會後正式函示表明本案許可未違背桃園航空城計畫及該縣區域計畫空間政策		◎			北部	益萊倉儲物流中心開發計畫	1031225	347-2
33	產業用地應以整體規劃利用為宜，避免零星申請開發，請作業單位另函請直轄市、縣(市)政府依全國區域暨化所訂為開發利用申請設施型使用分區變更區域之指導原則，於直轄市、縣(市)區域計畫劃設申請設施型使用分區變更之區位，俾利後續發展產業需求時有具體之空間指導，且位於該區位申請開發者，得簡化審議許可條件，以引導申請開發案件於適當區位發展		◎			北部	益萊倉儲物流中心開發計畫	1031225	347-3
34	本案僅列出新訂或擴大都市計畫之相關內容，對於鄉村地區並未有相關策略，惟該部分為區域計畫應著墨之處；又在全國都市計畫之都市發展用地有供過於求情況下，是否有再提出以TOD導向為主型之新訂或擴大都市劃，仍應補充相關論述及配套措施(如研訂住宅計畫等)			◎		北部	新北市區域計畫草案	1031225	347-8
35	新北市為大臺北都會區之一環，區域計劃相關內容應將區域特性納入考量，如人口部門，絕非僅進行人口推估，並應思考如何留住具有生產力之年輕人			◎		北部	新北市區域計畫草案	1031225	347-8
36	新北市政府提出產業型新訂或擴大都市計畫，除考量未來產業發展需求，並作為輔導未登記工廠遷移使用，然考量未登記工廠聚集地區，可能已形成整體產業鏈，其搬遷有無必要性或得以其他妥協機制妥予輔導，建議以整體產業供需角度再評估		◎			北部	新北市區域計畫草案	1060822	397-6

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），並初步以城鄉、交通、產業及其他分類如下表 2-3 所示。

表 2-3 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	區域別
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	無特定
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	無特定
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 (環境)	無特定
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 (生態)	無特定
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	中部、 南部
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	無特定
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	無特定
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	無特定
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	無特定
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	無特定

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 2-4 所示。

表 2-4 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	區域別
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 (防災)	無特定
	➤ 當前跨域性的課題，如：焚化爐及掩埋場，需引導跨域合作。	邱文彥	城鄉	無特定
	➤ 基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。	黃書禮	城鄉	無特定
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。	郭翡玉	產業	南部
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	北部
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	北部
	➤ 基隆市政府提出之都會區域計畫對國土具正面效益，請新北市政府說明對於此機制與解決交界問題的看法。	鄭安廷	城鄉	北部
第 10 次 (109/07/10)	➤ 交通部鐵道局要求新竹縣市政府有關輕軌發展以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。	交通部	交通	北部
第 12 次 (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	南部
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 (生態)	無特定
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	無特定
	➤ 都會區域計畫擬以交通、產業及城鄉發展三面向規劃，都非常重要，建議除由地方需求或都會區域需求觀點探討無法單獨處理的問題外，也能從國家高度及國際競爭力來推動。	郭翡玉	其他 (定位)	無特定
	➤ 都會區域計畫推動平台是實體平台或是概念性平台？其與現有國土計畫審議委員會的關聯及與其他既有縣市合作的平台如何	郭翡玉	其他 (機制)	無特定

場次 (日期)	與都會區域或跨域相關發言或決議事項	發言人/ 單位	類別	區域別
	合作等建議後續可納入考量。			
	➤ 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 (機制)	無特定
	➤ 都會區域計畫採雙軌（中央及地方）併行方式推動，應先就規劃內容及規範劃定與整合協調機制預為規範，以利後續推動。	徐中強	其他 (機制)	無特定
	➤ 建議都會區域計畫作為示範性先驅計畫，可將數位發展納入規劃層次，作跨部門之通盤考量，提升國土計畫之規劃功能及因應智慧國家之整體發展。	國發會	其他 (功能)	無特定
	➤ 區域交通運輸課題與發展策略，相關規劃成果可提供貴署作為辦理都會區域計畫交通議題之參考。	運研所	交通	無特定
	➤ 國土計畫強調集約發展，集約讓空間規劃布局更符合實際需求，未來都會區域計畫亦將基於此概念下進行發展，以補足整體空間發展軸線上不足的部分。	營建署 綜計組	城鄉	無特定

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 2-5 所示。

表 2-5 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 (機制)
	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鏈結，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。	城鄉
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

來源		直轄市、縣(市)跨域議題	類別
	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 (機制)
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 (機制)
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 (機制)
	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 (機制)
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/ 城鄉/ 其他 (機制)
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。	產業
	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 (機制)
	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界不易聯合整體規劃。故需由都會區域層級預為統籌協調。	產業/ 城鄉/ 其他 (機制)
	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 (機制)
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

來源		直轄市、縣(市)跨域議題	類別
	p.4-7	強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。	其他 (防災、 機制)
	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系統搭乘便利性。	交通
	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/ 城鄉
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。	產業
	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 (機制)
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 2-6 所示。

表 2-6 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	區域別
交通	1. 集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。	無特定
	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。	無特定
	3. 強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。	無特定
	4. 建構都會區域之整合性通勤運輸路網。	無特定
	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。	無特定
	6. 發展藍色運輸，開發海洋環帶觀光與沿海運輸產業。	無特定
	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	北部
	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。	南部
	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。	北部
	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。	中部
	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。	離島
	12. 高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。	南部
	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。	北部
	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。	南部
	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。	北部
	16. 進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。	中部

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題	區域別
	17. 評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。	南部
	18. 審慎研議與推動「蘇花公路改善計畫」。	無特定
	19. 在兼顧環保的前提下持續推動南迴公路改善計畫。	無特定
	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。	北部
產業	1. 國土產業活動分布極化，造成各地區所得不均。	中部
	2. 臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。	南部
	3. 產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。	東部
	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。	南部
	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。	東部
	6. 規劃推動「產業創新走廊」。	北部
	7. 強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。	中部
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。	南部
	2. 農村地區人口外流，公共設施不足且缺乏整體規劃。	無特定
	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。	北部
	4. 強化城市區域空間網絡架構，規劃重大基礎建設佈局。	無特定
	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。	無特定
	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。	無特定
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。	無特定
	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。	無特定
	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。	無特定
	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。	無特定

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 2-7 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等。

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。

(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？

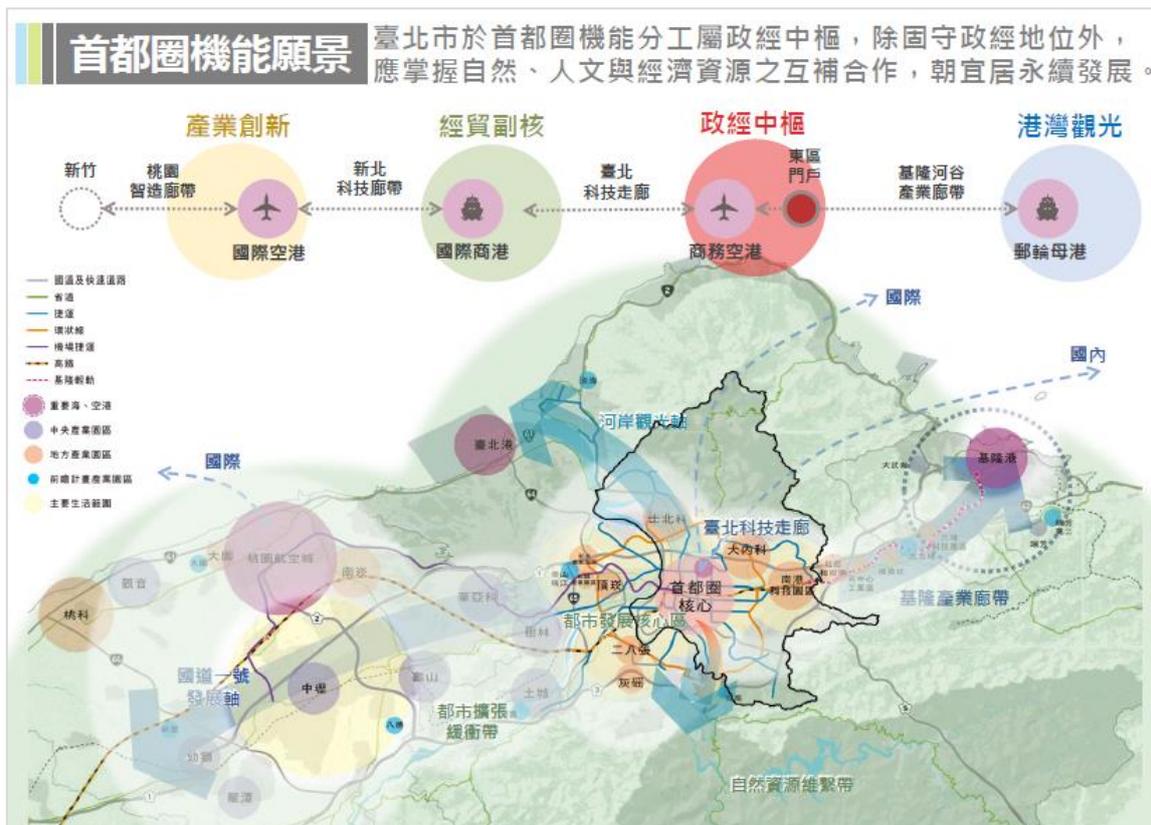


圖 2-2 首都圈機能願景圖

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 2-7 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受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）

三、基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃案（105-109年）

基隆河谷地區位處臺灣北部首都圈，該地區涉及基-北-北-桃首都圈約900萬人口的都會帶。基隆市政府與新北市政府合作，於105年開始委託專業團隊進行基隆河河谷廊帶的策略規劃案，並於109年完成。近年由於基隆港積極轉型朝向觀光郵輪母港的定位，加上臺北市辦理東區門戶計畫，使得沿新北市汐止與基隆河谷的發展逐漸成形，因此首都圈東側之基隆河谷地區出現翻轉再生的契機。

本案回顧該規劃案總結報告，其中第三章「河谷廊帶區域再生共識」提出六大面向的跨域空間課題及對策，節錄相關內容綜整如下：

(一)面向一：首都圈定位

1. **都會區域都市發展模式建構**：因應未來全球城市之競爭，臺北首都圈應有明確的都會區域發展模式與整體發展目標，作為各城市之都會區域發展指導原則，具系統性的管理都市成長。
2. **首都圈空間機能發展定位**：考量全球城市競爭以城市一己之力仍顯不足，應以臺北首都圈尺度思考重大投資最適區位，全面性地規劃都會區域都市發展用地。

(二)面向二：產業發展

1. 面對國際競爭下，提升整體戰力的產業布局政策亟待整合：未來應透過河谷廊帶地區產業用地價格水準相對低廉之優勢，發揮地價差異、南港核心樞紐優勢，引導廠家進駐。
2. 面對潛在產業投資者，後勤資源的盤整與招商事務的整合須結合新創模式之思維：依循產業發展指導政策，提供新創產業、傳統產業轉型或升級所需條件，並輔以相關資源媒合、交流、補助之機制與平台。

(三)面向三：交通發展

1. 跨域通勤與整體運輸尚待整合：以臺北首都圈尺度整體規劃交通運輸路廊，建構公路、軌道之系統，並指認交通建設最適區位，避免都會發展而衍生交通問題，且應融入智慧交通、共享等新交通機制，避免無限制交通投資。
2. 首都圈高效能運輸系統已到建構時機：針對潛力發展地區新增服務站點，且規劃並整合多元運具系統，連結地區性交通服務，優化河谷區域之運輸節點。

(四)面向四：自然環境

1. 基隆河流域規劃治理：考量都市健全發展及人民權益下，建議在

外水治理上，以計畫管制保護與保育敏感地區；而內水治理上，應依法提出出流管制計畫並配合各部門、公共設施之規劃，以提高地區之承洪韌性。

2. 環境永續延續的操作機制：河谷廊帶之規劃與開發應考量山川生態系統並思考都市發展衝擊，於土地使用規劃上應導入韌性理念及循環經濟之概念，作為韌性城市之實踐和新興沙盒實驗場域。

(五)面向五：城市發展

1. 高品質的環境規劃：重視永續生態理念，並於各階段之都市治理機制中多方考量既有聚落與新興產業人口之調和。
2. 社會文化與生活永續發展：河谷地區的棕地再發展，不應忽略在地社區之民意且應促進地主支持，透過公共住宅及綠色基盤之配置，吸引人才進駐且健全河谷地區之公共設施系統，並於整體開發前設定回饋負擔條件及土地使用強度，創造實質效益與公益。

(六)面向六：合作治理

1. 跨域治理合作機制建立：依國土計畫法第八條研擬都會區域計畫，以臺北首都圈尺度整體規劃。
2. 適性適地開發方式與合宜時序掌握：整體開發機制可搭配都市設計指導或開發許可機制，委若現行機制無法適用，則應依本區開發需求研提相關機制並引入民間資源。
3. 保障在地民意福祉：檢視現行法規制度，以確保私地主發展權利與都市規劃之平衡。
4. 開發政策工具和正向溝通方式：整體開發應思考公平且能達成產業用地發展目標之開發機制，並建立地方意見交流平台，滾動式檢討執行機制與實際需求。

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 2-8 所示。

表 2-8 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、全球南島原民族文化保存與發展中心」；	B4
	(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
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。
(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) 區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 2-9 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 2-9 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

第四節 小結

本章於第一、二節回顧與都會區域計畫相關的法定計畫及其審議過程歷次會議紀錄，包括過去北、中、南、東部區域計畫及全國國土計畫、直轄市及縣市國土計畫等，亦回顧研析相關中央與地方之政策計畫，包括民國 99 年國土空間發展策略計畫、110 年臺北願景計畫、基隆河谷廊帶計畫等，並初步完成各區域（北中南東）及全國（通案性）的議題資料庫彙整；另外本章第三節則回顧研析自民國 95 年起與都會區域相關委辦計畫，梳理擬定都會區域計畫之關鍵課題與規劃程序等。本節將區分為以下兩部分說明小結。

一、與跨域或都會區域計畫議題相關論述之分類

本團隊所盤點的議題時間軸為自民國 83 年至民國 110 年間，初步將文獻資料中所有與區域發展、都會區域或跨域治理等有關的論述節錄得出。本節參酌本案期初審查委員意見，將從所節錄的相關論述是否符合本案都會區域計畫議題操作的觀點加以研析。主要採「議題樣態分析」及「議題屬性分類」兩步驟進行：

首先，檢視該議題的相關論述從過去至今的狀態為何，可概分以下三種樣態，本計畫議題資料庫之樣態分析結果統計如表 2-10 所示。

(一)仍存在、尚待研處者：例如，節錄民國 83 年北部區域計畫第一次通盤檢討分組議案提到，有關：「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(中運量環狀運輸網路)」的議題，從目前新竹科學園區周邊縣市的發展概況檢視，其大眾運輸路網仍尚未建立，仍存有產業、交通與城鄉發展的整合性課題待解決。本案將此類論述或議題以「▲」符號標示之。

(二)已有一定程度處理者：例如，節錄民國 83 年北部區域計畫第一次通盤檢討分組議案提到有關「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」，以及民國 99 年國土空間發展策略計畫提到「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」等議題；因大臺北防洪計畫已於民國 88 年 12 月正式完成，而交通部近期也已確認未來高鐵延伸宜蘭的方案，此類相關論述或議題已大致有所對應處理，本案暫以「○」符號標示之，然而未來此類議題是否衍生出其他課題或影響，如：氣候變遷及基隆河開發解禁影響之下，台北都會區之防洪是否面臨新的挑戰；

以及高鐵宜蘭站址雖已定案，然其場站周邊可能帶來之城鄉發展影響，或預期其完工後可能帶來北部空間結構之改變等衍生議題，未來仍保留納入本案討論之空間。

- (三)無具體構成都會區域之議題者(留做本案後續參考):例如,民國99年提及「北部區域整體發展應以『提升品質』為要務」內容,雖與區域發展有關,但僅為抽象願景的敘述,未足以具體構成都會區域議題。諸如此類本案將以「×」符號標示之。

表 2-10 議題資料庫樣態分析結果表

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者	44	27	30	14	6
總計	80	83	74	49	22

資料來源：本計畫彙整

其次,經由上述檢視議題相關論述的狀態後,參考過去國發會所發表過的跨域合作經驗,本案針對第一種樣態「仍存在、尚待研處者」,進一步依據其特性區分以下三大屬性(A、B、C三類),本計畫議題資料庫之屬性分類結果統計如表 2-11 所示。

- (一)A類：與規模經濟有關者：具有同質性的加乘作用，例如透過推動產業群聚策略、產業跨域聯盟等，提升區域產業競爭力。例如，在民國99年國土空間發展策略計畫中提到「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」；或者，在109年臺北願景計畫所提到「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？並如何與基北北桃國土計畫內容調和？」屬於此類。
- (二)B類：與資源互補或相互分工有關者：該屬性與在同一個區域空間範圍中，透過不同專業的分工、進行資源互補與整合，並達成一個共同的目標有關。例如，前述的新竹科學園區擴及周邊的共同生活圈，即是為達成跨縣市間的區域共存共榮，因此亟需將相關的產業用地、城鄉空間配置與通勤交通等進行整合。

(三)C類：與區域性公共設施設置或服務相關者：該屬性與提供跨縣市空間的公共設施或服務機能有關的議題，例如都會區域的重要港口、機場等；另外，在109年國土審議會中提及的「桃園煉油廠遷廠問題」，涉及中央目的事業主管機關對於北部區域產業的發展與能源配套；以及，在109年臺北願景計畫中提及的「首都圈社會住宅供需問題」，皆屬於此類。

表 2-11 議題資料庫屬性分類結果表

屬性分類	全國	北部	中部	南部	東部
A類：與規模經濟有關者	6	5	7	5	2
B類：與資源互補或分工有關者	17	23	13	23	13
C類：與區域性公共設施設置或服務相關者	11	17	17	4	1
總計	34	45	37	32	16

資料來源：本計畫彙整

後續本計畫將透過「延續性（過去多次被提及，直至現今仍存在尚未被解決之議題）」、「時新性（近期才被提出討論；在縣市國土計畫首次被提出；或因近年部門重要政策推動，所衍生之相關議題）」與「策略性（被社會輿論高度關注、相關部會首長特別提出等彈性納入考量之議題）」等議題篩選原則，同時將各議題的空間資訊呈現於空間圖面，以探討與解析個別議題之間在相同都會區域空間範圍中的空間關聯性（關鍵議題之篩選說明程序詳第三章）。

二、擬定都會區域計畫的相關課題

都會區域計畫具有補充目前全國國土計畫對於跨域議題指導性不足的功能，其計畫定位為提升我國區域競爭力，並做為具有願景引導式的策略規劃計畫，強調各部門之間水平的協調整合及中央與地方政府間的垂直合作；而都會區域計畫推動成功的關鍵很大的因素在於：跨域議題涉及的利害關係人具有以都會區域計畫為平台進行相互合作的高度共識。

有關都會區域計畫範圍方面，都會區域計畫範圍的界定建議應突破傳統固有以多個縣市行政轄區為界的思維，可採依循議題影響範疇的方式研擬，例如：結合交通旅次運量等客觀分析基礎，並透過與利害關係

人進行深度訪談的方式綜合評估之。

都會區域的跨域議題來源一方面可從過往文獻資料的回顧與盤點，並透過延續性、時新性及策略性等原則初步篩選，另一方面將透過本案相關的專題演講、工作會議、座談會及深度訪談等，進一步再從各區域議題的關聯性上予以收斂，以更明確化後續示範先期計畫擬採用的都會區域發展關鍵議題。

最後，基於與「特定區域計畫」(以保育型跨域議題為主)的區隔，本案建議都會區域計畫處理的議題，可設定在安全城鄉概念及成長管理的前提下，以發展型議題為主，著重處理都會區域空間尺度下應如何更有效提升公共建設投資效益與區域性公共資源利用等課題。

第三章 都會區域計畫之定位功能及推動策略

本章將延續前章文獻回顧之內容，由「都會區域計畫相關委辦案成果」，檢視自民國 95 年開始內政部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；以及由本計畫辦理之系列演講、訪談及座談會中彙整各方專家看法後，所定調之都會區域計畫之角色與功能定位、計畫範圍、推動策略，及後續推動運作方式，以作為後續推動都會區域計畫之基礎。

第一節 都會區域計畫之定位、規劃方式及預期成效

一、都會區域之定義

依據國土計畫法第 3 條第 4 款，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。

故都會區域應屬於一種「領域空間」，由一個或數個都市與其腹地所組成，並由經濟關係、交通運輸和機能上互相依賴的制度系統所結合之一種領域範圍。

二、都會區域計畫之定位

依據國土計畫法第 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，而都會區域計畫或特定區域計畫屬於全國國土計畫之一部分。故都會區域計畫具有等同全國國土計畫之法定政策性計畫之定位。

進一步探究都會區域計畫之本質，依據國土計畫法第 6 條，「都會區域應配合區域特色與整體發展需要，加強跨域整合……」，又依據國土計畫法第 8 條，「得會商有關機關就都會區域計畫或特定區域範圍研擬相關計畫內容……」，得知都會區域計畫應可作為全國國土計畫之政策性、指導性原則之補充，為都會區域範圍內之跨域性議題提供更具體之指導內容。

另外，由於都會區域計畫在於嘗試解決若干(非全面性)具有急迫性、共識性高的重大跨域(跨縣市行政轄區、與空間配置及土地使用相關)議題，協助相關部門研擬「空間發展策略」，並「引導」未來相關部門建設計畫(點或線或面)的空間區位配置或規劃；以及指導縣市國土

計畫的部門空間發展計畫。可知其都會區域計畫具備「策略性計畫」之特質，並不直接涉及部門實質建設計畫的研擬或預算經費的匡列。

總結以上，本計畫對於都會區域計畫之定位為「全國層級之法定策略計畫」。

三、都會區域計畫之功能

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。」

依據國土計畫法第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，都會區域計畫或特定區域計畫屬於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。

總結以上，本計畫認為都會區域計畫之功能主要包括：

- (一)加強跨域整合，達成資源互補、強化區域機能、嘗試回應國際競爭或政策期待。
- (二)國土計畫之指導、補足、協調功能之發揮，包括全國國土計畫之補足、縣市國土計畫之指導，特別是跨縣市且跨部門空間議題之協調，以期達到國土計畫跨部門合作之「綜效」。
- (三)指導重大公共建設計畫或空間管理措施的選址、選線及佈局。
- (四)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。

四、都會區域計畫之規劃方式與推動方向

依據國土計畫法第 8 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。」由此可知，都會區域計畫的啟動非強制性，而是全國國土計畫中認為都會區域或特定區域範圍有補強需求時，或是直轄市、縣(市)政府面臨各自縣市國土計畫無法處理、而有共同規劃之議題需求時，得以因應需求隨時啟動研擬。故都會區域計畫之規劃方式可分為以下二種類型：

- (一)部會研提議題(由上而下之規劃)：由中央主管機關(內政部)會商有關機關進行規劃，以整體國家競爭力、區域資源整合或分工為主要考量，其空間尺度通常較大。
- (二)縣市共同研提議題(由下而上之規劃)：相關縣市面臨須跟其它縣市共同規劃之議題。目前本案之操作似偏向此類，以議題為出發再界定空間範圍。如：基隆市政府欲聯合新北、臺北共同解決基隆河谷倉儲用地轉型的衍生課題，或是新竹縣市間的產業用地需求、交通整合及住宅等課題，其議題之空間尺度相對較小。

而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。整理都會區域計畫具有以下特性：

- (一)應以議題導向式，實質解決涉及空間議題，各單位均可研提議題，以尋求合作。
- (二)都會區域計畫之規劃與研擬過程，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。
- (三)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(配合國土計畫法第 15 條)；並可適度與國發會重大公共建設預算之審議機制結合，以利落實並發揮都會區域計畫引導國土空間發展的功能。

五、都會區域計畫之具體預期成效

- (一)作為國土計畫彈性設計之一環

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。惟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，如圖 3-1 所示。

- 1.計畫面：以引導發展，並透過法定計畫維持政策穩定及持續性，俟適當時機擇優推動。
 - (1)全國國土計畫層級：**都會區域計畫**、特定區域計畫。
 - (2)直轄市、縣(市)國土計畫層級：鄉村地區整體規劃。
- 2.法規面：具有彈性之土地使用管制。
 - (1)國土計畫法第 23 條第 3 款：訂定原住民土管。
 - (2)國土計畫法第 23 條第 4 款：各直轄市、縣市可因地制宜訂定土管。
 - (3)國土計畫法第 23 條第 5 款：國防、重大公共設施及公用事業得於各國土功能分區申請使用。

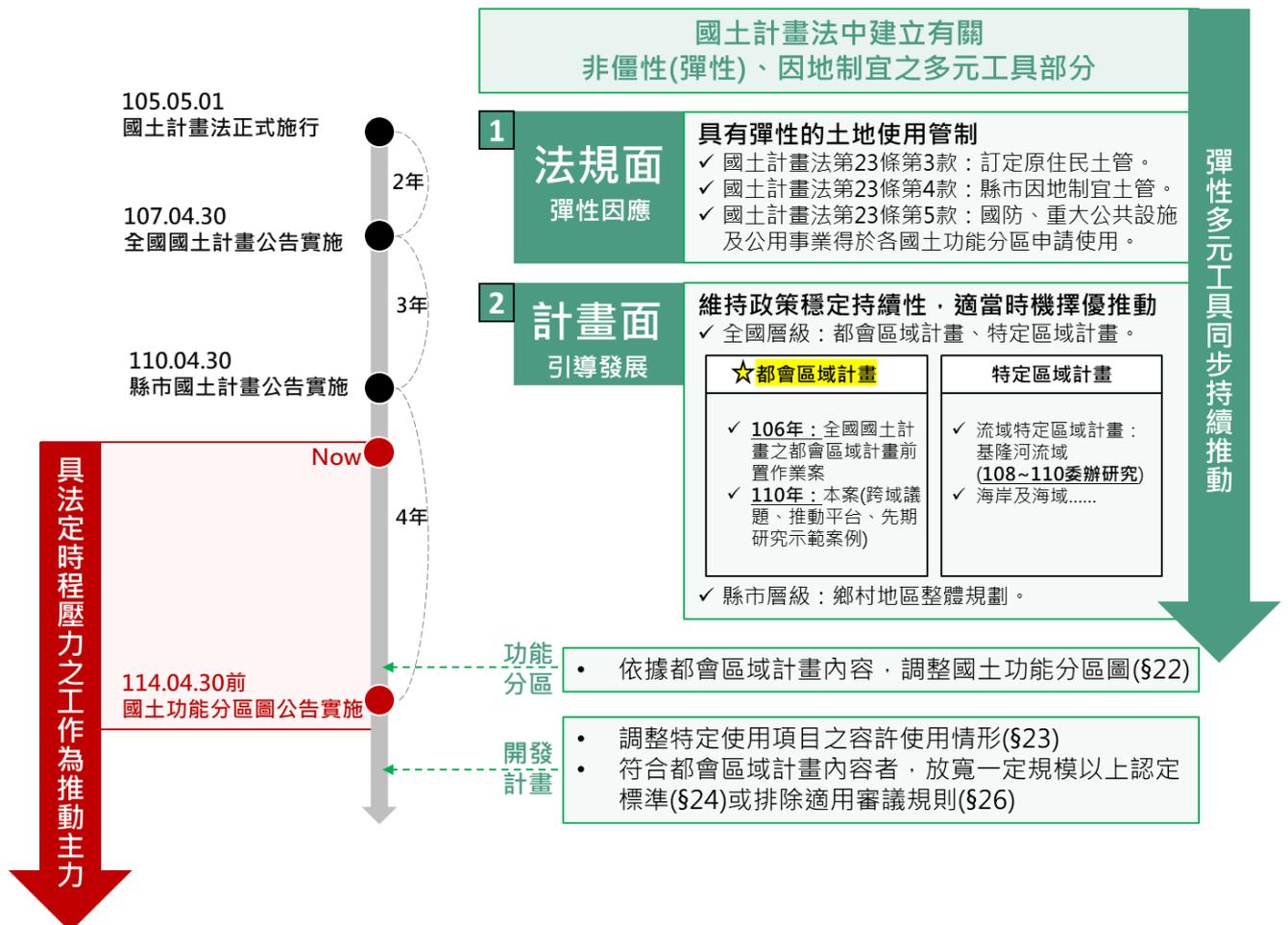


圖 3-1 國土計畫相關法定工作與彈性多元工具說明示意圖

(二)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，依據直轄市、縣(市)國土計畫製作國土功能分區圖，並實施管制。

(2)逕依國土計畫法第 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：可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。

(三)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：**運用國土計畫相關工具，提供前開以區域性跨域整合觀點所提出之成長管理發展優先區位相關發展誘因，引導發展優先投入，促成區域產業廊帶之發展引導及跨域綜效，提升國家重點政策之區位一致性及推動效率性。惟建議得加速審議之區位應由主管機關特別斟酌審核，不宜浮濫使用。
- (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。

第二節 都會區域計畫之範圍與機能規模

一、都會區域計畫之範圍劃定原則

依據國土計畫法第三條：都會區域係指「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」。而究竟應如何具體界定一都會區域計畫的範圍，各研究雖有不同見解，本計畫歸納包括以下原則：

(一)基本劃設原則

- 1.應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.計畫範圍劃設應考量將社會、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，而非以明確行政區界為界線。
- 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。

(二)政策目標原則

都會區域的範圍劃定應依政策目標而定，大致有以下四大考量：

- 1.空間及社會資源的利用必須符合經濟原則、
- 2.各項資源必須公平合理地分配、
- 3.環境資源必須予以保育與永續利用、
- 4.治理必須有效及合法。

倘若基於前述的任一考量，蒐集了相關資料來分析，便是一種「範圍界定」的動作。然而每一種政策目標的考量原則所導致的空間範圍，因為考量的機能種類與數目各不相同，因此它們可能各需要有不同的空間規模來達成。是以，當四個原則都必須兼顧時，一個最適合所有原則的「都會區域」空間尺度必然會大到可以涵蓋所有原則的「規模範圍」。這時，「都會區域」的劃定則由「機能範圍界定」轉向「規模劃定」或是「調整規模」的問題。

可是，這樣大規模尺度的空間計畫無法詳細列出所有的機能範圍，是故，都會區域計畫應當以「發展架構」的綱要式準則，配合各種發展目標的方針策略來呈現，不宜太過細緻劃列。

二、都會區域計畫之機能單元分析與構成

如果要構成一個「都會區域」的規模，必須要集結土地相鄰且主要機能相似的空間單元，才足以達到經濟規模，讓該機能有效率的發揮。而一個都會區域往往必須具備多種相仿與互補的機能，才能夠兼具經濟、

生活與環境保育的公平與合理原則。然而，由於各種都市機能可能需要的規模並不一致，必須將分析單元作加總或組合的調整。在這個問題上，加總或組合的數個分析單元的土地必須相鄰，此外，在交通路網上也必須相連，才有合併的意義。

而當適當規模的分析單元被組合成一個規模範圍時，我們稱這個空間為「基本機能區域」(Basic Functional Area, 簡稱 BFA)。每一個 BFA 都是某一都市機能的最適規模範圍，但不盡然是另一都市機能的最適規模範圍；特別是當空間規劃是為空間範圍內的居民生活著想時，符合居民生活需求的所有機能必須全在這個範圍內才有意義。一般而言在規劃都會區域時，經濟競爭力與相關的產業部門政策為首要機能考量，因為這個考量會影響到土地使用與運輸系統和公共設施的分佈，進而影響到就業機會和家戶人口的分佈，以及生態和其它環境資源的運用。如圖 3-2 所示。

另外，在本計畫 111 年 1 月 5 日辦理之第一場演講中，吳清如副總提及 OECD 定義的人口密集區及周邊通勤區—「機能性都市區 (functional urban area, FUA)」之概念；或在本計畫 111 年 2 月 17 日辦理之第四場演講中，運用交通部運輸研究所之運輸需求模式之旅次推估結果劃設生活圈之方式，皆可視為某種都市機能範圍之考量方式。

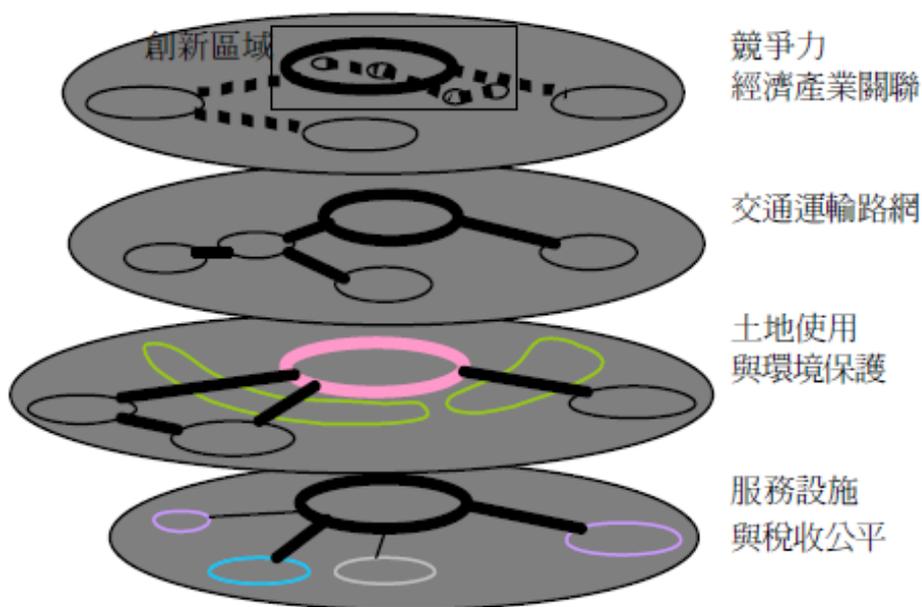


圖 3-2 四種規範式目標下的都會區域示意圖

資料來源：國土規劃前置作業辦理計畫—子計畫 2 台灣都會區域範圍劃設準則之研究 (內政部營建署市鄉規劃局，2006)

第三節 都會區域計畫之議題要件與篩選原則

一、都會區域計畫之議題要件

基於前述都會區域計畫之定位、功能，可知都會區域計畫是在處理非單一縣市或單一部門可處理之跨域議題，歸納議題應符合以下要件才需透過都會區域計畫處理：

- (一)議題範疇涉及土地利用管理：議題之範疇可透過空間規劃或土地使用管制方式處理。
- (二)非屬執行層面之議題：議題屬於現有空間計畫體系或土地使用管制法令規定無法達成者，而非屬已有相關規範但執行不力之議題。
- (三)議題無法透過其他計畫處理：如能透過其他層級國土計畫或其他既有法令處理之議題則無需另研擬都會區域計畫。
- (四)議題涉及多機關整合與協調：議題非屬單一都市計畫或單一直轄市、縣(市)國土計畫可自行處理之範疇者，而是跨縣市或涉及眾多權責機關，必須透過中央主管機關以行政協商方式會同其它相關機關一同進行規劃。

二、都會區域計畫之議題篩選原則

經本計畫於第二章第一、二節回顧與都會區域計畫相關的法定計畫、中央與地方已核定之相關計畫，從中盤點符合前述要件所完成之跨域議題資料庫，其資料量相當龐大，後續本計畫將進一步透過議題篩選原則從中挑選本計畫欲聚焦處理之「關鍵跨域議題」。

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。本計畫研擬都會區域計畫之議題篩選原則包括兩階段：

(一)第一階段：關鍵跨域議題篩選原則

1. 延續性：在過去計畫或會議中被重複提及，且持續至近年仍存在尚未被解決之議題。
2. 時新性：近期才被提出討論；在縣市國土計畫首次被提出；或因近年部門重要政策推動，所衍生之相關議題。
3. 策略性：可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，而彈性納入考量之議題。如：被社會輿論高度關注、相關部會首長特別提出之議題。

(二)第二階段：優先排序原則

1. 議題之利害關係人具備推動意願及共識。
2. 議題具急迫性。
3. 議題具重要發展需求性。

三、都會區域計畫之跨域議題類型

在本計畫 111 年 1 月 5 日辦理之第一場演講中，吳清如副總提及跨域議題之類型可分為：(一)空間界面縫合(如水域綠帶)；(二)同質空間串聯(如產業文化休閒)；(三)同類空間發展協調；(四)空間設施共享等四類。本計畫參考上述分類方式後，提出本計畫之跨域議題屬性分類方式為：(一)規模經濟合作類：與規模經濟有關之議題；(二)競爭協調分工類：與資源互補或分工有關之議題；(三)區域公共設施類：與區域性公共設施設置或服務相關之議題。

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)	<p>(一)議題涉及土地管理機關範疇：</p> <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 <p>(二)議題符合流域特定區域計畫之性質：</p> <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) 無法以既有空間計畫或部門計畫處理 (2) 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)	<p>(一)議題符合都會區域計畫要件(即需透過都會區域計畫處理)：(以下條件應全部符合)</p> <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 3. 議題無法透過其他計畫處理 4. 議題涉及多機關整合與協調 <p>(二)議題具備都會區域關鍵重要影響性質：(以下條件應至少符合其中一項)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 時新性：近年部門重要政策推動衍生之相關議題。 3. 策略性：可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，彈性納入之議題。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題相關利害關係人具備推動意願及共識 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

第四章 都會區域重要關鍵議題與跨域內容

本章首先彙整相關部門涉及空間規劃或土地使用之時新性跨域政策內容，連同第二章文獻回顧中，由「法定計畫」及「中央與地方政府核定計畫」盤點之「與跨域或都會區域計畫議題相關論述」，歸納整理為本案之跨域議題資料庫。再者，則進一步說明如何從議題資料庫中篩選欲處理之重要關鍵跨域議題之過程。

第一節 相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策

本節盤點交通、產業、城鄉發展與其他部門與空間規劃相關之政策，並探討各該部門近年重大政策可能在都會區域空間範圍面臨之跨域議題。

一、交通部門

以「2020 運輸政策白皮書」及各縣市推動之重大建設計畫內容為主，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。另外，亦納入「北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃」中所推估之運量結果及策略建議作為各區域運輸發展趨勢之參考。

(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。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。以下分就高速鐵路、國道公路系統進行說明。

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，使得都會區域生連結愈形強化，縮小城鄉發展的差距。

(二)既有都會區域交通議題

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

都會區域智慧運輸資訊交換與整合、高快速道路路網之快捷公車路網未來於都會區域考量採用之可能，一方面可因應綠色能源、疫後新生活型態之趨勢，亦可跟隨國際自駕車技術之發展，提升區

域之國際競爭力。

二、產業部門

(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 1 號與台鐵所形成的既有製造產業軸帶，其二則是由國道 3 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)未來都會區域產業議題

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. 區域與區際物流網：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、城鄉發展部門

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、建築工地取水、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空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政府重大公共建設計畫 111 年度預算先期作業核列情形，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，如表 4-1 所示。後續再篩選出與本案執行較為相關的重大建設計畫(如實質開發計畫)做為輔助分析及判斷的基礎資料，其空間區位分布如圖 4-1 所示。

表 4-1 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 111 年度預算先期作業核列情形			經費 (億元)	空間分佈
內政部	都市及區域發展	邁向 3D 智慧國土國家底圖空間資料基礎建設計畫(110-114 年)	3.62	-
	環境資源	海域測繪與多維圖資應用發展計畫(110-115 年)	1.50	-
	都市及區域發展	邁向 3D 智慧國土內政地理資訊 3D 化推動計畫(110-114 年)	1.76	-
	環境資源	109 年至 112 年國家公園中程計畫	18.80	-
	環境資源	污水下水道建設計畫	137.00	-
	環境資源	公共污水處理廠再生水推動計畫	30.00	桃園、臺中、高雄
	環境資源	都市總合治水建設計畫	0.70	-
	都市及區域發展	公共服務據點整備-公有危險建築補強重建(中央自辦)(公務)	5.06	-
	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)6年(111-116年)	70.00	-
	交通建設	國家生技研究園區聯外道路	3.41	臺北
	都市及區域發展	淡海及高雄新市鎮開發計畫	65.01	新北、高雄
	都市及區域發展	林口新市鎮機場捷運 A7 站區開發計畫	4.21	新北
	都市及區域發展	都市更新發展計畫(108-111年)	1.39	-
	都市及區域發展	殯葬設施量能提升計畫	1.00	-
經濟部	環境資源	水災智慧防災計畫	6.00	-
	經濟建設	智慧電動機車能源補充設施普及計畫	4.39	-
	經濟建設	興建桃園會展中心	14.54	桃園
	環境資源	地下水保育管理暨地層下陷防治第三期計畫(110-113年)	2.50	-
	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	60.00	高雄
	環境資源	老舊高地社區用戶加壓受水設備改善計畫(110-113年)	2.50	新北
	環境資源	曾文水庫放水渠道及擴大抽泥工程計畫	3.31	南部
	環境資源	大安大甲溪聯通管工程計畫	4.53	苗栗、臺中
	環境資源	中央管流域整體改善與調適計畫(110~115年)	105.05	-
	環境資源	重大水資源規劃作業計畫(109-114年)	1.31	-
	經濟建設	降低漏水率計畫(102至113年)	95.00	-
	經濟建設	第七輪變電計畫	42.64	-
	經濟建設	輕裂更新產業升級投資計畫	6.85	-
	經濟建設	寶山超高壓變電所新建計畫	0.03	新竹

政府重大公共建設計畫 111 年度預算先期作業核列情形			經費 (億元)	空間分佈
交通部	交通建設	鐵路行車安全改善六年計畫(104至111年)	29.47	-
	交通建設	臺鐵軌道結構安全提升計畫	6.20	-
	交通建設	高速公路後續路段橋梁耐震補強工程	41.23	-
	交通建設	智慧運輸系統發展建設計畫(110-113年)	6.87	-
	交通建設	公路公共運輸服務升級計畫	46.00	-
	交通建設	新臺澎輪營運及國造案	2.09	高雄、澎湖
	交通建設	金門大橋建設計畫	1.83	金門
	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	14.20	新北
	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	20.00	臺中
	交通建設	國道3號銜接台66線增設系統交流道工程	10.00	桃園
	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111-116年)計畫速 公路工程	55.00	-
	交通建設	鹽埔漁港客貨運專區建設計畫	0.62	屏東
	交通建設	機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫	0.23	新北
	交通建設	高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)	24.57	高雄
	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	8.50	桃園
	交通建設	環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫	8.30	-
	交通建設	購建新臺馬輪計畫	4.89	馬祖
	交通建設	臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫	0.23	台東
	交通建設	臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)	81.65	-
	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	2.10	臺北
	交通建設	國道4號臺中環線豐原潭子段計畫	10.00	臺中
	交通建設	國道1號增設銜接台74線系統交流道工程	11.92	臺中
	交通建設	淡江大橋及其連絡道路新建工程	5.26	新北
	交通建設	省道改善計畫(108~113年)	87.00	-
	交通建設	台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫	23.00	花東
	交通建設	精進氣象雷達與災防預警計畫	0.05	-
	交通建設	臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統	2.75	-
	交通建設	增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫	1.88	新北
	交通建設	國道1號中豐交流道新建工程	3.03	桃園
	交通建設	國道1號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程	0.12	新北
	交通建設	東西向快速公路台76線(原漢寶草屯線)台19線以西路段改線 工程	24.73	彰化
	交通建設	臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫	119.19	桃園
	交通建設	西濱快速公路曾文溪橋新建工程	3.00	臺南
	交通建設	智慧海象環境災防服務	0.42	-
	交通建設	增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫	0.13	桃園
	交通建設	台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫(臺東段)	6.72	臺東
	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)	23.79	臺北、新北
	交通建設	桃園航空城機場園區用地取得計畫	87.39	桃園
	交通建設	臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫	4.67	桃園
	交通建設	重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)	30.00	-
	交通建設	體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫(108-112年)	5.00	-
	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	7.18	桃園
	交通建設	臺灣國際商港未來發展及建設計畫(111-115年)	43.55	-
交通建設	國內商港整體規劃及發展計畫(111~115年)-馬祖港埠建設計畫	3.11	馬祖	
交通建設	國內商港未來發展及建設計畫(111-115年)-金門港埠建設計畫	7.12	金門	
交通建設	國內商港整體規劃及發展計畫(111-115年)-澎湖/布袋港埠建設 計畫	4.05	澎湖、嘉義	
交通建設	高雄機廠潮州基地二期工程建設計畫	6.94	高雄	
農委	農業建設	前鎮漁港建設專案中長程計畫(110至113年)	29.00	高雄
農委	農業建設	建構農產品冷鏈物流及品質確保示範體系	31.13	-

政府重大公共建設計畫 111 年度預算先期作業核列情形			經費 (億元)	空間分佈
會	農業建設	加強農田水利建設	40.91	-
	農業建設	擴大國家航空影像服務暨農業生態時空資訊多元應用	1.47	-
	農業建設	平地農路改善(含農地重劃區)計畫 110 至 113 年(第四期)	10.41	-
	農業建設	養殖漁業振興計畫	5.22	-
	農業建設	整體性治山防災計畫(110 年-113 年)	28.21	-
	農業建設	建構動物疫病防控之基礎建設升級計畫	0.18	-
	農業建設	建構漁業資源永續暨因應氣候變遷研發基礎能量之升級計畫	3.37	-
	農業建設	山坡地農路改善計畫(110 年-113 年)	14.00	-
	農業建設	氣候變遷下大規模崩塌防減災計畫(110 年-115 年)	5.60	-
	農業建設	漁業公務船汰建中長程計畫	1.31	-
	農業建設	桃園農業物流園區建設計畫	2.00	桃園
	農業建設	林業文化資源保存與整體再發展中長程計畫(第一期)110-113 年	2.47	-
	農業建設	國家植物園方舟計畫	1.03	-
	農業建設	國家航遙測飛機更新計畫	1.75	-
	農業建設	森林永續經營及產業振興計畫	34.15	-
	農業建設	漁業永續經營基礎建設計畫	11.13	-
	農業建設	因應氣候變遷之耐逆境育種設施建置	4.00	-
	農業建設	改善政府動物管制收容設施計畫	1.86	-
	農業建設	國土生態保育綠色網絡建置計畫	5.00	-
	農業建設	花東地區有機農業發展計畫(第三期)	1.00	花東
	農業建設	農村再生第三期實施計畫	90.00	-
	環 保 署	環境資源	多元化垃圾處理計畫	12.70
環境資源		一般廢棄物減量及資源循環推動計畫	2.62	-
環境資源		鼓勵公民營機構興建營運垃圾焚化廠計畫	4.20	-
環境資源		建構安全化學環境計畫	0.13	-
環境資源		永續水質推動計畫-氮劑削減示範計畫	5.40	-
環境資源		優質公廁及美質環境推動計畫(108~113 年)	4.62	-
環境資源		強化全國環境檢測智慧轉型計畫	0.10	-
中 研 院	經濟建設	中央研究院南部院區計畫	8.54	臺南
運 安 會	交通建設	國家運安工程研究中心建置計畫	0.31	宜蘭
國 防 部	經濟建設	資安園區中長程計畫	0.56	新北
	衛生福利設施	三軍總醫院新建重症醫療大樓計畫	4.55	臺北
	衛生福利設施	三軍總醫院松山分院新建航空醫學大樓固定資產投資計畫	7.97	臺北
	衛生福利設施	國軍桃園總醫院新建醫療大樓計畫	0.89	桃園
	衛生福利設施	國軍臺中總醫院新建醫療大樓計畫	0.01	臺中
教 育 部	教育設施	公立高級中等以下學校校舍耐震能力改善計畫(109-111 年度)	24.07	-
	教育設施	建構合作共享的公共圖書館系統中長程個案計畫	2.34	-
	教育設施	「臺北科學藝術園區」整體發展計畫	1.29	臺北
	教育設施	國立社教機構環境優化・服務躍升計畫	1.62	-
	教育設施	國家運動園區整體興設與人才培育計畫(第三期)	3.00	高雄
	衛生福利設施	國立陽明大學附設醫院第二期擴建計畫	0.45	臺北
	教育設施	國家圖書館南部分館暨聯合典藏中心建設計畫	0.00	臺南
	衛生福利設施	新竹生物醫學園區計畫-新竹生醫園區醫院	1.00	新竹
	衛生福利設施	國立成功大學醫學院附設醫院-老人醫院暨高齡醫藥智慧照護發展教育中心	0.00	臺南
	衛生福利設施	臺大醫院雲林分院虎尾醫院醫療大樓、綜合大樓及醫護宿舍新建工程計畫	0.00	雲林
	衛生福利設施	國立臺灣大學醫學院附設醫院東址外牆更新工程	0.00	臺北
衛生福利設施	國立臺灣大學醫學院附設醫院健康大樓新建工程	0.00	臺北	

政府重大公共建設計畫 111 年度預算先期作業核列情形			經費 (億元)	空間分佈
	教育設施	新興人口成長區公立高級中等以下學校校舍新(增)建工程計畫	4.28	-
	教育設施	建置區域產業人才及技術培育基地計畫	2.80	-
法務部	都市及區域發展	法務部調查局中和調查園區新建辦公大樓計畫	4.78	新北
法務部	都市及區域發展	臺灣彰化地方法院檢察署暨法務部行政執行署彰化分署聯合遷建辦公廳舍計畫	2.94	彰化
文化部	衛生福利設施	衛生福利部防疫中心興建工程計畫	1.847	臺北
	衛生福利設施	財團法人國家衛生研究院新建生物製劑廠及戰略平台資源庫計畫	0.239	-
	衛生福利設施	財團法人國家衛生研究院高齡醫學暨健康福祉研究中心興建工程計畫	5.00	雲林
	衛生福利設施	樂生園區整體發展計畫	1.60	新北
	衛生福利設施	衛生福利部臺北醫院急重症大樓擴建工程計畫	2.20	臺北
	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	0.40	高雄
	文化設施	歷史與文化資產維護發展(第四期)計畫	18.88	-
	文化設施	兩廳院藝術力厚植計畫—藝文推廣廊道暨地面景觀設施整體規劃	0.09	臺北
	文化設施	國家人權博物館中程計畫	2.50	新北、臺東
	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	0.17	臺北
	文化設施	華山 2.0 文化內容 產業聚落發展計畫	1.32	臺北
	文化設施	國立歷史博物館升級發展計畫	0.84	臺北
	文化設施	國立國父紀念館跨域加值計畫	0.77	臺北
	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	7.01	臺北
	文化設施	桃園市立美術館興建計畫	1.60	桃園
	文化設施	國家兒童未來館興建計畫	0.70	新北
	文化設施	空總臺灣當代文化實驗場第二期 整體發展計畫	2.36	臺北
	文化設施	國家漫畫博物館計畫(106-111 年)	0.00	臺中
	國科會	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(109-112 年)	17.05
經濟建設		新竹科學園區建設計畫	0.00	新竹、苗栗、桃園、宜蘭
經濟建設		中部科學園區建設計畫	0.00	臺中、雲林、彰化
經濟建設		南部科學園區	0.00	高雄、臺南
國發會	都市及區域發展	國家檔案典藏及服務建設計畫(民國 107 至 114 年)	4.00	新北
海委會	交通建設	強化海巡編裝發展方案	8.70	-
	交通建設	籌建海巡艦艇發展計畫	52.63	-
	都市及區域發展	海洋委員會、海洋保育署暨國家海洋研究院合署辦公廳舍新建工程 中長程個案計畫	0.21	高雄
	交通建設	東沙島環礁既有航道助航泊靠設施及海岸線強固工程	1.20	東沙島
	交通建設	南沙太平島港側浚深及碼頭整修工程計畫	6.59	太平島
	交通建設	國家船模實驗室多功能水槽建置計畫	1.00	高雄
	交通建設	籌建海巡遠洋巡護船發展計畫	0.84	-
	交通建設	海巡艦艇遠距智慧指管暨碼頭強化計畫	0.17	-
輔導會	衛生福利設施	臺南及雲林榮家家區設施環境總體營造中程(103-106 年)計畫	3.50	臺南、雲林
	衛生福利設施	提升失智照顧量能長照忘我園區(109-112 年)中程計畫	1.76	-
	衛生福利設施	高雄榮民總醫院屏東大武分院新建計畫	36.10	屏東
	衛生福利設施	臺北榮民總醫院新建醫療大樓興建計畫	2.40	臺北
	衛生福利設施	高雄榮民總醫院健康照護大樓新建計畫	4.72	高雄
	衛生福利設施	臺中榮民總醫院第三醫療大樓興辦計畫	0.48	臺中
原民會	文化設施	臺灣原住民族文化園區綠珠雕琢再造 6 年中長程計畫-文化園區服務設施升級營運管理部分	2.80	屏東
	交通建設	原住民族部落特色道路改善計畫(111 至 114 年)	6.25	-

政府重大公共建設計畫 111 年度預算先期作業核列情形			經費 (億元)	空間分佈
	文化設施	國立原住民族博物館園區興建計畫	0.42	高雄
	都市及區域發展	宜居部落建設計畫 (111 至 114 年)	2.00	-
客委會	文化設施	火車頭園區建置計畫	2.79	苗栗
	文化設施	客庄創生及環境營造計畫	6.06	-
故宮	文化設施	新故宮-故宮公共化帶動觀光產業發展中程計畫	4.63	臺北

資料來源：國家發展委員會-政府重大公共建設計畫年度預算先期作業，本計畫彙整

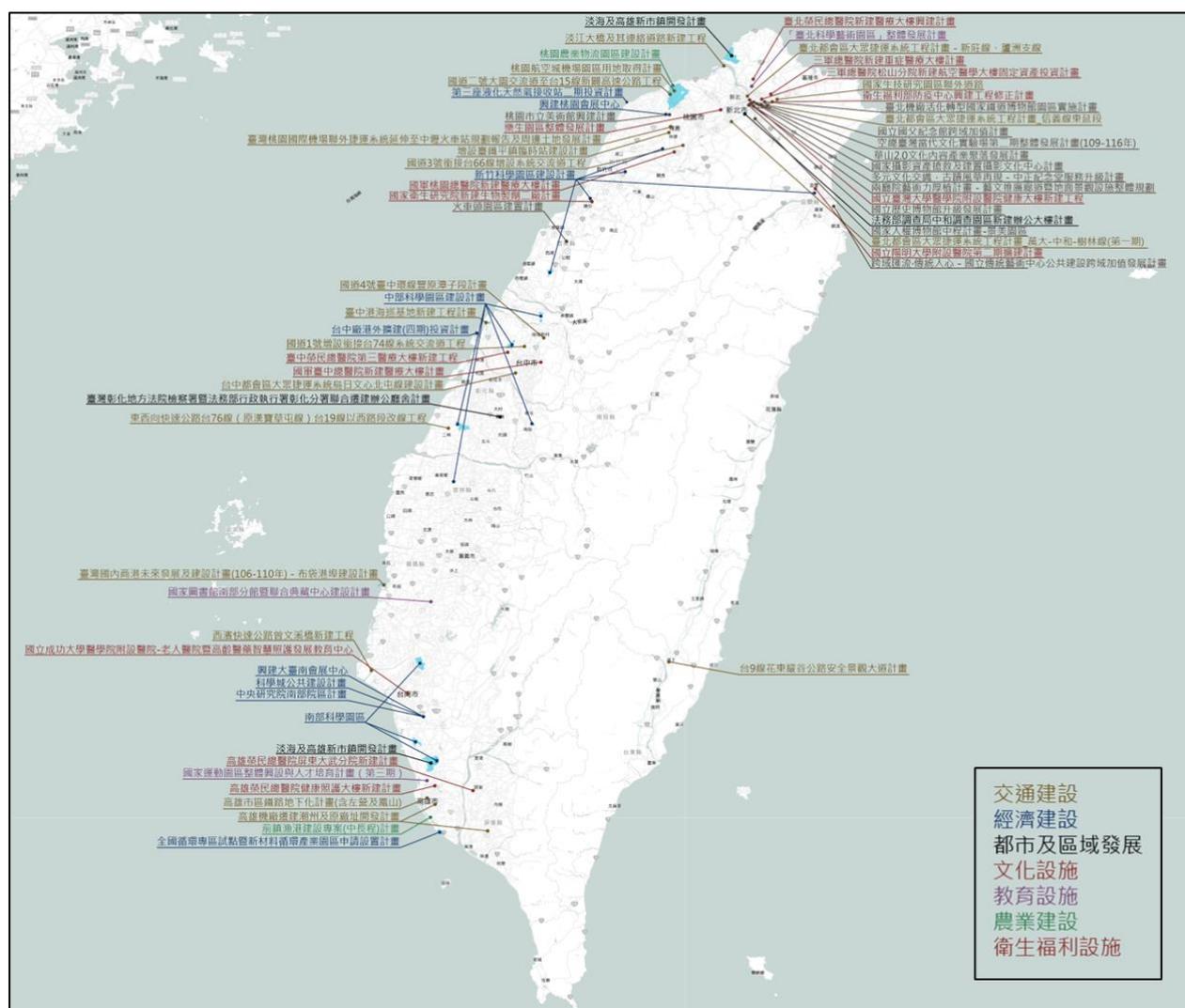


圖 4-1 國發會核列重大公共建設計畫空間分布示意圖

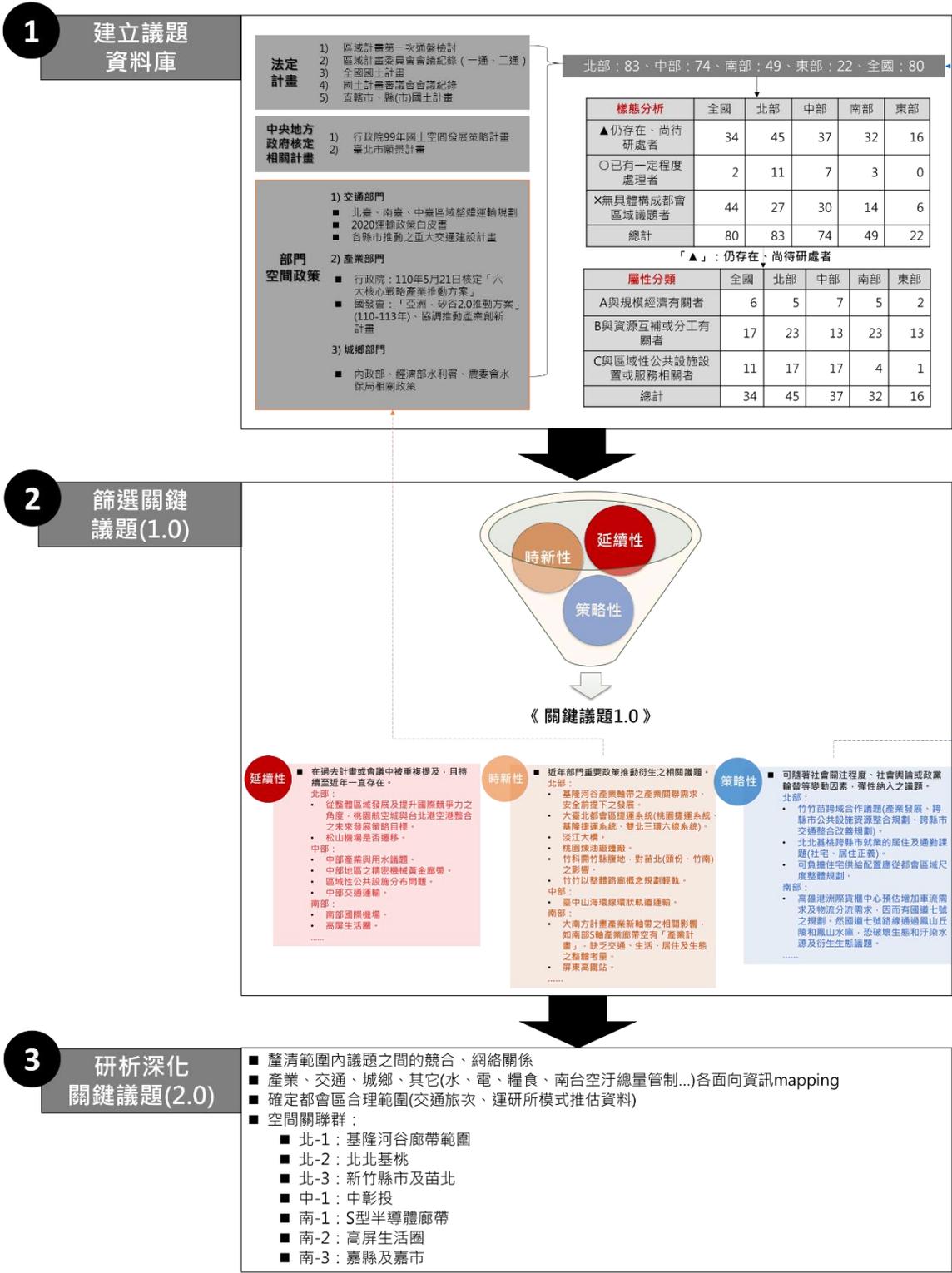
資料來源：本計畫繪製

第二節 建立都會區域跨域議題資料庫

本計畫之都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構如下圖 4-2 所示，主要包括「建立議題資料庫」、「篩選關鍵跨域議題(1.0)」、「研析深化關鍵議題(2.0)」等三大程序。

「建立議題資料庫」階段，除了延續第二章「法定計畫」、「中央地方政府核定相關計畫」等文獻回顧作為議題資料庫來源之外，亦納入前節交通、產業、城鄉發展與其他部門近年重大政策可能在都會區域空間範圍面臨之跨域議題。

本計畫整合了「法定計畫」、「中央地方政府核定相關計畫」等文獻回顧之議題盤點結果，並納入各部門與空間規劃相關之政策後所建立之議題資料庫成果，以北部區域之部分議題為例彙整如下表 4-2 所示，完整議題資料庫內容則另收錄於附錄一。並將各議題資料之空間分布示意繪製如圖 4-3，另依據第二章第四節議題資料庫之屬性分類結果之空間分布示意繪製如圖 4-4。



滾動加入議題資料庫

圖 4-2 都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構圖



圖 4-3 跨域議題資料庫空間分布示意圖

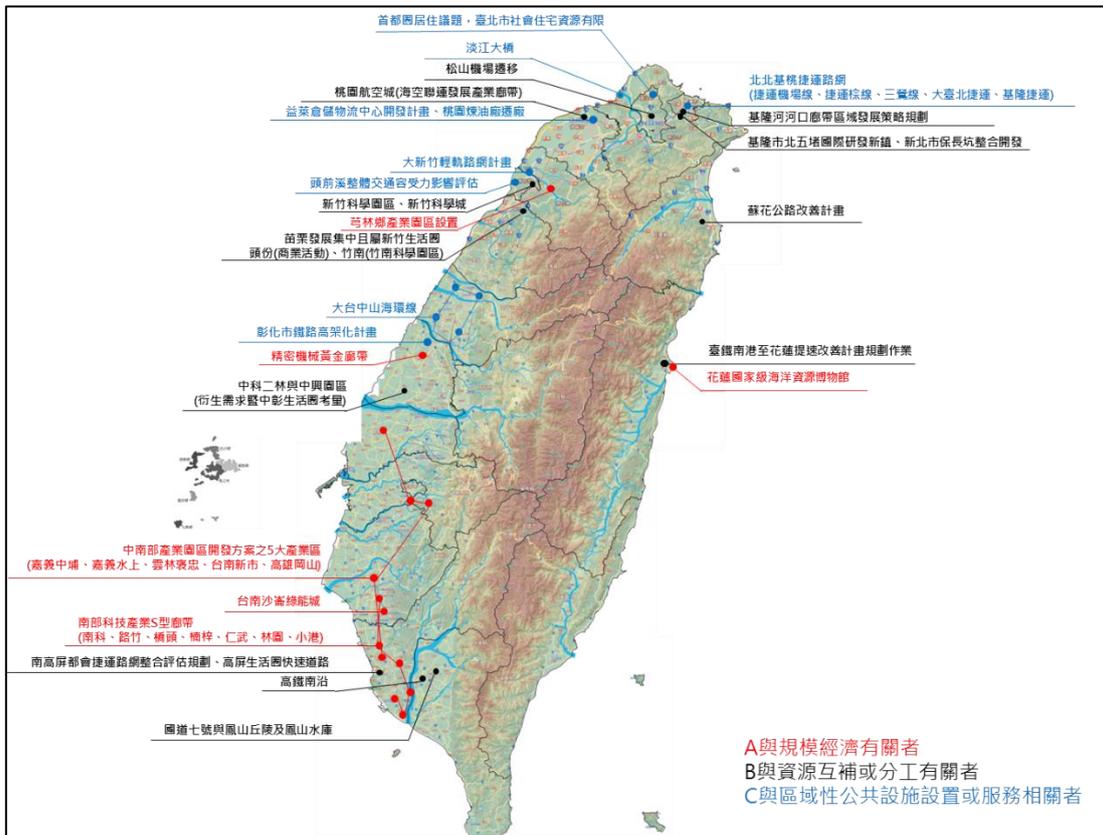


圖 4-4 跨域議題資料庫議題屬性分類空間分布示意圖

表 4-2 本計畫之跨域議題資料庫(北部區域為例)

議題	跨空間				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
	交通	產業	城鄉	其他								
台北都會區建設建議朝向成長管理、多核心都市發展體系與省市協調等方向進行	◎	◎	◎		北部(台北都會區)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一	×	-	-	-
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實施計畫。	◎	◎	◎		北部(新竹科學城)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一	×	-	-	-
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(中運量環狀運輸網路)	◎	◎	◎		北部(新竹科學城)	北部區域計畫(第一次通盤檢討草案-分組議案)	830912	29-附件一	▲	B	-	-
從整體區域發展及提升國際競爭力之角度，未來計畫應提出桃園航空城與台北港空港整合之發展願景或策略目標。	◎	◎			北部	區域計畫委員會會議紀錄	980504		▲	B	延續性	北-2
臺北港與桃園航空城之結合可望成為未來臺灣物流運籌基地之所在。	◎	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99		▲	A	延續性	北-2
松山機場是否遷移議題。應正視國土發展之整體性，台北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-台北捷運建設計畫的意義、桃園國際機場發揮樞紐地位及運籌效能所應具備之航網規模等層面之影響。	◎		◎			國土空間發展策略計畫	99		▲	B	延續性	北-2
交通部鐵道局要求新竹縣市政府有關輕軌發展以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。	◎		◎	◎		國土計畫審議委員會	109		▲	C	時新性	北-3
桃園煉油廠遷廠問題，因桃園市政府已有相關立場，考量能源供應與其經濟發展、環境問題非單一縣市議題，建議中央應針對北部區域產業研擬相關配套策略。		◎	◎			國土計畫審議委員會	109		▲	C	時新性	北-2
面對基隆河谷廊帶未來發展，都會區域或流域特定區域計畫可著力發展的方向與策略	◎	◎	◎			臺北願景計畫	109		▲	B	時新性	北-1

議題	跨空間				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
	交通	產業	城鄉	其他								
首都圈跨區就業情況多且臺北市社會住宅資源有限，應如何解決首都圈居住議題，達到住宅市場供需平衡，落實居住正義。	◎	◎	◎			臺北願景計畫	109		▲	C	策略性	北-2
新竹科學園區的擴大，帶來苗北地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	◎	◎	◎			苗栗縣國土計畫	110		▲	B	時新性	北-3
透過捷運機場線、捷運棕線及三鶯線連結大臺北都會區捷運系統，使臺北都會區 30 分鐘可達的便捷捷運路網生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」。	◎		◎			桃園市國土計畫	110		▲	B	時新性	北-2
基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑之受制於行政區界不易聯合整體規劃。故需由都會區域層級預為統籌協調。		◎	◎	◎		基隆市國土計畫	110		▲	B	時新性	北-1
善用環繞大臺北都會區龐大消費人口優勢，結合農業及產業發展，提升農產品行銷及包裝，規劃農產品或加工品銷售中心或農產品批發市場等。		◎				新北市國土計畫	110		▲	C	-	-
跨縣市產業發展合作、跨縣市公共設施(設備)資源整合規劃及跨縣市交通整合改善規劃。	◎	◎	◎	◎		新竹市國土計畫	110		▲	C	策略性	北-3
頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套。(交通-新竹市、新竹縣)	◎			◎		新竹縣國土計畫	110		▲	C	時新性	北-3
強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。				◎		新竹縣國土計畫	110		▲	C	-	-
推動芎林鄉新設立產業園區，提供優質產業發展環境，引導成為新竹都會近郊的產業支援地區。		◎				新竹縣國土計畫	110		▲	A	時新性	北-3
可負擔住宅供給配置應從都會區域尺度整體規劃。			◎			部門空間政策-全國國土計畫 部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會			▲	C	策略性	北-2

議題	跨空間				重點區域	來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
	交通	產業	城鄉	其他								
						水保局相關政策						
淡江大橋 2021 年 10 月完成第 2 標八里端主線工程，新北市府、公路總局認為可改善台 64 線、台 61 線平面路口和台北港區車流。第 3 標主橋段工程預計 2024 年完工，可連結淡水到八里，縮短淡水河兩岸交通時間約 25 分鐘。淡江大橋全面通車後，將與淡北道路、八里輕軌和淡海輕軌串聯成北台都會區便捷網絡，帶動台北港特定區產業發展。淡江大橋總長 900 公尺，寬 44 公尺，橋上設置雙向 4 線快出道、機慢車道、人行道及輕軌共構空間。東接淡水沙崙路，西接台 61 線與台 64 線，屆時由台 61 可更快到達台北港、八里，桃園航空城與桃園機場，透過 64 則可抵台北都會區。	◎	◎	◎			近年交通政策		▲	C	時新性	北-2	

第三節 篩選及研析深化關鍵議題

本計畫之都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構如圖 4-2，本節主要說明在「建立議題資料庫」後，如何進一步「篩選關鍵跨域議題(1.0)」及「研析深化關鍵議題(2.0)」，以作為後續研擬先期研究示範計畫之基礎。

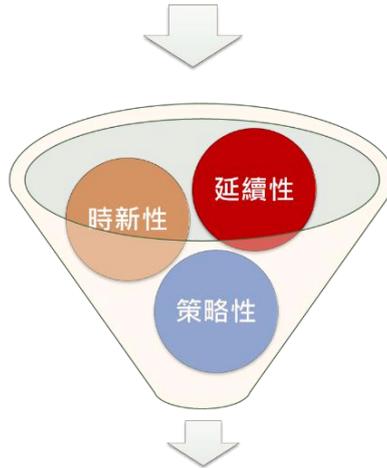
一、篩選關鍵議題(1.0)

本階段「程序二：篩選關鍵議題(1.0)」，將運用前章所研擬之關鍵跨域議題篩選原則，包括延續性、時新性及策略性三大原則，逐一檢核程序一所建立議題資料庫中各項議題是否符合，至少符合三大原則其一之議題才視為本計畫之關鍵跨域議題。檢核程序說明示意如圖 4-5。而檢核篩選結果說明如下，並將篩選結果繪製空間分布示意如圖 4-6。

- (一)延續性：在過去計畫或會議中被重複提及，且持續至近年仍存在尚未被解決之議題。如：北部區域之「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」；中部區域之「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」；南部區域之「南部新國際機場之倡議或持續發展既有高雄國際機場」、「高屏生活圈」等議題，在資料庫中顯示其於過去計畫或會議中被重複提及，且經判斷議題目前仍存在，即符合延續性原則。
- (二)時新性：近期才被提出討論；在縣市國土計畫首次被提出；或因近年部門重要政策推動，所衍生之相關議題。如北部區域之「基隆河谷產業軸帶之產業關聯需求、安全前提下之發展」、「大臺北都會區捷運系統(桃園捷運系統、基隆捷運系統、雙北三環六線系統)」、「淡江大橋完工後將縮短新北至桃園之交通時間」、「桃園煉油廠遷廠」、「竹科需竹縣腹地，及其對苗北(頭份、竹南)之影響」；中部區域之「臺中山海環線環狀軌道運輸」；南部區域之「大南方計畫偏重產業，缺乏交通、生活、居住及生態之整體考量」、「屏東高鐵站」等，在資料庫中屬於近年計畫或相關部門政策首次提出之議題即符合時新性原則。另外，本計畫另納入淨零碳排、疫情後對於空間規劃影響之考量納入為時新性議題。
- (三)策略性：可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，而彈性納入考量之議題。如：被社會輿論高度關注、相關部會首長特別提出之議題。如北部區域之「竹竹苗跨域合作議題(產業發展、

跨縣市公共設施資源整合規劃、跨縣市交通整合改善規劃)」、「北北基桃跨縣市就業的居住及通勤課題(社宅、居住正義)」、「可負擔住宅供給配置應從都會區域尺度整體規劃」；南部區域之「國道7號路線通過鳳山丘陵和鳳山水庫，恐破壞生態和汙染水源及衍生生態議題」等，在資料庫中屬於未必有明確計畫或政策，然社會輿論高度關注、或經相關部會或縣市首長特別提出之議題，即符合策略性原則，後續該類議題可持續滾動加入程序一之議題資料庫。

程序一：議題資料庫



《 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：

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

中部：

- 臺中山海環線環狀軌道運輸。

南部：

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

.....

策略性

- 可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，彈性納入之議題。

北部：

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

南部：

- 高雄港洲際貨櫃中心預估增加車流需求及物流分流需求，因有國道七號之規劃。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源及衍生生態議題。

.....

程序二：篩選 關鍵議題(1.0)

圖 4-5 由議題資料庫篩選關鍵議題(1.0)之說明示意圖



圖 4-6 篩選關鍵議題(1.0)空間分布示意圖

二、研析深化關鍵議題(2.0)

本階段「程序三：研析深化關鍵議題(2.0)」，乃針對「程序二：篩選關鍵議題(1.0)」所篩選出之關鍵議題，進一步探討研析各區域範圍內議題之間在空間上可能衍生之各種互動網絡關係(因果、互補及競合關係等)，並嘗試藉由各議題之空間關聯影響範圍界定都會區域之合理範圍，以確實掌握各都會區域範圍之發展特性與跨域議題之複雜性。

以下先分就北部區域、中部區域及南部區域，分別探討個別區域內各部門之議題或重要建設元素，再依據議題或重要建設元素之空間關聯程度劃分成七個空間關聯群，進行個別空間群跨部門議題之相互影響關係，以作為後續構思各都會區域議題之策略方案之基礎。研析深化關鍵議題(2.0)之研析方式說明如圖 4-7。

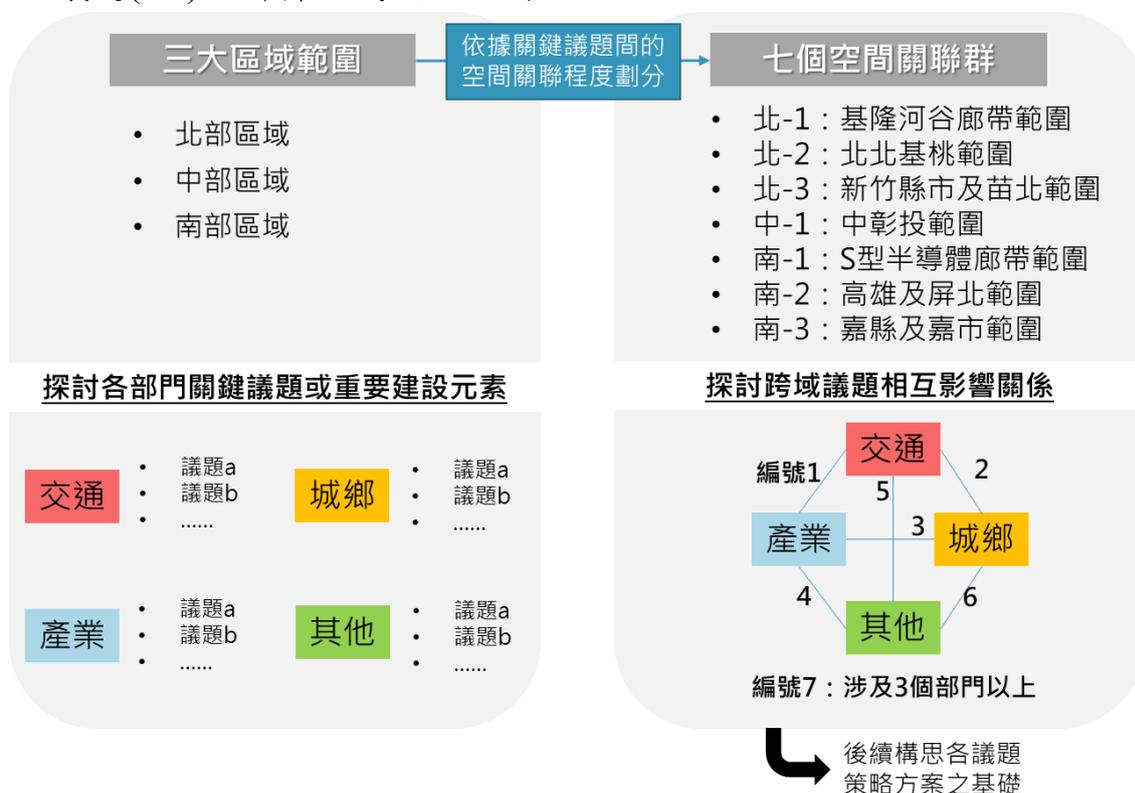


圖 4-7 研析深化關鍵議題(2.0)之研析方式說明圖

(一)三大區域

1. 北部區域

北部區域範圍內經篩選後之關鍵議題，依據部門別簡要整理如表 4-3，在空間上標示後，可再依據關鍵議題之間的空間關聯程度劃分成：(1)北-1：基隆河谷廊帶範圍；(2)北-2：北北基桃範圍；(3)北-3：新竹縣市及苗北範圍等三個空間關聯群，如圖 4-8 所示。

表 4-3 北部區域關鍵議題研析表

部門別	議題或重要建設元素
交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：基隆捷運、高鐵宜蘭站、淡江大橋 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> A. 基隆捷運預計 2023 年動工，其完工後與雙北之間工作生活通勤旅次模式可能造成空間型態轉變。 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，其完工後帶動場站周邊發展、北部區域空間結構轉變。 C. 淡江大橋：預計 2024 年全線通車，將縮短淡水-八里-桃園之間之通勤時間，帶動新北市、桃園市之間的運輸行為轉變。
產業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：基隆河谷產業軸帶上各產業開發 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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？

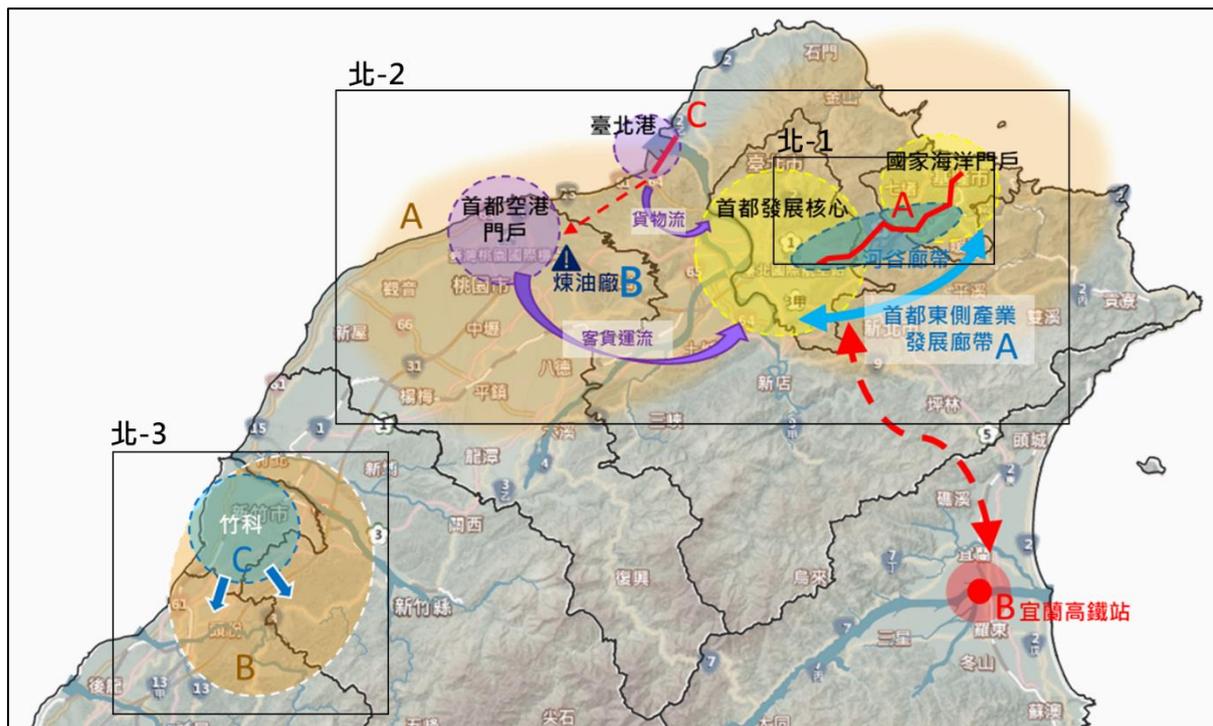


圖 4-8 北部區域關鍵議題研析空間示意圖

2. 中部區域

中部區域範圍內經篩選後之關鍵議題，依據部門別簡要整理如表 4-4，在空間上標示後，因整體中彰投所形成之三角範圍空間關聯密切，故整體視為同一空聯群(中-1：中彰投範圍)進行探討，如圖 4-9 所示。

表 4-4 中部區域關鍵議題研析表

部門別	議題或重要建設元素
交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：大臺中山海環線、中部國際機場 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：精密機械黃金廊帶上相關產業開發 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> A. 中部區域產業面臨用水問題。 B. 以中部地區之精密機械黃金廊帶為核心，整合中央與地方資源，打造智慧機械之都，建構關鍵智慧機械產業平臺。
城鄉	<ul style="list-style-type: none"> ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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、中興園區等重大產業建設進駐同時，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。

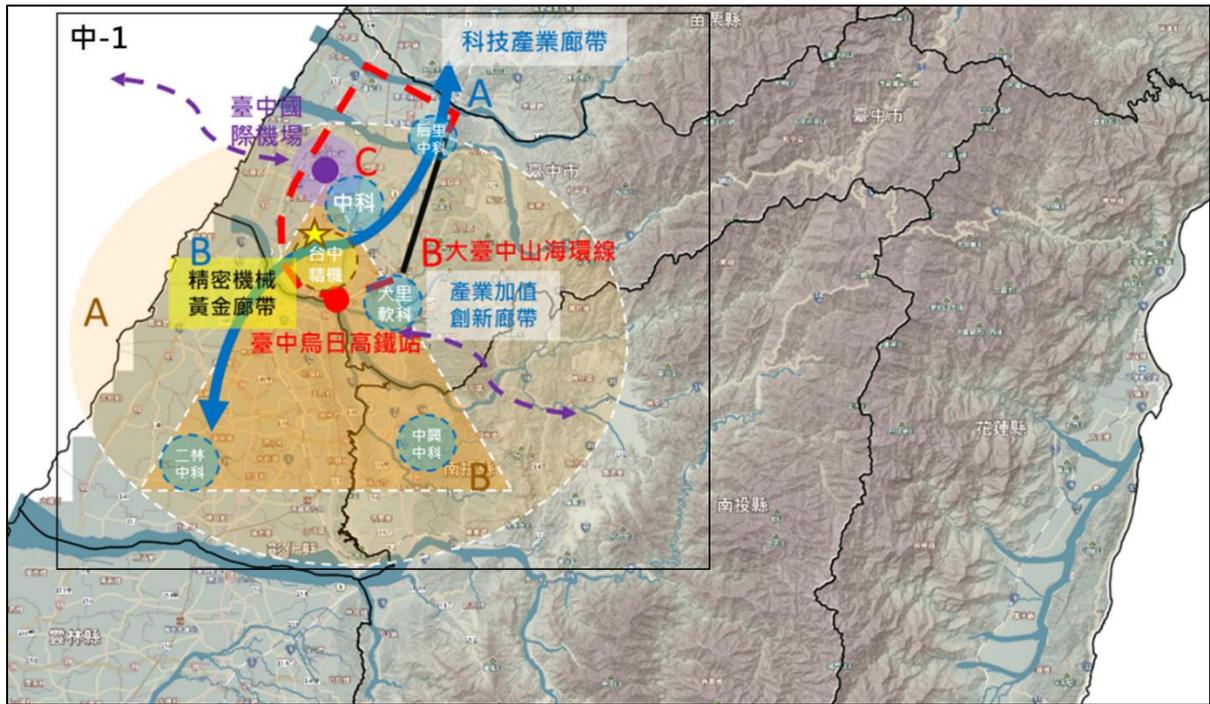


圖 4-9 中部區域關鍵議題研析空間示意圖

3. 南部區域

南部區域範圍內經篩選後之關鍵議題，依據部門別簡要整理如表 4-5，在空間上標示後，可再依據關鍵議題之間的空間關聯程度劃分成：(1)南-1：嘉縣及嘉市範圍；(2)南-2：科技產業廊帶範圍；(3)南-3：高雄及屏北範圍等三個空間關聯群，如圖 4-10 所示。

表 4-5 南部區域關鍵議題研析表

部門別	議題或重要建設元素
交通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：國道 7 號、高雄國際機場 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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 7 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。
產業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 相關建設元素：南部科學園區、南部五大產業園區 ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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。
城鄉	<ul style="list-style-type: none"> ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 議題： <ul style="list-style-type: none"> A. 國道 7 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。

(二)七個空間關聯群

依據前述所劃分七個空間關聯群，分別進行各空間範圍內之發展特性與跨域議題相互影響關係之探討，以作為後續構思各都會區域議題策略方案之基礎。

1. 北-1：基隆河谷廊帶範圍

基隆河谷廊帶範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：基隆捷運、汐東捷運等重大交通建設；基隆河谷廊帶上之北五堵國際研發新鎮、結合學研及產業之醫材聚落等創新產業；基隆河流域土地開發解禁後之防洪安全等。初步研析探討該空間群之跨域議題關係如表 4-6、圖 4-11 所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為：內湖科學園區開發率已達百分之百之背景下，故接連開闢了北投士林科學園區、南港科學園區；然而基隆捷運沿線之相關開發是否已足以支持該些產業之需求？又交通是否足以承載產業軸帶引入之產業流動人口？各場站周邊之生活服務機能是否足夠？以及，各種交通建設、產業群聚，所帶動之高密度城鄉發展，如何在基隆河谷廊帶範圍達成水安全之發展？

表 4-6 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)表

跨域關係	議題
交通-其他 (編號 5)	A. 基隆捷運、汐東捷運等重大交通建設應與基隆河流域防洪安全之權衡共同考量。
交通-城鄉 (編號 2)	A. 基隆捷運(預計 2023 年動工)完工後，基隆與雙北關係更密切，造成空間結構之改變應預為規劃因應。
交通-產業-城鄉 -其他(編號 7)	A. 基隆河谷廊帶在交通建設、產業群聚驅動之下，所帶動之高密度城鄉發展可能，如何在水安全前提下，達成安全之發展？

2. 北-2：北北基桃範圍

北北基桃範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：淡江大橋之興建；桃園煉油廠遷廠；北北基桃捷運路網之整合討論，透過捷運機場線、捷運棕線、三鶯線、汐東線等連結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)；松山機場之定位與遷移與否；台北港、基隆港、桃園機場之結合，發展海空聯運或國際海港運輸模式；北北基桃跨縣市就業的居住及通勤課題等。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 4-7、圖 4-12 所

示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要可歸納為以下三點：
 (1)建構大台北都會生活圈之相關議題：跨縣市之就業通勤交通、可負擔住宅、桃園煉油廠遷移(配合北部區域產業)；(2)整體人流物流之規劃議題：人流如捷運、高鐵、台鐵，物流如港口、台鐵、機場等；(3)機場之定位及遷移議題：參考松山區主要計畫，桃園機場第三航廈建置中，預計將可增加 4500 萬人次；如桃園機場第三航廈完成相關建設，則將可啟動松山機場之遷移與再生作業。

表 4-7 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)表

跨域關係	議題
交通-城鄉 (編號 2)	<p>A. 淡江大橋(預計 2024 年全線通車)可連結淡水到八里，縮短淡水河兩岸交通時間。淡江大橋全面通車後，將與淡北道路、八里輕軌和淡海輕軌串聯成北台都會區便捷網絡，屆時由台 61 可更快到達台北港、八里，桃園航空城與桃園機場，透過台 64 則可抵台北都會區。分擔淡水及北海岸車流，改善臺 2 線交通。擴大臺北港發展腹地，刺激北部濱海遊憩活動。串聯桃園航空城、臺北港及北海岸，形成國際觀光軸線。此可能造成區域空間結構之改變，空間計畫應預先規劃因應。</p> <p>B. 臺北首都圈跨區就業情況多且社會住宅資源有限，可負擔住宅之供給配置應從都會區域尺度整體規劃。另外，居住處與工作地點間之交通運輸及通勤需求亦應有良好規劃配套。</p> <p>C. 北北基桃捷運路網應有整體性思考討論，以形成都會區之便捷軌道生活圈。</p> <p>D. 松山機場之定位與遷移議題應綜合考量包括：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。</p>
交通-產業 (編號 1)	<p>A. 台北港、基隆港、桃園機場應有整合性規劃，善用海空聯運或國際海港運輸模式發展跨域產業廊帶。</p> <p>B. 應強化機場、高鐵等重要公共交通樞紐之串聯並強化物流能力。</p>
產業-城鄉-其他(編號 7)	<p>A. 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。</p>

3. 北-3：新竹縣市及苗北範圍

新竹縣市及苗北範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：新竹科學園區擴建需求、新竹縣芎林鄉新設立產業園區等。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 4-8、圖 4-13 所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為以下兩點：(1)新竹市產業腹地不足，需竹縣、苗北提供產業腹地支援，彼此之間需有良好跨縣市交通暨產業整合規劃；(2)苗北頭份(商業活動)、竹南(竹南科學園區)與新竹已形成共同生活圈，彼此之生活服務機能定位、分工需要有整體性考量。

表 4-8 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)表

跨域關係	議題
產業-城鄉 (編號 3)	A. 竹科是重要的半導體產業聚落，但新竹市腹地不足，需竹縣用地；苗北發展定位應與新竹科學園區產業需求整合。 B. 跨縣市產業發展合作、跨縣市公共設施(設備)資源整合規劃及跨縣市交通整合改善規劃
產業-城鄉-交通 (編號 7)	A. 苗栗目前的發展過於集中頭份(商業活動)、竹南(竹南科學園區)。頭份、竹南從生活、工作、教育、娛樂到醫療，都屬於新竹生活圈，每日往返新竹工作與就學，需有良好交通配套。
交通跨部門 (編號 7*)	A. 交通部鐵道局要求新竹縣市之輕軌發展應以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。

4. 中-1：中彰投範圍

中彰投範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：產業用水議題；臺中山海環線環狀軌道運輸建設；中科二林園區、中興園區進駐後之衍生影響；以精密機械與金屬技術發展高附加價值醫材產業，型塑精密機械黃金廊帶等。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 4-9、圖 4-14 所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為：中科台中園區已發展成熟，未來結合彰化中科二林園區、南投中興園區形成之產業三角，需透過交通串聯，並應與原中彰生活圈有良好連結。再者，后里中科、台中中科、台中精機、二林中科形成之精密機械黃金廊帶，與台中捷運或區域性交通(高鐵、台鐵)之軸帶不一致，顯示產業及交通界面欠缺整體規劃。另外，也需增加中部區域產業供水的穩定性以降低缺水風險，以及可考量加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸，以拉攏中科貨物直接由此空運出口等。

表 4-9 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)表

跨域關係	議題
交通-城鄉 (編號 2)	<p>A. 交通運輸議題在中部區域相關計畫不斷被重複提及，主要由於大眾交通運輸路網分布範圍及密度較不足，一般民眾仍以私人運具為主，因此出現道路使用過於擁擠情形。</p> <p>B. 臺中山海環線環狀軌道運輸建設，應同時就交通、土地及產業予以整體考量規劃，以適當產業布局及交通建設，以培養大眾運輸系統運量。且該建設未來可能連帶改變大臺中都會區之生活型態及空間結構。</p> <p>C. 應以中彰投共同生活圈整體思考建構便捷軌道交通路網系統。</p>
產業-城鄉 (編號 3)	<p>A. 中科二林園區、中興園區等重大交通建設與高科技產業進駐同時，工作者之居住、通勤交通及民生消費等衍生需求卻缺乏考量。</p> <p>B. 以中部區域作為智慧機械廊帶，發展航太、智慧車輛等試驗場域，建立產業鏈，並以精密機械與金屬技術發展高附加價值醫材產業。期以中部地區之精密機械黃金廊帶為核心，整合中央與地方資源，打造智慧機械之都，建構關鍵智慧機械產業平臺。然而前述產業軸帶與原中彰生活圈如何連結。</p>

5. 南-1：嘉縣及嘉市範圍

嘉縣及嘉市範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：嘉義縣台糖太保農場將設置南部科學園區嘉義園區、嘉義縣政府自力開發的馬稠後產業園區等。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 4-10、圖 4-15 所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為：嘉義縣、嘉義市之間的雙核心(太保市、嘉義市)應高度相互支持互補，嘉義市主要提供生活、觀光、醫療、服務等機能，而嘉義縣(太保市)則主要提供產業用地空間，後續嘉義縣、市之間的交通串聯應妥善思考，否則嘉義市未來恐面臨勞動人口外流、逐漸空洞化之狀況。另外，大埔美產業園區勞動人口大量缺乏，亦應配合居住、生活服務及交通一同規劃方可解決。

表 4-10 研析深化關鍵議題(南-1：嘉縣及嘉市範圍)表

跨域關係	議題
產業-城鄉 (編號 3)	A. 南部科學園區嘉義園區位於嘉義縣台糖太保農場，周邊大型建設有故宮南院、長庚醫院、馬稠後產業園區等。馬稠後產業園區為嘉義縣政府自力開發的產業園區，未來，馬稠後產業園區與南部科學園區嘉義園區，將成為嘉義地區經濟的雙軸心，另外亦可與嘉義縣境內的民雄、頭橋、朴子、義竹、嘉太、大埔美工業區，與即將動工的中埔公館農場、民雄航太園區等串聯為科技產業軸帶。然而，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。
交通-城鄉 (編號 2)	A. 嘉義都會區之運輸路網架構，朝向雙核心空間規劃，亦即以太保市、嘉義市為雙發展核心。後續該區域之產業或整體城鄉發展政策是否符合此雙核心空間結構？或雙核心各自是否尚有應加強之機能？

6. 南-2：科技產業廊帶範圍

科技產業廊帶範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：配合台商回台土地需求，政府積極推動南部區域之產業建設，形塑南部科技產業廊帶。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 4-11、圖 4-16 所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為：目前南科通勤旅次已存在交通雍塞問題，未來南科、橋科、大社、仁武、大寮、林園、小港所形成之 S 型半導體材料之產業群聚軸帶可能將衍生更大量之通勤旅次，需要預先規劃因應；再者，前述各園區之間的產業活動鏈結關係為何？物流路線及物流量需求為何？交通規劃如何配合？工作人口所需之居住用地及生活服務機能是否足夠等皆迫切需要跨部門之整合協商。

表 4-11 研析深化關鍵議題(南-2：科技產業廊帶範圍)表

跨域關係	議題
產業-交通 (編號 1)	A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺交通運輸之相關規劃，台南新市、高雄所形成之南部科技產業 S 型廊帶，衍生大量通勤旅次造成嚴重交通問題。
交通-城鄉 (編號 2)	A. 南部區域發展型態較為鬆散，交通建設財務常難以永續，交通廊帶週邊常需考量配置相關開發，爰交通建設及其週邊之都市城鄉發展應一併考量。
產業-城鄉 (編號 3)	A. 政府積極推動南部區域產業建設，形塑南部科技產業 S 型廊帶，然而卻空有「產業計畫」，欠缺對於週邊居住環境、民生消費等城鄉生活機能之整體考量。

7. 南-3：高雄及屏北範圍

高雄及屏北範圍內有關跨域議題應掌握之重要元素包括：國道7號新設、屏東高鐵站新站等重大交通建設；高雄市、屏東縣為全台唯一的「空汙總量管制區」；高屏關係密切，應規劃共同生活圈，尤其屏北地區應優先強化跨域串連等。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表4-12、圖4-17所示。

經研析後，該空間群之關鍵跨域議題主要為：南科屏東園區與高雄既有產業、科技園區之串聯關係為何，以及其與高雄港、機場之間的物流交通規劃也應有整體性考量。另外，屏東六塊厝地區現辦理之「新訂高鐵屏東車站特定區都市計畫」，亦應與南高雄(鳳山、左營、小港)有良好連結，以強化屏北地區之生活服務機能，形成共同生活圈。

表 4-12 研析深化關鍵議題(南-3：高雄及屏北範圍)表

跨域關係	議題
城鄉-產業 (編號 3)	A. 未來屏東生活圈發展(尤其屏北地區應優先強化跨域串連)應併同高雄都會區整體規劃，容納高雄生活圈過於集中之人口與產業發展，形成都會區及核心發展模式。 B. 高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。
產業-其他 (編號 4)	A. 高雄市、屏東縣為全台唯一的「空汙總量管制區」，為高屏地區產業投資之限制條件。
交通-其他 (編號 5)	A. 國道7號路線通過鳳山丘陵和鳳山水庫，恐破壞生態和汙染水源。
交通-產業-城鄉 (編號 7)	A. 屏東高鐵車站設站應考量都會區空間發展及未來環島高鐵之可行性。 B. 高鐵屏東車站規劃設置於六塊厝地區，站區周邊亦將規劃科技產業園區及科學園區，未來應與高雄之交通運輸、生活圈等一併規劃考量。



圖 4-11 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)空間示意圖

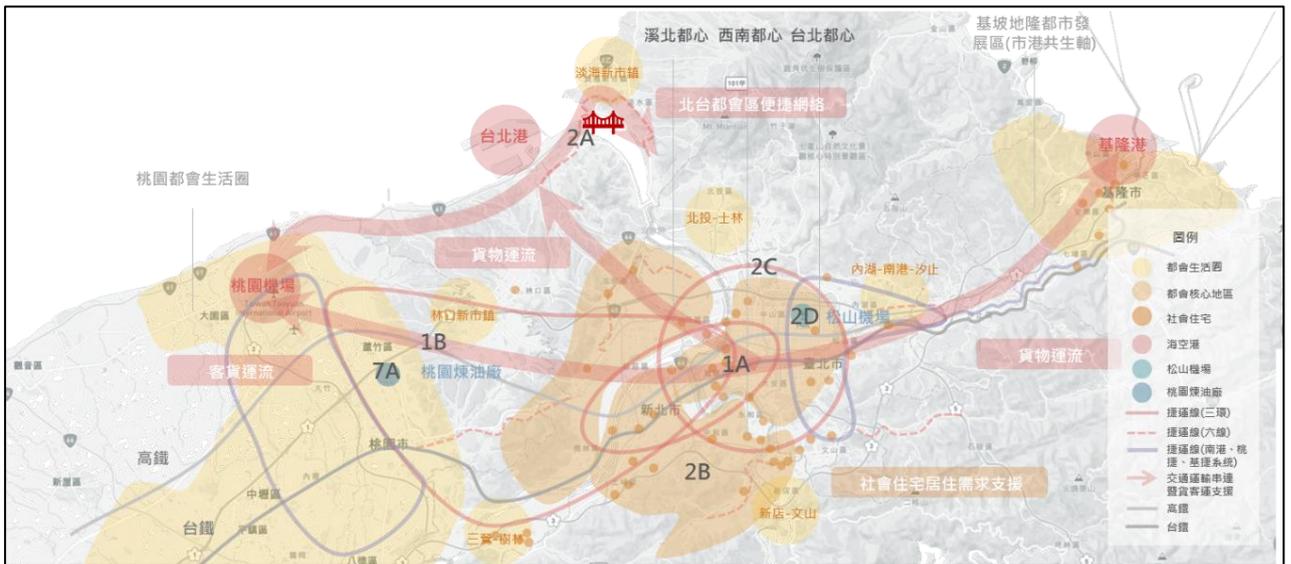


圖 4-12 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)空間示意圖

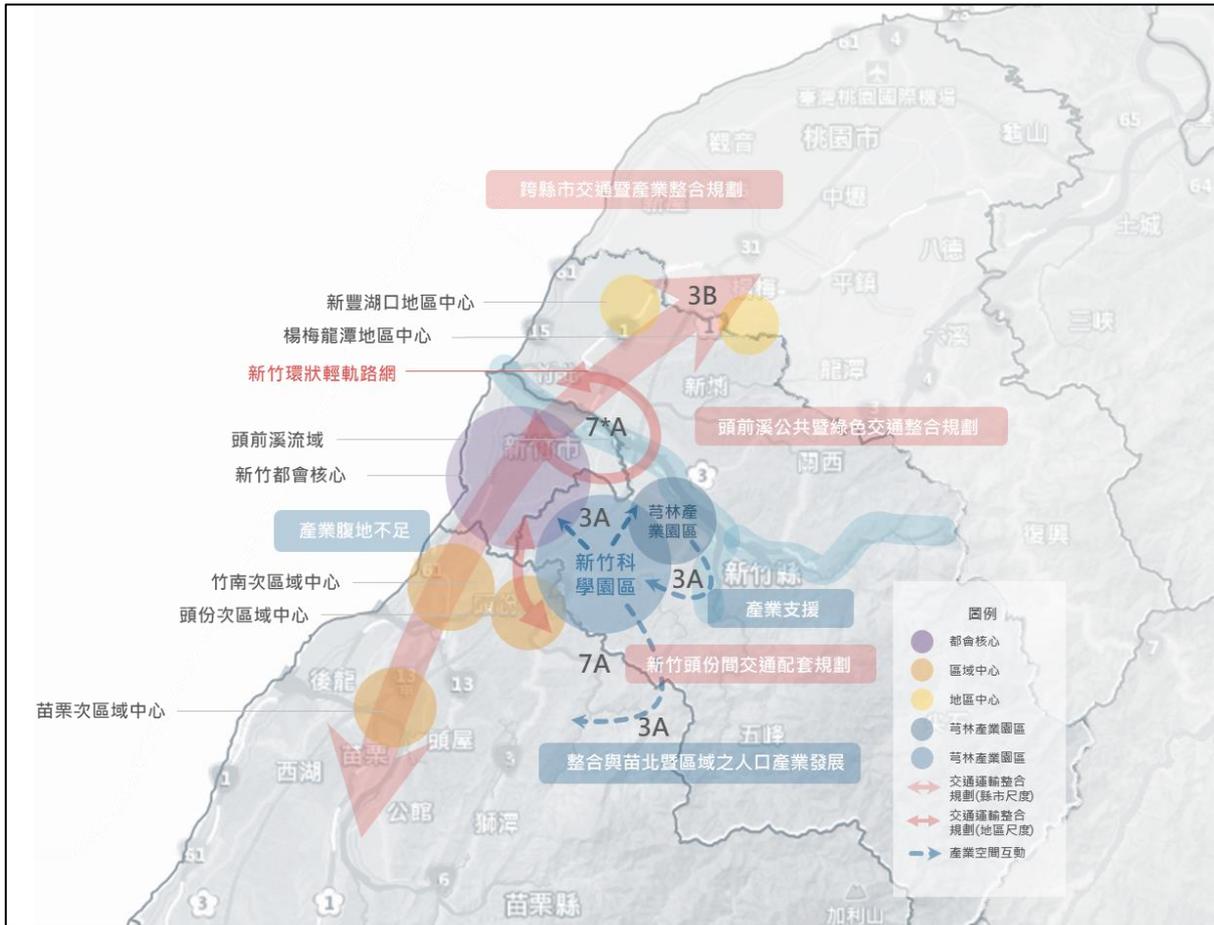


圖 4-13 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)空間示意圖

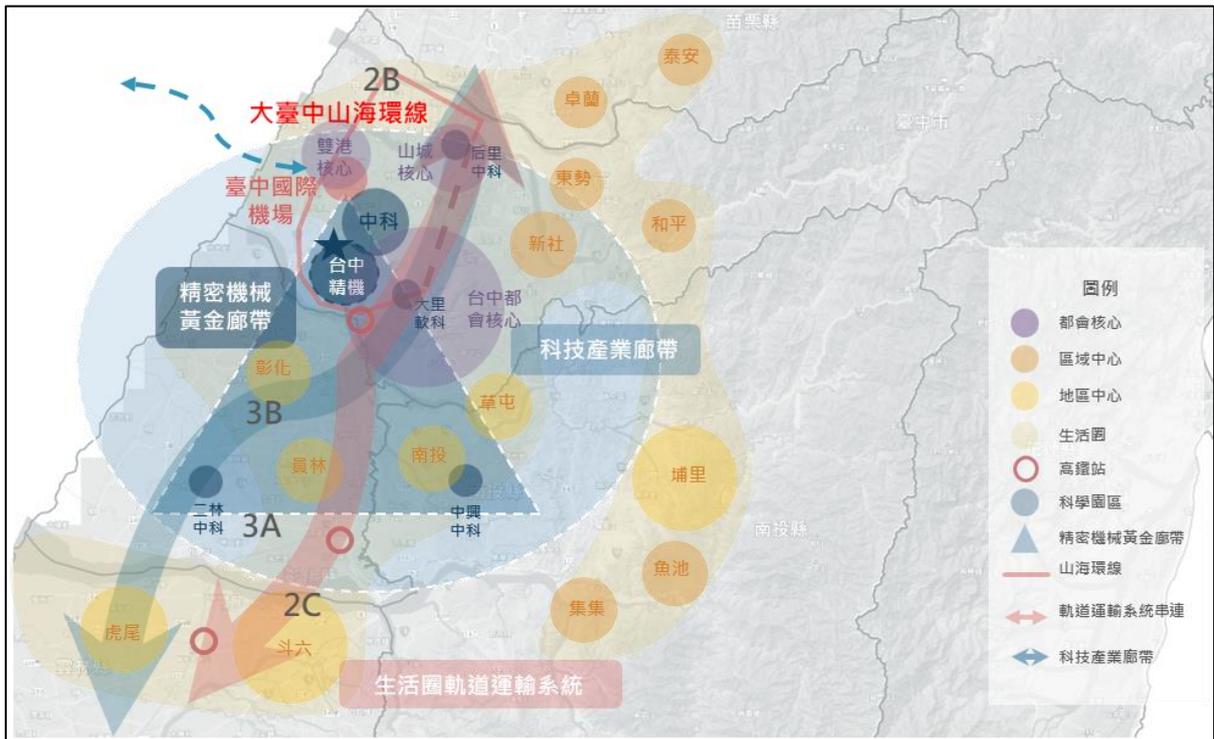


圖 4-14 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)空間示意圖

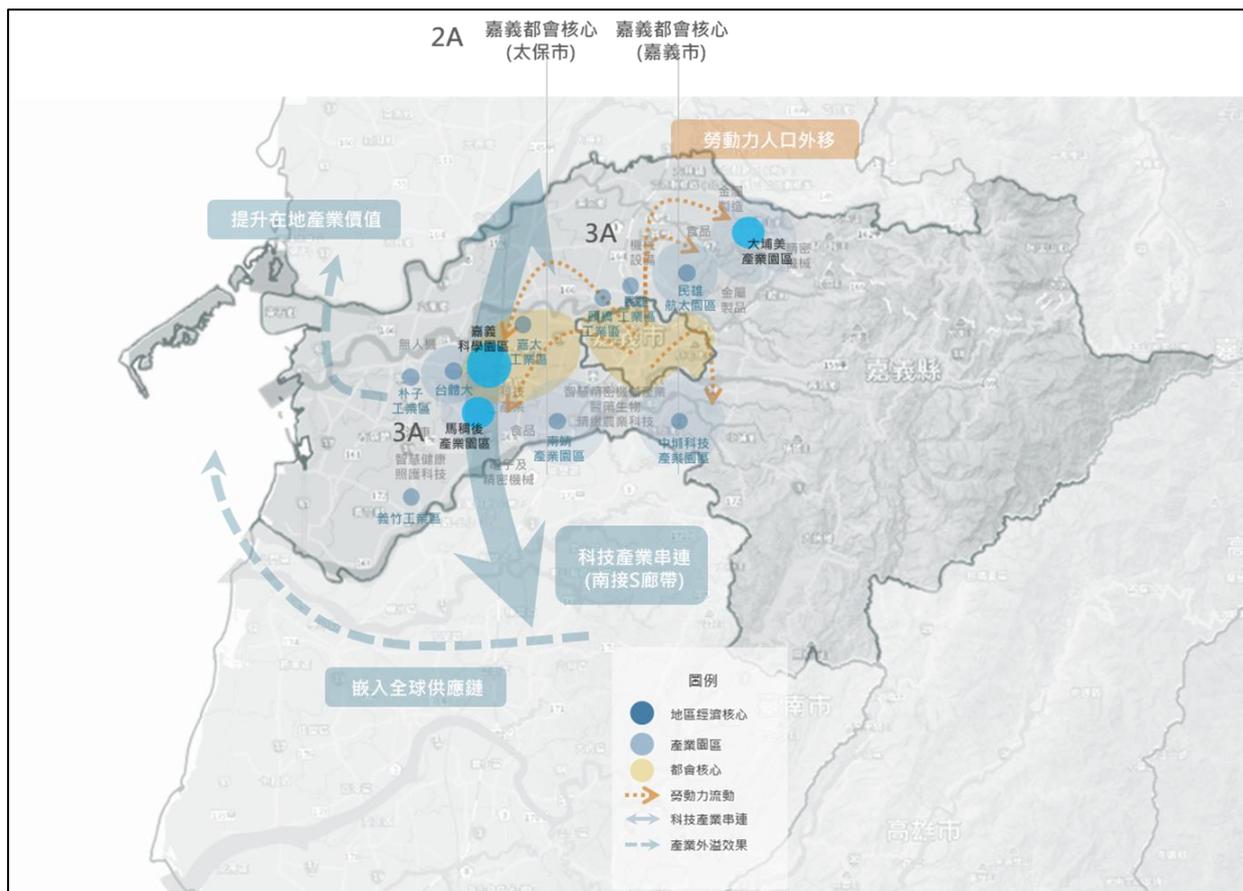


圖 4-15 研析深化關鍵議題(南-1：嘉縣及嘉市範圍)空間示意圖

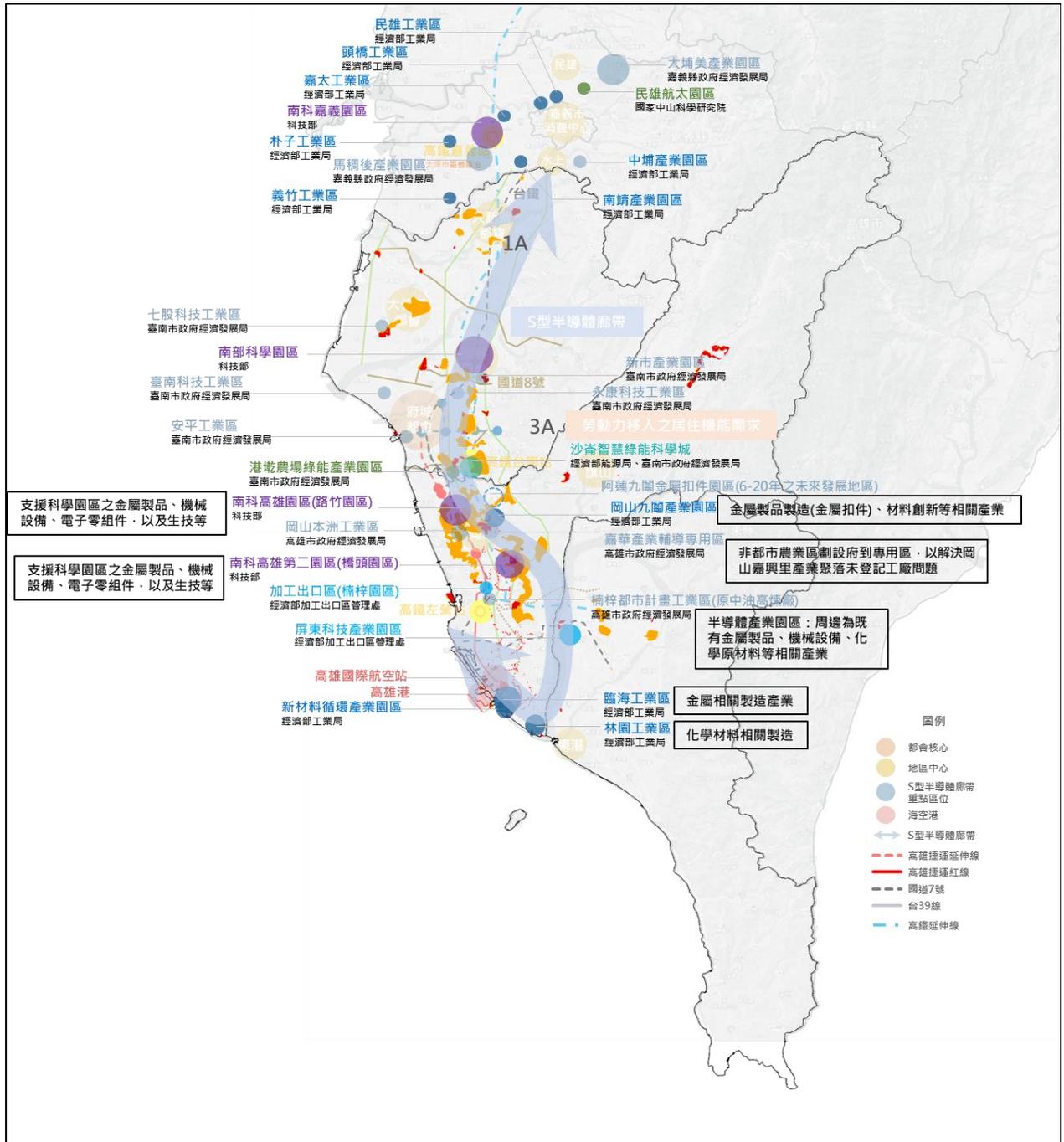


圖 4-16 研析深化關鍵議題(南-2：科技產業廊帶範圍)空間示意圖

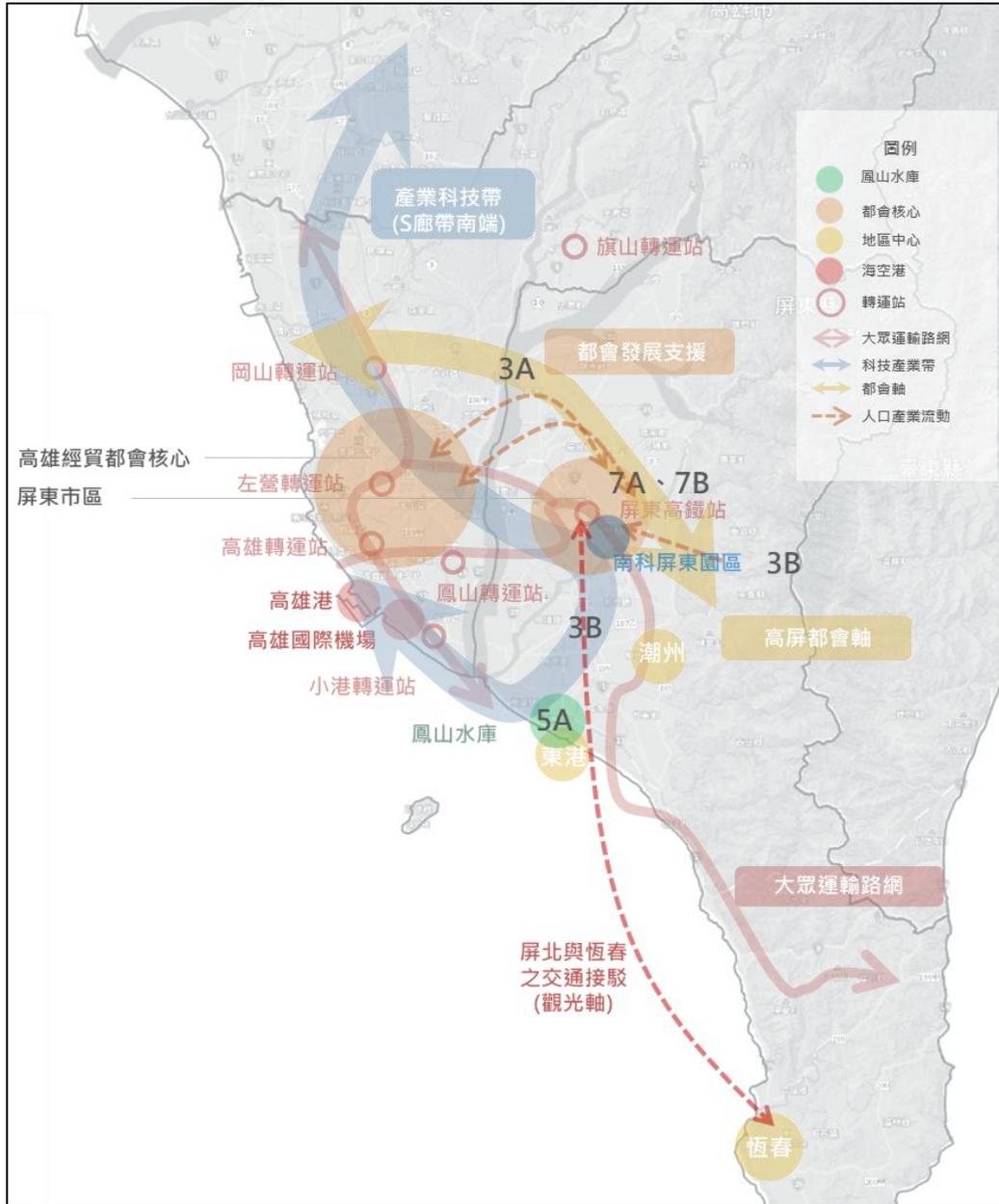


圖 4-17 研析深化關鍵議題(南-3：高雄及屏北範圍)空間示意圖

第五章 研擬都會區域先期研究計畫

第一節 南部都會區域科技產業廊帶為示範區之理由

延續前章各空間群跨域議題盤點及篩選結果、專題演講專家諮詢建議等過程，本計畫目前選定以「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的示範操作場域，以此範圍為示範區域的理由研析如下。

一、區域均衡與國際競爭力提升

臺灣幅員不大，然而台灣內部南北城鄉差距、人力北漂、地方人口流失等現象依舊存在。目前北部區域的發展已經達到了相當高的水平，要繼續深化發展可能出現腹地有限的困境，在整體國家發展策略上如想要大幅提升國家的整體競爭力則必須尋求其他新的發展可能性。

而南部區域由於腹地較大，又有高雄市、台南市以及南部科學園區當作現存的發展基礎，因此近年中央透過前瞻基礎建設，推動南北均衡、縮小城鄉差距，並強化多項交通基礎建設，提高中南部地區的可及性，同時也開發產業園區引導產業南移，期待強化台灣南部區域在整個國際經貿競爭上的優勢。

尤其南部區域在臺灣過往發展脈絡中居於相對弱勢，故更有必要透過南部各縣市間的互補、分工及整合，共同提升南部區域的整體競爭力，並且透過國際門戶之強化，加強其與國際接軌，方可使南部區域經濟發展的機會放大，向國際間尋求新機會，以翻轉前述區域發展失衡、逐漸邊緣化之危機，同時以南北雙核心之發展策略作為未來臺灣新的提升契機。

二、政策聚焦及重大建設積極投入

因應美中貿易大戰及臺商回臺投資提供產業發展所需空間，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五座工業園區，分別位於嘉義中埔、嘉義水上、雲林褒忠、臺南新市、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。

為均衡南北區域發展，政府強力推動南部產業發展與建設，期望吸引產業優先至南部投資，振興南臺灣的就業和消費。行政院「大南方大

發展南臺灣發展計畫」期望打造從台南科學園區、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。且高雄市為配合中央政策，將結合捷運岡山及林園延伸線之建設，同步啟動北高雄岡山、路竹、湖內與南高雄林園區等周邊土地及公共設施的通盤檢討。

顯見在南部都會區域(尤其以科技產業廊帶為核心)之範圍，為當前政策聚焦重點區域，且中央及地方政府近年陸續有許多重大建設積極投入。符合都會區域計畫優先推動原則—「議題具重要發展需求性」。

三、區域環境發展條件轉變

民國 96 年由內政部營建署委託辦理的「國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫」，該規劃案以臺南市與高雄市及周邊 43 個市鄉鎮為南臺都會區域之劃設範圍，評估包括「人口」、「交通可及性」、「經濟發展」、「基礎建設」等因子，並以 2030 年為永續發展目標年進行策略規劃。

然而，時至十五年後的今日，南部區域時空環境的轉換已有很大的不同，加上現階段南部區域又有多項重大公共建設及產業發展計畫正在進行中，未來隨著台積電等產業的進駐(工業區、新設科學園區等)，南部區域的發展條件及角色定位與上述計畫已有很大差異，有必要進行全盤性之檢討，從都會區域角度重新思考南部區域之新發展條件之下的運輸連結關係、產業及城鄉發展結構之新布局及空間策略。

四、既有議題需跨部門整體規劃指導

延續前章針對科技產業廊帶範圍之跨域議題盤點結果，其議題主要為目前南科通勤旅次已存在交通雍塞問題，然而在當前政府又積極推動南部區域產業建設之狀況下，未來南科、橋科、大社、仁武、大寮、林園、小港所形成之 S 型半導體材料之產業群聚軸帶，可能將衍生更大量之通勤旅次，需要預先規劃因應；且前述各園區之間的產業活動鏈結關係、物流路線及物流量需求、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運輸規劃及城鄉用地的配置，可能將衍生大量通勤旅次造成嚴重的交通問題。

顯見在南部都會區域(尤其以科技產業廊帶為核心)之範圍，所面臨上述之議題，皆迫切需要產業、交通與生活居住的跨部門整合協商，從跨域治理、整體規劃之思維進行指導，且此種跨域指導功能在目前的全國國土計畫及個別的直轄市、縣(市)國土計畫皆無法達成。此符合都會區域計畫優先推動原則—「議題具急迫性」。

第二節 南部都會區域科技產業廊帶之整體規劃推動策略

一、整體操作架構及推動策略

針對「南部區域—科技產業廊帶範圍」先期研究計畫之操作目標為提出該區域範圍之空間發展策略及願景，作法如下。

(一)統籌各部門計畫

- 1.蒐集盤點該範圍所涉縣市國土計畫既有部門計畫資料及區位(此項工作屬團隊內業)。
- 2.掌握中央、地方時新性需求(此項工作需配合部會、地方訪談)。

(二)分析診斷、協商及策略方案

- 1.適宜性評估：疊圖分析，診斷不一致或衝突之處(此項工作屬團隊內業)。
- 2.不一致、衝突處進行部門協商(此項工作需配合座談會、平台會議辦理)。
- 3.整合加值規劃，提出多部門綜效之策略方案(此項工作需配合座談會、平台會議辦理)。

而前述疊圖分析診斷之過程中所運用之分析準則，即涉及「總量及區位原則」，過去各項評估項目部分見於縣市國土計畫，而缺乏區域性整體思維；部分訂於全國國土計畫，並未分派至區域範圍。故本計畫即嘗試針對各項目重新檢討評估，研擬一套針對南部區域之城鄉發展之總量及區位準則，並建議將此套準則扣合國土計畫法相關工具，以具體指導南部區域之相關計畫、提供審議支援等。

(一)「總量及區位準則」之功能

- 1.短期：開發許可審議立即使用，解決現行審查時存在之實質課題。
- 2.長期：逐漸導正縣市國土計畫城鄉發展地區第二類之三劃設區位之合理性。

(二)「總量及區位準則」之作法

扣合國土計畫法相關工具包括：

- 1.計畫指導：指導部門計畫(部門先期徵詢時可依此套準則給予空間指導，國土計畫法第 17 條)、縣市國土計畫(城 2-3 區位適宜性，國土計畫法第 20 條、國土計畫法第 21 條)、納入全國國土計畫(「發展預測」、「成長管理策略」、「城鄉發展成長區位條件」等章節調整)。
- 2.審議支援：現階段開發許可審議、未來之使用許可審議(國土計畫法第 24 條)。

3.法規修訂：「使用許可審議規則」之研擬參考(國土計畫法第 24 條)。

(三)「總量及區位準則」之內涵

1.總量原則

先參考全國國土計畫中已有規範項目之總量計算方式，進行評估方式之檢討，檢討方向包括：資料更新、區域分派調度考量等。

(1)人口總量

A.全國國土計畫：依據國家發展委員會民國 105 年「中華民國人口推估（105 至 150 年）」報告之中推估結果（假設民國 130 年總生育率達 1.2 人後維持固定），民國 113 年人口總量達到高峰 2,374 萬人後轉為負成長，民國 125 年總量為 2,310 萬人，故本計畫以該總量作為計畫目標年（125 年）之人口總量。

B.本計畫建議：依據國家發展委員會民國 109 年「中華民國人口推估（2020 至 2070 年）」報告之中推估結果，135 年之全國推估人口為 21,162 千人。再依據國家發展委員會 110 年「都市及區域發展統計彙編」南高屏人口占全台人口數之比例，計算 135 年推估全台人口數分派至南高屏之人口數約為 493 萬人。後續應再考量加上區域大型產業引入之人口數，而對照各縣市國土計畫以居住容受力、廢棄物處理容受力或民生供水容受力所計算之人口承載上限量，大致評估產業投入所引入之人口上限值，以作為後續審議產業開發之參考。

(2)水資源總量

A.全國國土計畫：58.7 億立方公尺(地面水 40.5 億+地下水 18.2 億)。

B.本計畫建議：參考「產業穩定供水策略行動方案(經濟部，107 年 5 月)」，新增納入位屬南部區域範圍之計畫項目。

(3)供電總量

A.全國國土計畫：無

B.本計畫建議：參考台灣電力公司之「台灣即時用電資訊」，並納入台電公司長期電源開發規劃之除役及新建電廠之容量計算。

(4)農地總量

A.全國國土計畫：全國農地總量之需求評估，係在國外農產品輸入受阻時，國內應維持供糧食生產之農地資源，面積需求為 74 萬公頃至 81 萬公頃。考量農漁牧一級產業皆具有糧食生產功能，本計畫以前開數量作為供糧食生產之農地需求總量低推估之目標值。

- B. 本計畫建議：檢討宜維護農地準則之演變；國保一、國保二之非都農牧用地、養殖用地納入計算之合理性檢討；現況屬建築使用情形納入計算之合理性檢討。

(5)城鄉發展總量

A.全國國土計畫

- a. 既有發展地區：含既有都市計畫地區、原依區域計畫法劃定之鄉村區、工業區、開發許可地區等，計約 59 萬 991 公頃，未來發展應遵循城鄉發展優先順序，優先使用既有發展地區內閒置、低度利用土地，且儘量不增加住商型都市發展用地。
- b. 新增產業用地：依經濟部推估，於「民國 101 年以前開發的產業用地為完全利用」之前提下，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。
- c. 未來發展地區：為改善原依區域計畫法劃定之鄉村區及原住民族土地缺乏公共設施情形，並因應未來發展需求，各直轄市、縣（市）政府應核實評估人口及產業之發展情形，訂定未來發展總量。

B.本計畫建議：

- a. 既有發展地區：更新。
- b. 未來發展地區：結合區位原則，改以調整後的新城鄉發展區位條件劃出來的面積計算未來發展地區面積。
- c. 新增產業用地：訪談主管部門之需求及推估過程之相關建議。

2.區位原則

本計畫已掌握城鄉發展分署「全國國土計畫之城鄉發展成長區位條件調整建議」之新準則內容。後續將進行「新城鄉發展區位條件」、「城 2-3 及未來發展地區既有劃設結果」、「產業園區開發及周邊需求範圍」三者之疊圖比較，據以研析檢討南部區域性特定城鄉發展區位需求。

- A. 「城 2-3 及未來發展地區既有劃設結果」、「新城鄉發展區位條件」之差異：縣市劃設結果不符合 TOD 或集約原則。
- B. 「城 2-3 及未來發展地區既有劃設結果」、「產業園區開發及周邊需求範圍」之差異：部門開發未參考空間計畫。
- C. 「新城鄉發展區位條件」、「產業園區開發及周邊需求範圍」之差

異：新區位條件不敷區域產業發展需求問題。

「全國國土計畫之城鄉發展成長區位條件調整建議」應再加上南部區域性特定城鄉發展區位需求之觀點後整體調整區位條件，形成「南部都會區域城鄉發展之區位準則」。另外，亦蒐集其他各種項目之區位篩選原則，界定出「限制發展區」、「優先發展區」等作為整體空間發展布局之引導。

以上為完成先期研究之計畫本體內容，而除了「計畫」之外，尚需要「組織平台」以協助計畫內容之形成，亦需要「機制(工具、預算)」以促使計畫方案得以落實。研擬本計畫「南部區域—科技產業廊帶範圍」先期研究計畫之整體推動策略及作法如圖 5-1 所示。

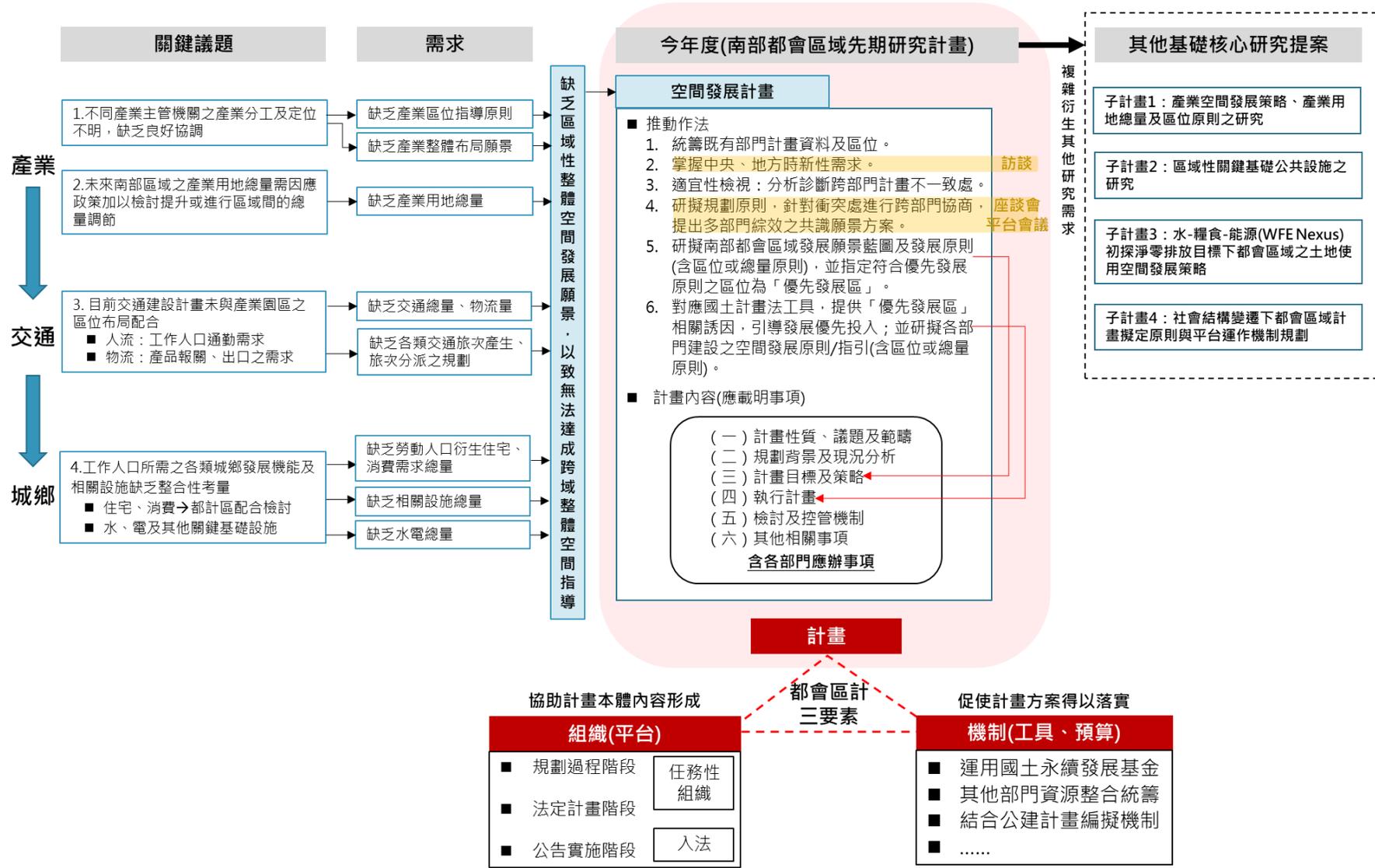


圖 5-1 「南部區域—科技產業廊帶範圍」先期研究計畫整體操作架構圖

二、「南部區域—科技產業廊帶範圍」之對策方向研析

(一)研擬規劃原則

擷取全國國土計畫、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所提及議題中，與「南部區域—科技產業廊帶範圍」相關之議題，先行研析都會區域計畫可著力部份，整理如表 5-1~表 5-4，作為後續引導「南部區域—科技產業廊帶範圍」對策方向之基礎。

表 5-1 全國國土計畫跨域議題及對策方向彙整表

來源	全國國土計畫跨域議題	議題樣態/屬性/對策方向研析
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。	▲/C/高鐵 TOD 概念，以高鐵站周邊作為都會發展重點投資核心。故高鐵沙崙站、高鐵左營站與科技產業廊帶之發展應密切考量，為本空間群之重點規劃原則。
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。	▲/B/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。
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。	▲/A/推動跨縣市產業群聚策略、產業跨域聯盟等，以提升區域產業競爭力。
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。	▲/B/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)等需求一併整合考量，並安排各自角色分工。
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。	▲/C/各類運輸系統應以跨縣市的區域尺度整合考量其定位及接駁機能。

表 5-2 國土計畫審議會相關議題及對策方向彙整表

場次 (日期)	與都會區域或跨域相關發言或決議事項	議題樣態/屬性/對策方向研析
第 3 次 (107/06/25)	<ul style="list-style-type: none"> 基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。 	▲/C/應以跨域觀點考量 S 型廊帶內各類基礎設施之供需。
第 5 次 (109/02/06)	<ul style="list-style-type: none"> 南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。 	▲/A/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。
第 12 次 (109/08/05)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○/-/高雄機場、港口之空、港定位與發展型態應納入產業發展廊帶之需求一併考量。
第 17 次 (110/04/06)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	▲/A/南部區域產業廊帶受全球化經貿影響，而產業廊帶也是因應全球化之重要空間形式。
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	▲/C/應將資訊、數位發展視為都會區域關鍵基礎設施(Critical Infrastructure, CI)之一環。
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	▲/B/以集約發展為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。

表 5-3 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題及對策方向彙整表

來源	直轄市、縣(市)跨域議題	議題樣態/屬性/對策方向研析
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。	▲/C/道路系統應與產業廊帶一併考量規劃。
	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。	▲/B
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。	▲/B/以集約發展為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。

來源		直轄市、縣(市)跨域議題	議題樣態/屬性/對策方向研析
	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。	▲/B
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。	▲/B/南、高、屏之產業定位及產業鏈結關係。
	p.113	屏北地區應優先強化跨域串連。	▲/B/屏北與南高一併規劃。

表 5-4 國土空間發展策略計畫之都會區域議題及對策方向彙整表

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題	議題樣態/屬性/對策方向研析
交通	1. 集約開發運輸廊帶地區，避免空間發展無序蔓延。	▲/B/以集約發展為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。
	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。	▲/B/以集約發展、高鐵 TOD 為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。
	3. 強化國際運輸及國際海、空港之區位優勢。	▲/C/未來高雄機場、港口之空、港定位與發展型態應納入產業發展廊帶之需求一併考量。
	4. 建構都會區域之整合性通勤運輸路網。	▲/B/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)等需求一併整合考量。
	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。	▲/B/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)之各類型土地使用整合考量。
	6. 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。	○/-/當前政策為持續發展既有高雄國際機場。未來高雄機場、港口之空、港定位與發展型態應納入產業發展廊帶之需求一併考量。
	7. 高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。	▲/C/未來高雄港之定位與發展型態應納入產業發展廊帶之需求一併考量。
	8. 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。	○/-/目前高鐵屏東站已確認將設置於六塊厝，聯外交通亦刻正規劃中。

類別	都會區域 / 跨域治理相關議題	議題樣態/屬性/對策方向研析
	9. 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。	▲/C/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。
	10. 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。	▲/C/各類運輸系統應以跨縣市的區域尺度整合考量其定位及接駁機能。
	11. 進行都會區相關軌道建設計畫的再檢視。	▲/C/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。
	12. 評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。	○/-/應將物流視為都會區域關鍵基礎設施之一環。尤其南部區域物流園區之設置空間為一大課題。
	13. 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。	▲/C/各機場之定位。
產業	1. 產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。	▲/A/大南方政策下各園區或產業用地之供需分析及各區位布局適宜性。
	2. 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。	▲/A/產業軸帶上的鏈結及群聚關係、產業創新策略。
	3. 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。	▲/A/產業軸帶上的鏈結及群聚關係、產業創新策略。
	4. 規劃推動「產業創新走廊」。	▲/A/產業軸帶上的鏈結及群聚關係、產業創新策略。
	5. 強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力。	▲/A/產業軸帶上的鏈結及群聚關係、產業創新策略。
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。	▲/B/以集約發展為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。
跨域治理	1. 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。	▲/C/應將能源視為都會區域關鍵基礎設施之一環。

延續上述全國國土計畫、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之議題及對策方向研析，並加入時新性及策略性之規劃考量後，彙整以下對策方向，以作為後續引導各部門共同討論「南部區域—科技產業廊帶範圍」對策方案之規劃原則指引，包括：

1. 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，而產業廊帶也是因應全球化之重要空間形式，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。

2.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。其中，屏北應與南高一併規劃。

(2)應以集約發展為原則，考量後續 S 型廊帶之對策建議。

(3)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。

(4)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)等需求一併整合考量，並安排各自角色分工。

3.區域性公共設施類議題之對策方向

(1)依據全國國土計畫引導，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)高雄機場、港口之空、港定位與發展型態應納入產業發展廊帶之需求一併考量。並應以海空門戶、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)各類運輸系統應以跨縣市的區域尺度整合考量其定位及接駁機能，並應與產業廊帶一併考量規劃。

(4)應以跨域觀點考量 S 型廊帶內各類基礎設施之供需。

(5)應將物流、能源、資訊視為都會區域關鍵基礎設施(Critical Infrastructure, CI)，在都會區域計畫中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)。

(二)釐清後續平台會議辦理要件

本空間群關鍵議題之相關部門包括：經濟部、國家科學及技術委員會南部科學園區管理局、交通部、內政部、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府都市發展局、臺南市政府經濟發展局、臺南市政府都市發展局等，可作為未來如實際推動研擬「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」時平台會議之邀請對象。而應釐清事項即為後續平台會議之預計討論內容，並基於前述之規劃原則下，透過平台會議之跨部門討論共同形

成對策方案。平台會議辦理應準備要件研析彙整如下表 5-5 所示。

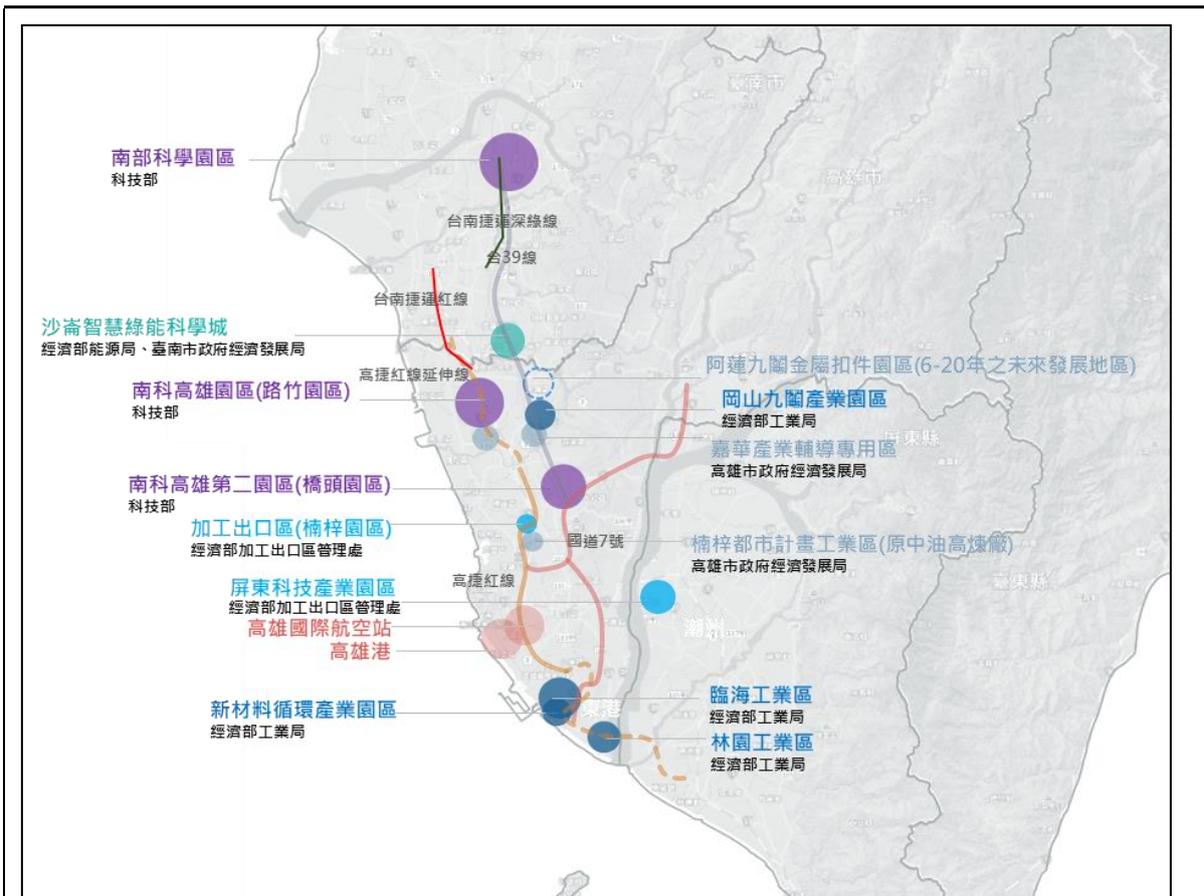
表 5-5 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」平台會議辦理要件表

建議討論內容		
<p>1. 釐清產業本身：以產業為驅動力，先釐清產業園區之系統關係、產業活動之鏈結與群聚關係後，檢視並給予產業布局建議。</p> <p>2. 釐清產業之交通需求：釐清產品報關、出口之移動需求、物流量、路線等，檢視現行道路運輸系統規劃是否互相配合及是否足夠乘載，如無則應提出檢討配套。</p> <p>3. 釐清產業人口通勤及居住需求：釐清產業工作人口之通勤交通需求，人流與上述物流是否妥適安排分流，如無應提出方案；縣市政府應配合都市計畫通盤檢討居住用地、地區生活服務機能是否適宜。</p> <p>以下整理上述各建議內容中涉及事項及相關部門，以作為本案後續訪談、平台會議辦理之基礎。</p>		
一、產業間之跨域規劃需求		
示意圖	應釐清事項	相關部門
	<ul style="list-style-type: none"> ● 南科、橋科、循環經濟產業園區、屏東科技產業園區之系統關係？ ● 產業活動之鏈結與群聚關係？ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 國家科學及技術委員會(科學園區)、經濟部(產業園區)、高雄市政府經發局(工業區)
<p>1. 不同主管機關之產業分工及定位不明，如：路竹科、橋頭科(國家科學及技術委員會)，及岡山九關產業園區、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。</p> <p>2. 中央及地方產業發展構想應有更好之協調，如：經濟部工業局辦理之「岡山九關產業園區」刻辦理中，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「阿蓮九關農場」同樣欲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)。</p>		



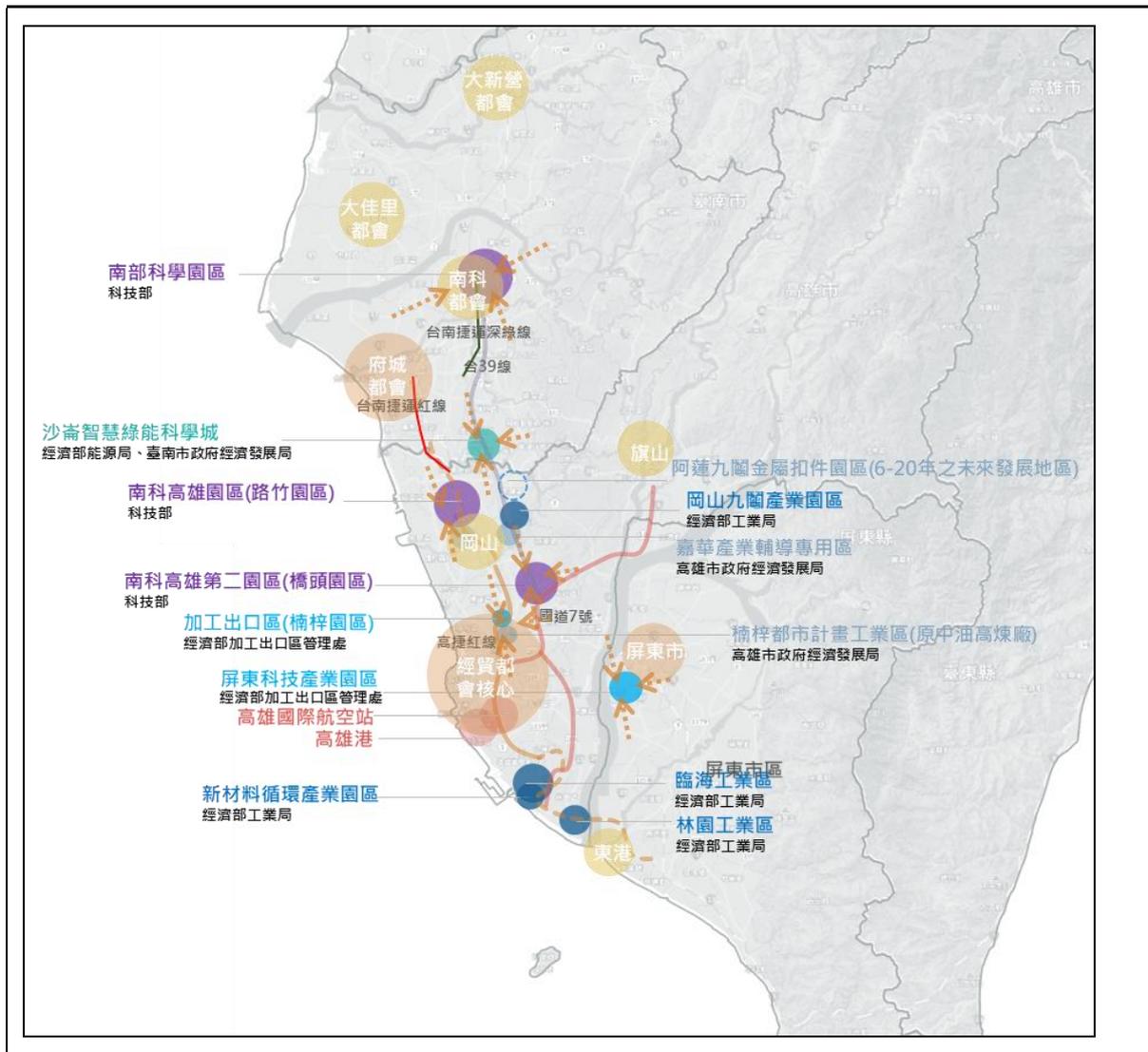
二、產業、交通間之跨域規劃需求

示意圖	應釐清事項	相關部門
	<ul style="list-style-type: none"> ● 產品報關、出口之移動需求？(物流、區域性) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 經濟部、國家科學及技術委員會南部科學園區管理局、交通部
<ol style="list-style-type: none"> 1. 應依據產業群聚情況決定運輸系統，並應依據物流、人流之不同轉運、通勤需求分別考量規劃。 2. (物流)國道7號：目前高雄市產品物流主要依賴市區道路通往國道一號，故常有大量貨櫃車行經小港市區；而後開始規劃高雄港洲際貨櫃中心，本貨櫃中心預定2023年啟用，屆時貨櫃量將會增加30%，預估可能超過1萬車次及超過500萬TEU，因此有國道7號之規劃，以服務新開闢的港區。 3. (人流-私人運具運輸)台39延伸線：台39線目前只開通到阿蓮段，阿蓮往南經路竹、岡山、燕巢、大社至仁武地區，全長約20公里並未開通。台39線往南延伸可強化路網結構，並與省道台1線成為國1東西側重要平行替代道路，分擔台南高雄之間區域通勤需求交通量，使南科與橋科之間的往返有另一種選擇。 4. (人流-大眾運輸)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、高雄兩市預計以紅線串連。然而台南係以捷運深綠線串聯南科、沙崙，此路線無法與高雄產業園區或重要產業據點之連接。顯示兩縣市在交通上並未有與產業廊帶良好配合之思維。 		



三、產業、城鄉間之跨域規劃需求

示意圖	應釐清事項	相關部門
	<ul style="list-style-type: none"> ● 工作人口通勤交通需求？(人流、地區性) ● 都計通檢配合調整居住用地，提升生活服務機能。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 經濟部、國家科學及技術委員會南部科學園區管理局、交通部、內政部 ● 高雄市政府經濟發展局、高雄市政府都市發展局、臺南市政府經濟發展局、臺南市政府都市發展局
<ol style="list-style-type: none"> 1. 依據高雄市經發局推估台積電進駐短期所衍生關聯產業用地需求為 45.76 公頃、中長期為 286.18 公頃，再納入公共設施比 30%~35% 進行考量，短期新增產業園區需求面積為 65.38~70.41 公頃、中長期為 408.8~440.27 公頃。 2. 應依據上述推估工作人口數及居住用地面積之需求，由縣市都發局配合進行都市計畫通檢，對接南部科技產業走廊佈局，檢討園區周邊之土地發展策略並預留周邊產業園區生活腹地，及相關之土地課題分析與對策研擬。以及居住用地連結產業園區之短距通勤需求規劃。 		



三、擬定都會區域計畫之標準作業程序

本計畫整理擬定都會區域計畫之標準作業程序，包括：盤點議題、透過議題篩選原則篩選關鍵跨域議題、深化研析關鍵議題(掌握議題涉及之鄉鎮市區範圍；釐清議題涉及之中央部會及地方權利關係人)、劃定計畫範圍、統籌計畫範圍內既有相關政策或部門計畫資料(同時辦理相關部門之訪談以掌握時新性部門需求資料納入)、分析診斷部門計畫衝突處、研擬規劃原則及初步規劃策略(同時配合跨部門座談會及平台會議之辦理，進行跨部門協商以尋求共識)、共同規劃空間發展願景、研提策略方案、研提執行計畫、研提檢討控管機制及預算等，各程序步驟對照國土計畫法施行細則第5條所規定之都會區域計畫應載明事項，如圖5-2所示。

考量本次「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」先期研究示範計畫，

重點在於以「南部區域—科技產業廊帶範圍」為例，逐漸建立各機關及縣市政府對於都會區域計畫之推動共識，並研析都會區域計畫後續推動運作方式，尚未進入具體策略方案及執行計畫研擬階段，故本次先期研究示範計畫內容對應國土計畫法施行細則第五條，嘗試研擬包括：(一)計畫性質、議題及範疇；(二)規劃背景及現況分析；(三)計畫目標及策略等部分之內容，後續各節將依序說明。

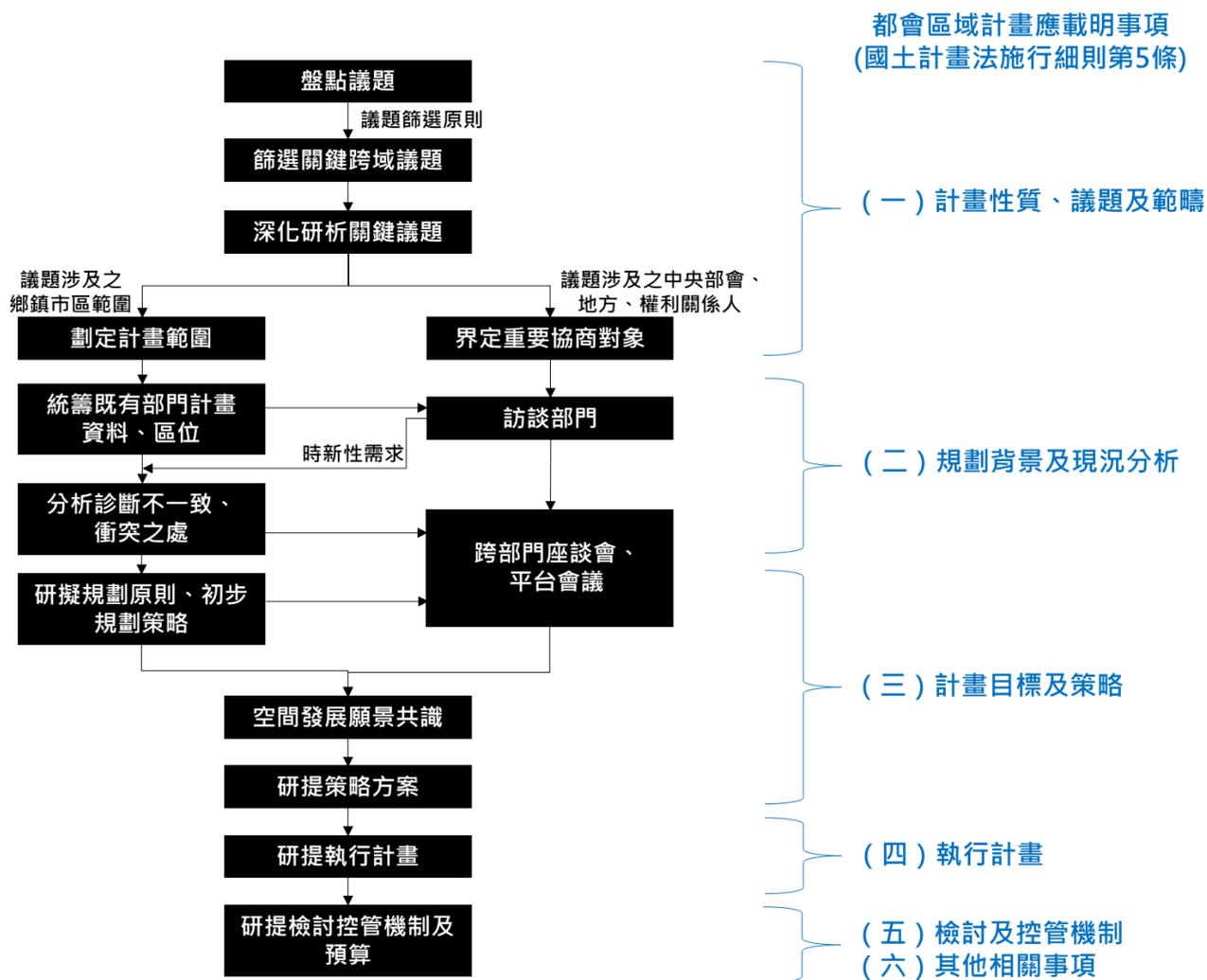


圖 5-2 本計畫建議擬定都會區域計畫之標準作業程序圖

第三節 計畫性質、議題及範疇

一、計畫性質及議題

延續前章對於各空間群之議題盤點成果，加上本章對於「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」相關政策背景、產業現況及趨勢分析考量後，彙整「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之主要關鍵議題包括：(一)不同產業主管機關之產業分工及定位較不明確，應強化部門間之協調；(二)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；(三)軌道交通建設計畫與大型產業園區之區位布局可再加強配合；(四)工作人口所需之各類城鄉發展機能及相關設施可再整合提升。說明如表 5-6。後續「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」計畫性質將以對應處理上述議題，提出相關空間策略為主軸。

表 5-6 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」關鍵議題彙整表

議題	議題說明	議題來源	議題符合都會區域計畫要件說明
<p>1. 不同產業主管機關之產業分工及定位較不明確，應強化部門間之協調</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 見圖 5-3。如：路竹科、橋頭科(國家科學及技術委員會)，及岡山九鬮產業園區、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。 ■ 如：經濟部工業局辦理之「岡山九鬮產業園區」刻辦理中，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「阿蓮九鬮農場」同樣欲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)。 ■ 相較於高雄市，臺南市之產業布局較為分散，是否要加強重點區位指導？ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 99 年國土空間發展策略計畫：產業園區開發上未能與國土空間及區域發展配合。 ■ 全國國土計畫 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。 ■ 部門空間政策：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」。 ■ 屏東縣國土計畫 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題範疇涉及產業之整體空間定位及布局，與空間部門相關。 2. 屬於計畫引導性應加強，而非管制執行不力議題。 3. 議題無法透過高雄市國土計畫、臺南市國土計畫處理。 4. 議題涉及國家科學及技術委員會、經濟部、高雄市政府、臺南市政府等。
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 南部區域各縣市之城 2-3 地區、未來發展用地，(見圖 5-4)，臺南市主要集中在南部科學園區以南，並沿著高鐵沿線往南延伸至沙崙；高雄市部分則集中於路竹、阿蓮、岡山、橋頭、楠梓一帶，經對照其分布與重要產業區位形成之 S 型 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 第 5 次國土計畫審議委員會(109.02.06)：南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題範疇涉及區域之發展定位、區域發展承載量，與空間部門相關。 2. 屬於計畫引導性應加強，而非管制執行不力議題。 3. 議題無法透過高雄市國土計畫

議題	議題說明	議題來源	議題符合都會區域計畫要件說明
或進行區域間的總量調節	<p>產業廊帶大致符合。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 未來南部區域之產業用地總量應因應「大南方政策」加以檢討提升或進行區域間的總量調節。 		<p>畫、臺南市國土計畫處理。</p> <p>4. 議題涉及國家科學及技術委員會、經濟部、高雄市政府、臺南市政府等。</p>
3.軌道交通建設計畫與大型產業園區之區位布局可再加強配合	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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、高雄兩市預計以紅線串連。然而台南係以捷運深綠線串聯南科、沙崙，此路線無法與高雄產業園區或重要產業據點之連接。顯示兩縣市在交通規劃上，與重要園區、產業廊帶之區位布局可再加強配合。見圖 5-5。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 99 年國土空間發展策略計畫：建構都會區域之整合性通勤運輸路網。 ■ 全國國土計畫 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。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 議題涉及交通部門及產業部門計畫在空間上協調應再加強。 2. 屬於計畫引導性應加強，而非管制執行不力議題。 3. 議題無法透過高雄市國土計畫、臺南市國土計畫處理。 4. 議題涉及交通部、國家科學及技術委員會、經濟部、高雄市政府、臺南市政府等。
4.工作人口所需之各類城鄉發展機能及相關設施可再整合提升	<ul style="list-style-type: none"> ■ 針對勞動人口衍生住宅、消費需求總量之推估及對應之規劃等，可再予加強。 ■ 針對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)，可再強化計畫指導性。尤其南部區域物流園區設置空間相對較少，現又引入大量產業。 ■ 在區域範圍確認水電資源、各項設施之 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 台南市國土計畫、高雄市國土計畫、屏東縣國土計畫：各縣市水電推估方式不一致。 ■ 99 年國土空間發展策略計畫：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。 ■ 99 年國土空間發展策略計畫 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 區域性關鍵基礎設施之供需評估、設施之區位選址原則等，皆與空間部門相關。 2. 在區域空間發展願景下，區域性關鍵基礎設施之需求(數量、區位)應如何配合，尚需計畫指導。 3. 議題無法透過高雄市國土計

議題	議題說明	議題來源	議題符合都會區域計畫要件說明
	<p>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。</p>	<p>畫：評估在臺北、臺中、高雄設置大型多功能物流中心。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 第3次國土計畫審議委員會(107.06.25)：基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。 ■ 第17次國土計畫審議委員會(110/04/06)：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。 	<p>畫、臺南市國土計畫、屏東縣國土計畫處理。</p> <p>4. 議題涉及交通部、經濟部、高雄市政府、臺南市政府、屏東縣政府等。</p>

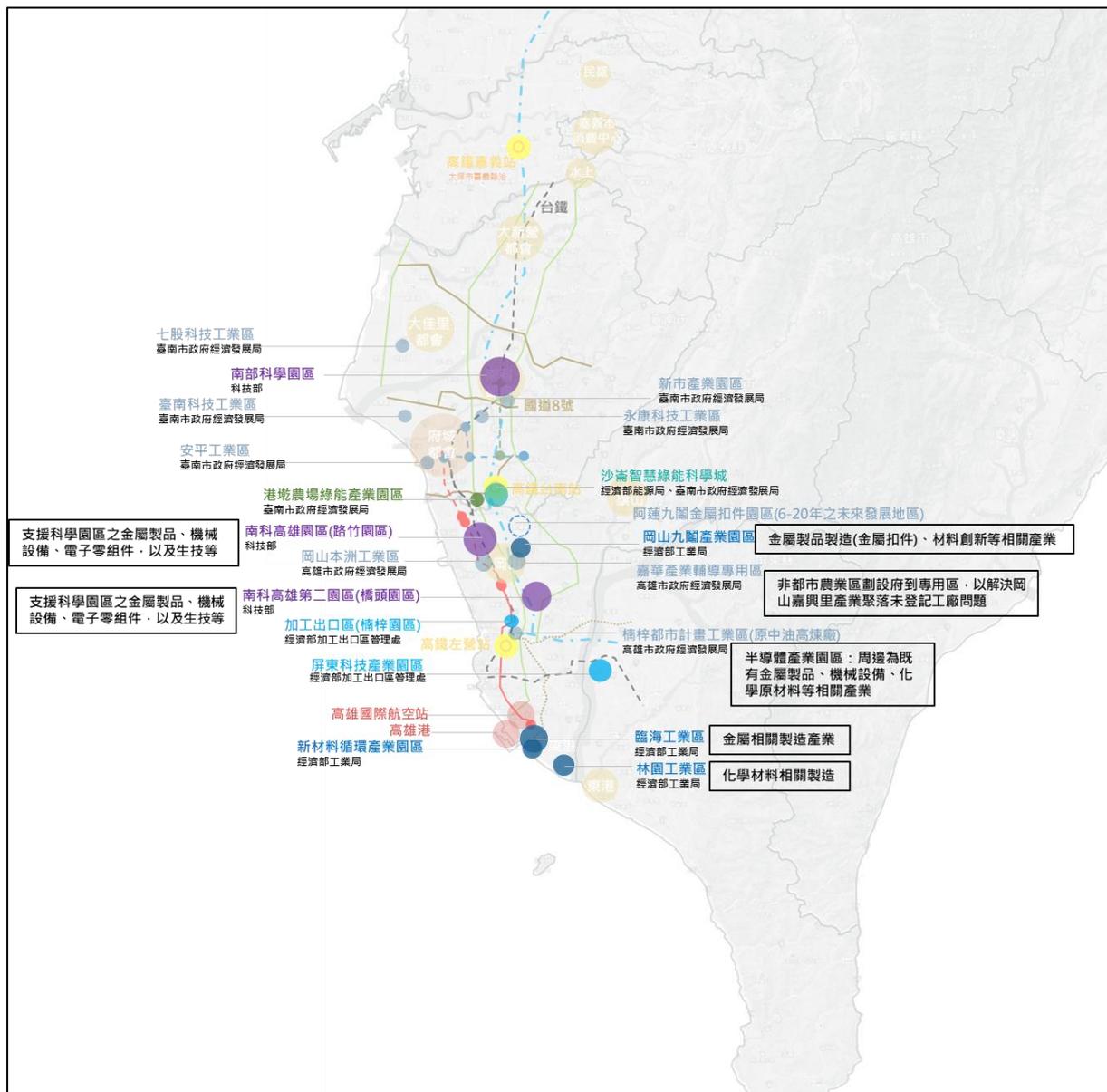


圖 5-3 「南部科技產業廊帶」之產業用地盤點

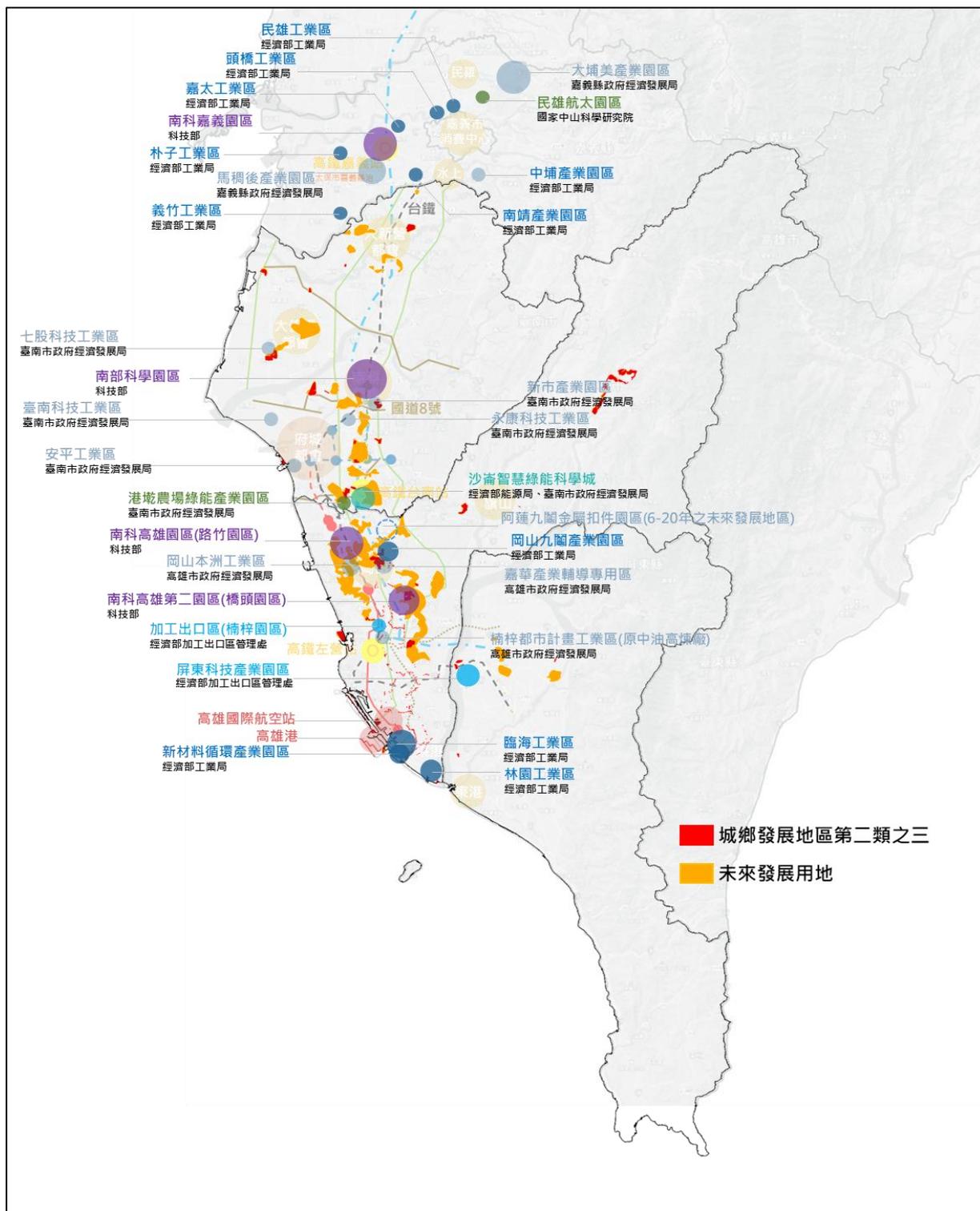


圖 5-4 「南部科技產業廊帶」之產業用地、城 2-3、未來發展用地



圖 5-5 「南部科技產業廊帶」之交通運輸路線檢視

二、計畫範疇

依據第三章第二節所研擬之都會區域計畫範圍之劃設原則，包括以下：

- (一)應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。
- (二)計畫範圍劃設應考量將社會、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，而非以明確行政區界為界線。
- (三)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。

本計畫依據上述原則，針對前述「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之關鍵議題研析結果，將其議題依經濟產業、交通運輸、城鄉發展等機能類型進行劃分。以重要產業園區區位作為經濟產業關聯範圍；以重要交通路線經過及場站所在鄉鎮區位作為交通運輸路網關聯範圍；以生活圈或鄉鎮相鄰性作為城鄉發展關聯範圍，分別整理其所涉及之鄉鎮市區整理如表 5-7 所示。

考量在規劃都會區域時，符合都會生活需求的所有機能必須全在同一範圍內才具有意義，因此本計畫目前取經濟產業、交通運輸、城鄉發展三種機能涉及範圍之聯集，作為「南-2：科技產業廊帶範圍」之計畫範圍。包括台南市之安南區、安平區、七股區、善化區、安定區、新市區、永康區、仁德區、歸仁區、東區、南區、佳里區、麻豆區、西港區、新化區、中西區、北區；高雄市之楠梓區、小港區、阿蓮區、路竹區、岡山區、橋頭區、林園區、湖內區、左營區、鼓山區、三民區、新興區、前金區、苓雅區、前鎮區、旗津區、茄萣區、永安區、彌陀區、梓官區、燕巢區、大社區、仁武區、蔦松區、鳳山區、大寮區、大樹區、鹽埕區；以及屏東縣之屏東市、新園鄉、東港鎮、林邊鄉、九如鄉、萬丹鄉。如圖 5-6 所示。而目前所界定之計畫範圍僅為本計畫依機能性概念原則訂定，後續仍會透過平台會議與相關部門進行討論，保留就政策需求或地方現況調整範圍之彈性。

表 5-7 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」各機能類型涉及之鄉鎮市區

機能類型	涉及之鄉鎮市區
經濟產業關聯範圍	<ul style="list-style-type: none"> ■ 台南市：安南區、安平區、七股區、善化區、安定區、新市區、永康區、仁德區、歸仁區。 ■ 高雄市：楠梓區、小港區、阿蓮區、路竹區、岡山區、橋頭區、林園區。 ■ 屏東縣：屏東市。
交通運輸路網關聯範圍	<ul style="list-style-type: none"> ■ 台南市：安南區、安平區、七股區、善化區、安定區、新市區、永康區、仁德區、歸仁區。<u>+東區、南區。</u> ■ 高雄市：楠梓區、小港區、阿蓮區、路竹區、岡山區、橋頭區、林園區。<u>+田寮區、湖內區、左營區、鼓山區、三民區、新興區、前金區、苓雅區、前鎮區、旗津區。</u> ■ 屏東縣：屏東市。<u>+新園鄉、東港鎮、林邊鄉。</u>
城鄉發展關聯範圍	<ul style="list-style-type: none"> ■ 台南市：安南區、安平區、七股區、善化區、安定區、新市區、永康區、仁德區、歸仁區、東區、南區。<u>+佳里區、麻豆區、西港區、新化區、中西區、北區。</u> ■ 高雄市：楠梓區、小港區、阿蓮區、路竹區、岡山區、橋頭區、林園區、湖內區、左營區、鼓山區、三民區、新興區、前金區、苓雅區、前鎮區、旗津區。<u>+茄萣區、永安區、彌陀區、梓官區、燕巢區、大社區、仁武區、蔦松區、鳳山區、大寮區、大樹區、鹽埕區。</u> ■ 屏東縣：屏東市、新園鄉、東港鎮、林邊鄉。<u>+潮州鎮、九如鄉、萬丹鄉。</u>

第四節 規劃背景及現況分析

一、產業部門政策

(一)國家發展計畫(110 至 113 年)

「國家發展計畫(110 至 113 年)」作為未來臺灣發展之整體指引方針。該計畫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、失業率、核心消費者物價指數(core CPI)等總體經濟目標，並研擬各項策略包括：積極打造六大核心戰略產業、持續推動產業創新優化轉型、精進新創發展環境、發展亞洲企業資金調度及高資產財富管理中心、打造數位國家智慧島嶼、打造 2030 雙語國家、培力新世代優質人力、優化創新金融產業及健全永續財政架構等，以開啟嶄新的經濟格局，提升臺灣的全球能見度與影響力。

本計畫整理該計畫中與南部區域相關之政策內容，包括「區域均衡與環境永續」中強調透過前瞻基礎建設，提高中南部地區的可及性，同時也開發產業園區引導產業南移，加速促進產業及人口的均衡移動；以「投資臺灣三大方案」之「歡迎台商回台投資行動方案」、「根留臺灣企業加速投資行動方案」及「中小企業加速投資行動方案」，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；政府將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，增加國公有土地使用效益；強化南部地區人力資源引進、人才媒合、人才培訓等相關服務，並鬆綁大專校院進駐產業聚落；於南臺灣進行空污防制措施，積極推動空氣品質改善，投入生活所需之住宅與公共建設，吸引新增就業與消費人口等。

(二)投資臺灣三大方案

為協助廠商加速回臺轉移生產基地，政府自 108 年 1 月起陸續推動「歡迎台商回臺投資行動方案」、「根留臺灣企業加速投資行動方案」及「中小企業加速投資行動方案」，合稱「投資臺灣三大方案」，至 110 年 12 月底止，已吸引 1,144 家企業投資逾新臺幣 1.6 兆元，創造超過 12.8 萬個工作機會，已成功引導台商及境外資金回臺投資，並導引國內中小企業升級轉型，更為經濟帶來強大的支撐動能。

「投資臺灣三大方案」原定推動至 110 年底止，然全球市場及投資環境仍持續變動(如全球供應鏈轉移、國際情勢轉變、疫情穩定訂單增加等)，為維持民間投資力道，同時鼓勵廠商智慧升級轉型，

三大方案將延續至 113 年，另為符合 2050 年淨零碳排目標，增列廠商必須提出減碳方案。總計新增貸款額度 4,300 億元，未來 3 年將帶動 9,000 億元投資及創造約 4 萬個本國就業機會。

三大方案延長（111—113 年）重點在於未來廠商須提出具體減碳計畫（如使用綠電或設置再生能源設備、採節能或低碳排設備、使用熱能回收或循環回收、規劃綠建築等），配合政府 2050 淨零碳排政策目標，逐步落實減碳排；另三大方案補助期限從 5 年調整為 3 年。下圖 5-7 為投資臺灣三大方案至今年 6 月之投資金額及預估效益。

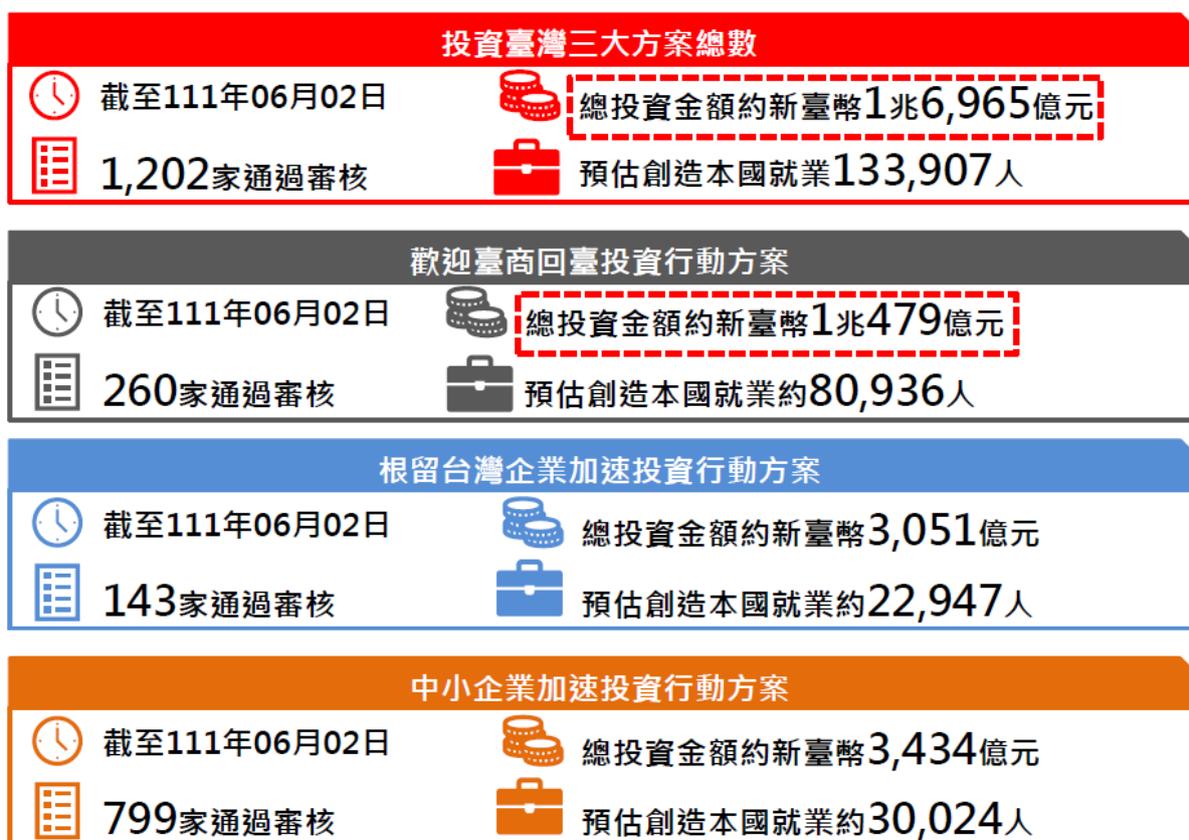


圖 5-7 投資臺灣三大方案之投資金額及預估效益

資料來源：新市產業園區開發計畫內政部區域計畫委員會第 458 次會議簡報(經濟部，111 年 6 月 23 日)

(三)歡迎臺商回臺投資行動方案

美中之間的貿易衝突，讓國際產業分工出現重組，對原有的國際經貿秩序帶來衝擊，已有許多臺商表達回臺投資意願。為掌握此波契機，行政院賴前院長已於 107 年 10 月 18 日第 24 次「加速投資臺灣專案會議」，指示國發會陳前主委組成專案小組，研擬「歡迎

臺商回臺投資行動方案」，以廠商需求為導向，整合土地、水、電、人力、稅務與資金等政策措施，並提供客製化單一窗口，積極協助優質臺商回臺投資，如圖 5-8 所示。而 110 年考量因疫情全球市場變動、供應鏈轉移、中國大陸投資環境變數大、各國關注 ESG、2050 淨零碳排等因素，企業對投資臺灣需求殷切，行政院核定延長本方案。

本方案由需求端驅動，因應臺商主動表達期待政府協助解決回臺投資所涉土地、水電、人力、人才、資金等五大需求，本方案對應提出以下五大策略包括：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，如圖 5-9 所示。



圖 5-8 臺商回臺投資行動方案五大推動需求

資料來源：歡迎臺商回臺投資行動方案(修正本)(111 年 1 月)



圖 5-9 臺商回臺投資行動方案五大推動策略

資料來源：歡迎臺商回臺投資行動方案(修正本)(111 年 1 月)

(四)大南方大發展南臺灣發展計畫

為均衡南北區域發展，政府強力推動南部產業發展與建設，期望吸引產業優先至南部投資，振興南臺灣的就業和消費。其中，投入南部區域之產業建設包括：

1.中南部產業園區與科學園區開發計畫

因應中美貿易大戰臺商回台投資，解決用地需求，提供產業發展所需空間，有效改善及解決產業缺地問題，政府已陸續於中南部開發產業園區，包括經濟部、國家科學及技術委員會與縣市政府推動「雲林褒忠產業園區」、「朴子馬稠後產業園區」、「南部科學園區台南園區擴建」、「高雄科技走廊(南科路竹與橋頭園區、岡山本洲工業區、永安工業區)」及「屏東加工出口區擴區計畫」；農委會「虎尾馬光有機專區」、「後壁蘭花生物科技園區」與「屏東農業生物科技園區擴充」等，期能吸引產業投資進駐，帶動產業聚落周邊整體發展，提升南部經濟成長動能與生活品質，落實區域均衡發展。

2.沙崙智慧綠能科學城

為配合政府能源政策推動，加速推展綠能科技產業創新方案，政府以臺南沙崙作為綠能發展基地，透過經濟部、國家科學及技術委員會及臺南市政府等合作，結合大臺南會展中心、中研院南部院區、綠能示範場域、綠能科技聯合研究中心，及周邊大學研究機構等，吸引國內外大廠及法人團體進駐與合作，發揮產業聚落的效果，串聯產學研打造綠能產業創新生態系，形成綠能科學城的城市新風貌，並帶動沙崙地區的發展。

3.高雄海洋科技產業創新專區

經濟部配合「建置風電4年推動計畫」政策需求，已於高雄興達港規劃建置「海洋科技產業創新專區」期有效活化興達漁港，並融入當地資源及地方特色以開創新興產業，同時提供海洋科技產業研發及製造基地，以增加在地化產值及就業人口。

4.高雄亞洲新灣區

為促進亞洲新灣區的發展，在結合數位科技的發展趨勢下，106年經中央相關部會與高雄市政府共同討論後，亞洲新灣區規劃發展體感科技、物聯網、智慧城市等高科技產業，並將結合周邊高雄港整體開發，使亞洲新灣區成為南台灣重要科技產業發展聚落，並能促進地方繁榮與創造就業。

5.新材料循環產業園區設置計畫

為落實循環經濟所需研發、技術、土地、人才及資金等能量，經濟部於高雄規劃設置新材料循環產業園區及循環技術暨材料創新研發專區，以提升能源整合效率，促進產業循環共生及轉型，持續強化國際競爭力。

6. 推動農漁畜產產業聚落

配合政府「新農業」政策方向，農委會將以重要中南部農產品生產或外銷供應聚落為核心(如雲林西螺果菜批發市場、嘉南濱海漁產冷鏈加工物流聚落、前鎮漁港、屏東農業生物科技園區-國際保鮮物流中心、屏南科技養殖漁業專區等)，結合冷鏈、加工規劃，強化生產端設備提升、人才培訓及技術提升，進而引導民間加入農產品冷鏈供應鏈等軟硬體投資，進而擴大國際市場商機，引領臺灣農業轉型突破成為新世代新興產業。

7. 改善南部海洋觀光及遊憩親水設施

配合南部觀光發展主軸，交通部將透過景區魅力加值、旅遊區塊整合、服務量能提升、主題品牌強化及產業聯盟組織等，建立屬於南部在地特色的體驗旅遊；並完備南部與澎湖郵輪跳島旅遊靠泊設施，改善高雄港之旅運設施及周邊遊憩親水環境，發展屏東大鵬灣國際觀光遊憩，形成深度旅遊品牌。

(五) 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」要開發台糖九處中南部農場土地，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、高雄九鬮農場、白埔農場、屏東隘寮溪農場、雲林馬光農場、彰化二林農場，同時要擴大新開發之屏東加工出口區規模。

而為加速開發時程，經濟部規劃分期分區開發，優先開發面積小於 100 公頃的土地，免於二階環評曠日廢時，讓時程能縮短到兩、三年；第二，結合前瞻計畫城鄉建設計畫經費，配合園區開發。而上述園區第一期開發主要經費，仍將由產業園區開發管理基金負責，不過園區內聯外道路、管理處等公共設施設置費用，則擬將結合前瞻預算，以「開發在地型產業園區計畫」2.0 版經費支援。

開發在地型產業園區計畫目的在於：提供適合台灣多元生產型態之工業區、建立多元生產型態園區及創造新型態園區經營模式。計畫內容主要包括：1. 強化地方工業區公共設施補助方案；2. 設置平

價產業園區補助方案；3.推動城鄉特色產業園區發展計畫；4.提升加工區用地效能創新產業升級計畫。

二、產業現況與趨勢分析

(一)產業推動策略

依據高雄市國土計畫空間發展策略為「一核、雙心、三軸」(如圖 5-10)，其中，「產業升級軸」以楠梓交流道及岡山交流道為節點沿國道 1 號開展，從台南仁德、路竹、岡山一路與城鄉交織混雜，串聯至大寮及林園，結合南科高雄園區及軟體科技園區，形成南臺灣重要科技產業走廊。其產業整體推動策略包括：

- 1.輔導既有產業朝低汙染、高值化發展，如金屬產業轉型為航太、醫材產業、運用鋼鐵、石化產業優勢發展新材料產業，同時導入循環經濟，以降低環境衝擊。
- 2.石化業遷移至遠離活動密集地區，並逐步集中產業群聚，統一規範管制污染總量及汙染源。
- 3.對接中央「5+2 創新研發計畫」，由本市在地產業環境角度出發，發展包含生技醫療、綠能科技、國防船艦、循環經濟、體感科技、會展、數位內容及光電半導體等新興產業，透過新興產業提高既有產業之效率。
- 4.推動多功能經貿園區開發，利用新科技配合中央共同發展體感科技產業、IoT 智慧聯網、灣區藍色經濟、智慧新城區與新南向政策基地，建立創新產業廊道。



圖 5-10 高雄市空間發展架構示意圖

資料來源：高雄市國土計畫(核定本)(110 年 4 月)

(二) 產業規劃佈局

以經濟產業發展趨勢、產業土地利用情形、水電資源供給限制與所需公共設施用地需求等推估，高雄市民國 125 年約尚需 1,354 公頃產業用地。其中，屬 5 年內未來發展地區包括仁武產業園區、新材料循環產業園區、林園高值化產業園區、岡山九鬮產業園區、白埔產業園區、南科高雄第二園區(橋頭園區)、嘉華產業輔導專用區、烏林產業輔導專用區等。另外，屬 6~20 年內未來發展地區者，則包括位於本市產業廊帶，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(如阿蓮九鬮農場、南六燕巢第二廠區等)，及經產業主管機關依「工廠管理輔導法」指認輔導之未登記工廠群聚區位。產業區位分布如圖 5-11。



圖 5-11 高雄市規劃產業區位分布圖

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)

而隨著台積電投資落點高雄中油五輕煉油廠舊廠區，成為南部半導體 S 廊帶計畫的關鍵，結合半導體、5G、AIoT 應用跨領域合作，帶動高雄產業轉型亞洲高階製造中心，高雄市以半導體為核心之產業布局如圖 5-12 所示。

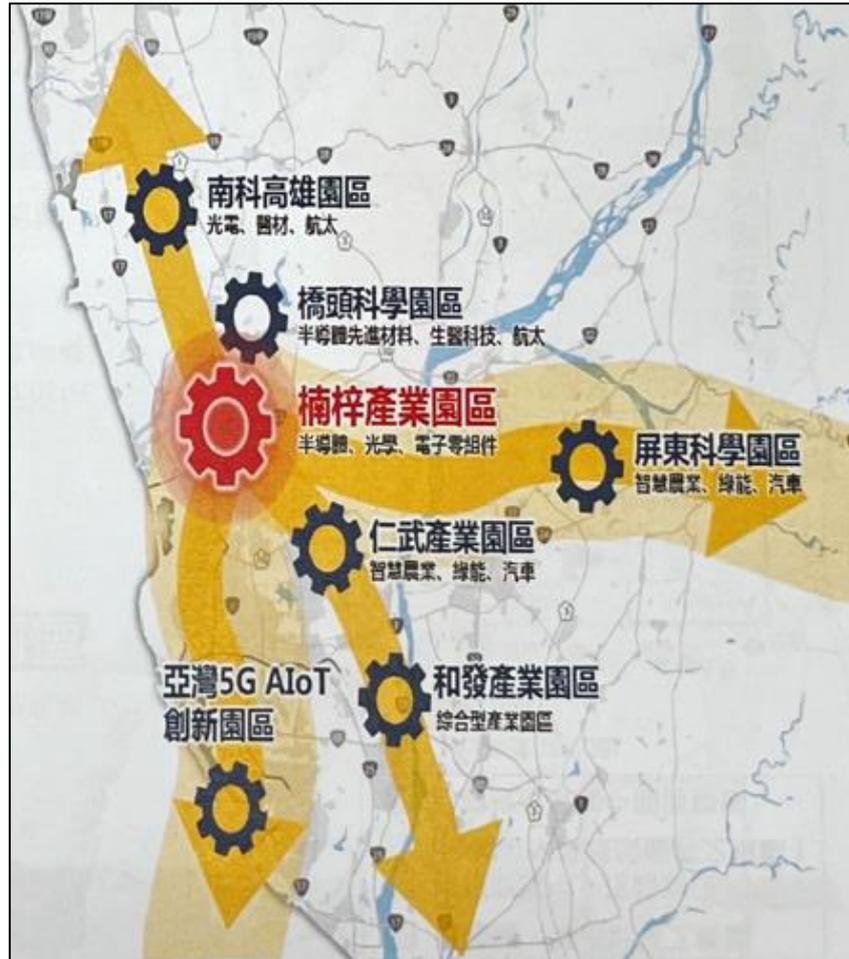


圖 5-12 高雄市半導體為核心之產業布局圖

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)

(三) 產業需求量及區位選址原則

以關聯產業用地面積與台積電投入產業用面積之比值，包括：化學材料製造、化學製品製造、基本金屬製造、金屬製品、電子零組件等，推估台積電進駐後之產業需求，需求面積如表 5-1 所示。

然因半導體產業園區周邊無適宜新闢園區之廠址，目前研擬 S 廊帶產業園區選址原則包括：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。如圖 5-13、圖 5-14 所示。

規劃將關聯產業引導至科學園區周邊，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。符合選址原則之土地與既有產業園區之各業別初步規劃分布如圖 5-15 所示。

表 5-8 台積電進駐後產業需求推估表

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

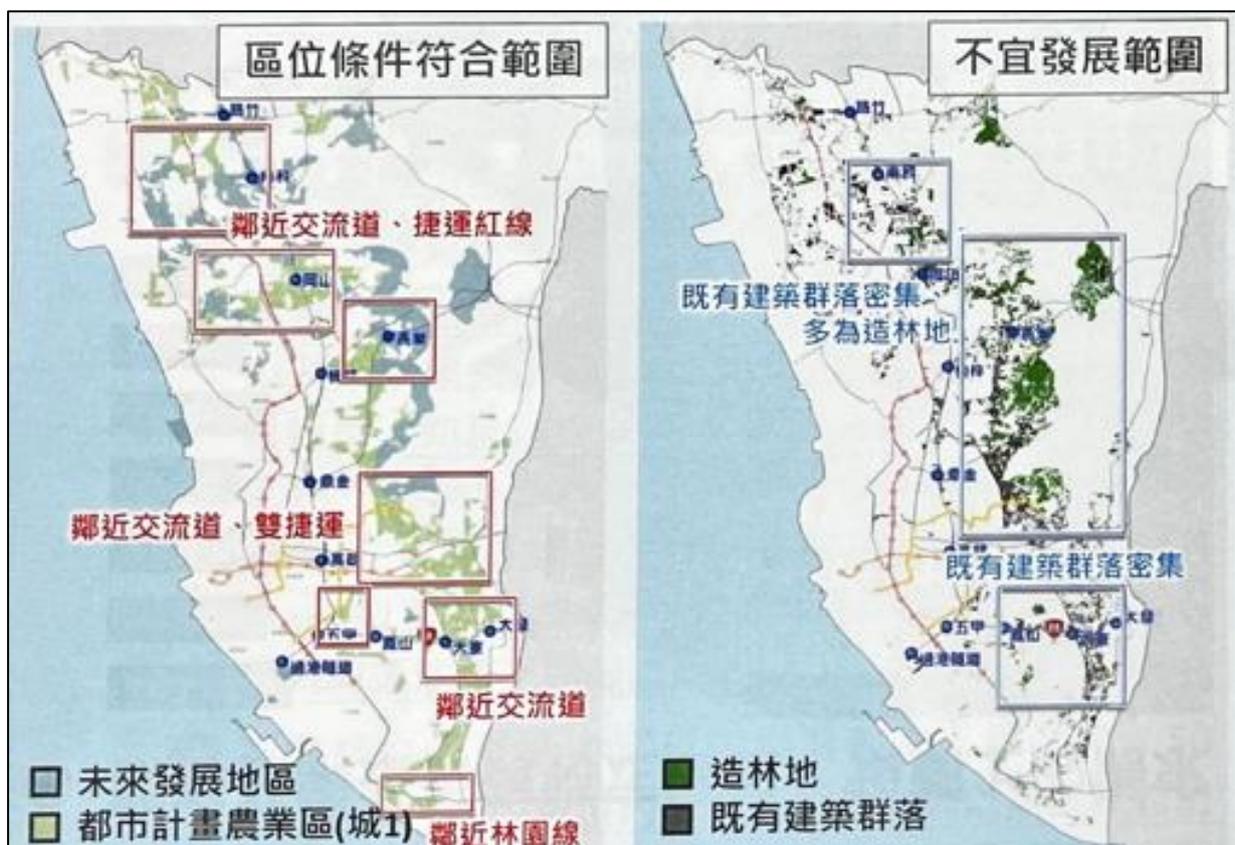


圖 5-13 S 廊帶產業園區選址原則(鄰近交通要道、符合國土發展方向)評估圖
資料來源：高雄市 S 廊帶產業發展布局初步構想簡報(高雄市經濟發展局)



圖 5-14 S 廊帶產業園區選址原則評估結果圖

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)

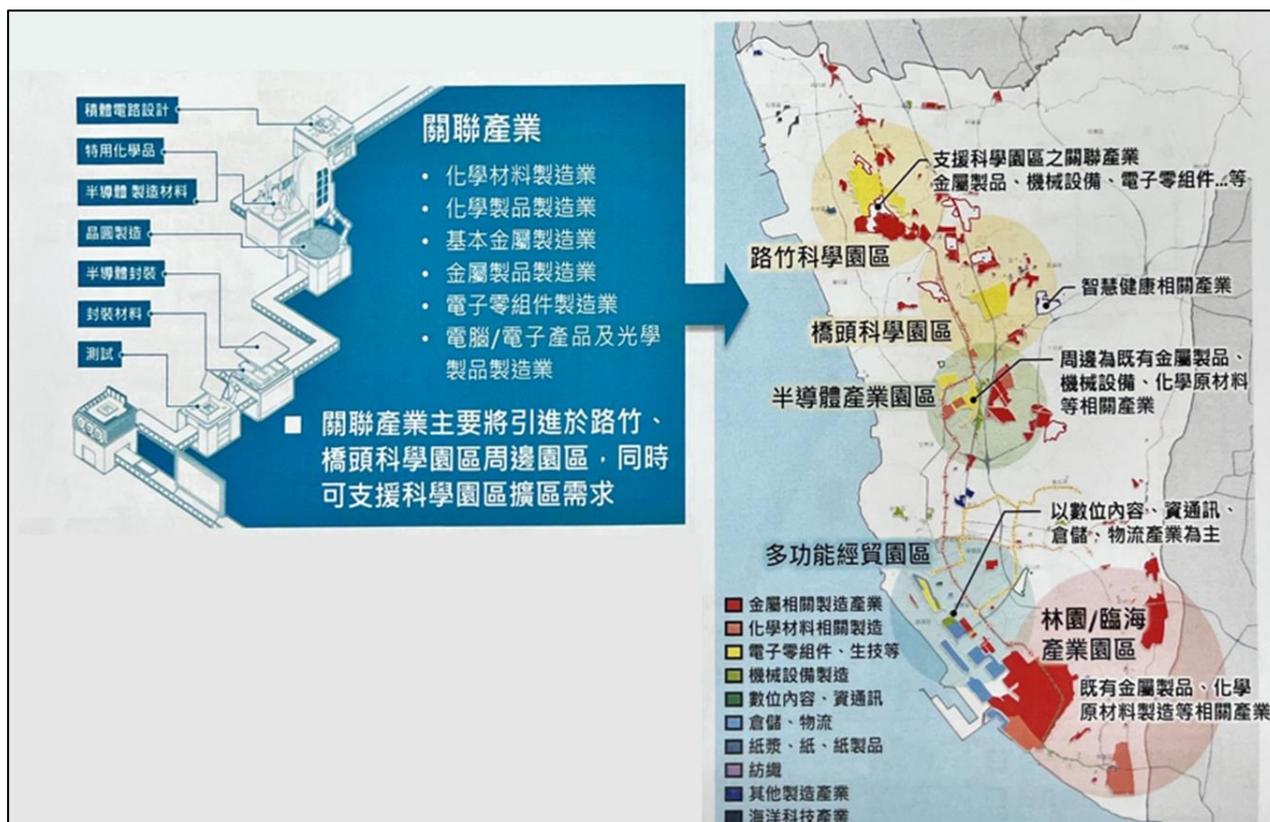


圖 5-15 半導體之關聯產業區位規劃布局圖

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)

三、交通部門政策

依據交通部運輸研究所 110 年辦理「南部區域陸路運輸系統發展策略研析」計畫，綜整南部區域主要運輸發展課題可歸納為以下六大面向：

(一) 國際海空港聯外運輸課題

1. 港口聯外公路系統之行車效率與可及性有待提升。
2. 機場聯外公共運輸接駁服務之品質與便利性有待提升。

(二) 城際運輸系統課題

1. 城際南北向旅次集中於國道 1 號，通勤尖峰重現性壅塞。
2. 城際東西向高快速路網尚待串聯，行車效率有待提升。
3. 城際公車客運路線與地區接駁路線有待整合。

(三) 都市運輸課題

1. 市區幹道尖峰通勤時段壅塞，行車效率有待提升。
2. 市區道路整體架構尚需調整，路網功能需持續強化。
3. 市區公車層級定位有待優化，幹線服務有待提升。

(四) 偏鄉及弱勢族群運輸課題

1. 偏鄉運輸需彙整多方意見，才能掌握地方實際需求。
 2. 偏鄉運輸仰賴中央財務支援，服務永續性有待提升。
- (五)重要工業區或科學園區聯外運輸課題
1. 產業開發計畫未來引入人口，預期對市區幹道產生衝擊。
 2. 產業園區通勤以私人運具為主，公共運輸服務競爭力低。
 3. 產業園區尖峰時段聯外幹道壅塞，行車效率有待提升。
- (六)重要觀光景點聯外運輸課題
1. 觀光旅次具有明顯集中性，需因應旅次特性精進管理手段。
 2. 公車客運相較於私人運具，對觀光旅次之競爭力較低。
 3. 路幅狹小或路網單一之景點，假日觀光旅次不易紓解。

而因應前述六大面向課題，南部區域運輸系統之發展針對各面向課題提出因應策略如下：

(一)國際海空港聯外運輸發展策略

南部區域之國際海空港包含高雄港、高雄機場以及臺南機場，隨著海空港埠人、貨運的發展與成長，可觀察到其聯外主要幹道負擔了大部分交通流量，由於預期未來年客貨運持續成長趨勢不變，造成道路交通服務水準將更加惡化，因此有需要針對聯外道路研擬交通管理手段，進行車輛分流與運具移轉。

在港口方面，高雄港受益於高雄港洲際貨櫃中心的建設及營運，未來年預期能夠大幅提升港口的貨櫃運能，而進出港口的貨車旅次也將顯著提升，因此需擬定交通管理與工程改善設施，降低貨車駛入市區道路的流量，以降低對於聯外幹道的衝擊。

在機場方面，依歷年機場運量統計資料分析，以及高雄國際機場 2035 年整體規劃分析報告，未來年預期客運量會呈現成長之趨勢，而目前機場的聯外接駁仍以私人運具為主，約占 6~7 成，且旅次起迄主要往返人口集中之市區，因此造成聯外幹道的服務水準不符預期，因此除了針對公路系統的管理措施，也應加強公運輸接駁服務，提升機場旅客轉乘區域公車路線之便利性。

(二)城際運輸系統發展策略

城際運輸系統可依照旅次長度與運量進行市場區隔與分工，在私人運具部分，中程與中長程的旅次主要會選擇小汽車，而在公共運輸系統方面，中程會以公車與鐵路為主，而隨著旅行距離的增加，部分旅次便會從城際鐵路與高快速公車轉移至高速鐵路。在南部區

域城際運輸系統的主要課題，有產業廊帶的通勤需求、軌道系統與公共運輸系統的運具占有率低等兩個課題，因此針對城際運輸系統的發展策略，除了針對產業廊帶壅塞路段研擬管理策略或規劃替代路廊，針對軌道與公共運輸系統應強化分工整合，提升不同運具系統的轉乘功能。

(三)都市運輸發展策略

南部區域主要使用運具為私人運具，整體私人運具占比達9成以上。公共運輸則因高雄市有捷運系統軌道運具占比較高，公車因高雄市、臺南市以相對較完善的公車路網，因此公車運具比略高於其他南部縣市。因此各縣市的運輸服務仍以公路系統為主，尤其以市區或發展核心區聯外的主要幹道，會有尖峰時段壅塞的情形。軌道與公車客運系統則需透過提升場站與主要起迄區域的轉乘接駁服務，以提升公共運輸的使用率。公路系統方面須改善瓶頸路段服務水準，以提升系統服務效率。可針對國道壅塞路段研擬交管措施、車道拓寬、車道重新配置等管理手段，以紓緩尖峰時段車流；另外產業園區可研擬私人運具管理策略，以及規劃公共運輸接駁服務，降低通勤旅次對聯外道路之影響。整併市區公車、公路客運以及國道客運路線 提升旅客轉乘之便利性及公車客運運量；另外，提供偏鄉地區較彈性及可負擔的營運服務，滿足在地居民的基本需求。

(四)偏鄉及弱勢族群運輸發展策略

隨著都市的快速發展，青壯年人口為了尋找就業機會而往都市移居，造成偏鄉地區高齡與學齡人口占比較高，因此偏鄉有較強的就醫、就學等需求，然而偏鄉地區聚落分散、需求較不穩定，且與都會區的特性差異較大，因此較少運輸業者願意經營。近年交通部積極協助地方政府推動幸福巴士、幸福小黃等公共運輸服務，期望透過了解在地需求特性與整合在地資源提供彈性的營運模式。探討偏鄉地區公共運輸供給面臨的課題可分為：偏鄉社經特性與需求分析、偏鄉運輸系統供給分析、偏鄉運輸發展策略研擬。

(五)重要工業區或科學園區聯外運輸發展策略

產業園區創造許多就業機會帶動產業發展，但也會造成園區周邊道路在上下班尖峰時段壅塞的問題，目前南部區域以南部科學園區聯外道路有較明顯之交通瓶頸出現，地方政府也有透過交通管理、交通控制、匝道工程改善等手段來紓緩聯外道路壅塞情形，未來在相關建設計畫推動與人口集中的趨勢下，也應預先考量交通配套措

施。

產業園區的通勤旅次大部分由公路系統負擔，因此尖峰時段會造成主要聯外道路與往返人口集中區幹道的匝道壅塞，因此可利用運輸規劃模式分析交通量指派結果，評估主要幹道的道路瓶頸。此外，亦需檢討現況軌道路網與公車客運路網供給，研擬產業園區與運輸場站的串聯，與路線班次調整等策略。最後，針對產業園區的聯外交通改善策略，將從私人運具管理，如合理反映使用成本提升停車費率，與公共運輸服務水準提升，如針對主要分布起迄與運輸轉運場站提供接駁路線等面向研擬發展策略。

(六)重要觀光景點聯外運輸發展策略

南部區域部分縣市由於人口集中程度相對較低，市區公路系統可滿足平日旅次的需求，但隨著政府推動國內觀光產業之影響，假日旅客湧入，會造成地區主要幹道的壅塞，尤其在連續假期的首日與收假日，壅塞車流會需要更長時間的疏導。假日旅運行為相較於平日常態型旅次可能影響的變因更多，會受到假期天數、季節性與特殊活動影響，因此南部運輸需求模式分析亦應針對假日旅次進行調查，了解旅次特性與分布趨勢，並針對觀光旅次現況與發展趨勢，以及公路運輸系統、軌道運輸系統、公車客運系統之供給進行分析，評估觀光景點與公共運輸場站的可及性，探討可能的服務瓶頸與缺口，以研擬相關的交通管理對策。

四、城鄉部門政策

目前並無針對南部區域之特定城鄉發展計畫，而在全國國土計畫中，住宅部門及公共設施部門發展策略，亦皆為全國適用之通案性策略，並無針對區域特性之差異策略，此亦顯示區域性空間規劃之需要。以下摘要彙整全國國土計畫中住宅部門空間發展策略、重要公共設施部門空間發展策略。

(一)住宅部門空間發展策略

- 1.社會住宅：修正住宅法，將社會住宅提供出租弱勢身分者比率增高；檢討轉型以社會住宅包租代管方式，提供業者相關服務費用、稅賦減免等誘因；中央以協助縣市政府取得土地、補助縣市政府興辦社會住宅融資利率及非自償性經費等方式，協助縣市政府辦理。
- 2.老舊建築物耐震安檢：依公有建築物耐震評估補強推動成果及相關機制，並依住宅法及其授權訂定之住宅性能評估實施辦法，研擬「安家固園計畫」（簡稱老屋耐震安檢），補助民國 88 年 12 月 31

日前取得建照之住宅辦理耐震能力初步評估及詳細評估，協助民眾瞭解、改善住宅之結構安全。

- 3.都市更新：政府主導都市更新，透過大面積、低度利用，且未符都市應有機能之國公有土地再開發利用，帶動區域再發展，同時結合民間力量，引進都市更新相關產業挹注資金及專業，共同推動都市再發展，提升城市競爭力。

(二)重要公共設施部門空間發展策略

提出包括下水道設施、環境保護設施、長照設施、醫療設施、教育設施、能源設施及水利設施等之全國性發展策略及區位。其中，僅有能源設施有針對不同區域提出發展策略差異，說明如下：

- 1.電力設施：民國 105 至 114 年間將優先於北部地區設置發電機組，其次則為南部地區，優先以既有電廠原址規劃擴建發電機組。
- 2.油氣設施：
 - (1)北區煉油廠未來若須配合政府政策遷廠，需另覓土地遷廠，且為滿足南、北用油需求，遷廠之廠址以北部為優先考量。考量燃氣電廠及輸氣管網位置，規劃於北部增建液化天然氣接收站，以提升天然氣之供應能力。
 - (2)中區：因應燃氣電廠未來新增用氣需求，將配合以既有港區土地，於中部地區規劃液化天然氣接收站以供應燃氣電廠所需天然氣。
 - (3)南區：規劃設置油品儲運中心，以強化油品輸儲調度體系之穩固性。

第五節 計畫目標及策略

一、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。

二、空間發展願景

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。

(一)國際當代價值：氣候變遷、綠色經濟、淨零碳排。

(二)區域廊帶對外：

1.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。

2.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。

(三)區域廊帶內部：於廊帶實現居民安居且樂業之生活環境為目標，並以都會區域廊帶內之經濟發展狀況差異作為空間發展藍圖之判定基礎，判定上分就經濟發展狀況之重要性、潛力性分別探討，並依重要性、潛力性之判定結果劃分四個象限，形成經濟廊帶成長區、經濟廊帶成熟區、經濟廊帶新興區、其他非廊帶區等四大功能分區。而經濟廊帶成長區、經濟廊帶成熟區中，屬於重要性指標前 25%者，再另分別劃分為經濟廊帶成長核心區、經濟廊帶成熟核心區。功能分區判斷說明示意如圖 5-16 所示，「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之功能分區劃設結果如圖 5-17 所示，各判定指標詳述如下：

1.重要性判定指標(具備其一便可)：

- (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。

2.潛力性判定指標(具備其一便可)：

- (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)。

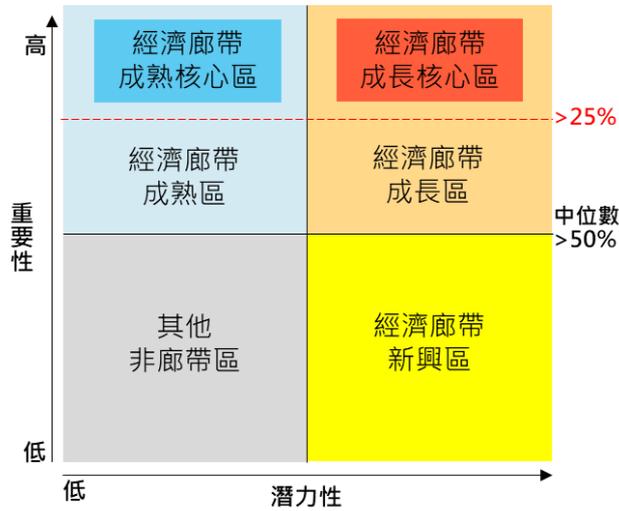


圖 5-16 「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之功能分區判斷說明示意圖

三、成長管理策略

建議本都會區域廊帶之成長管理發展優先順序為：1.經濟廊帶成長核心區；2.經濟廊帶成長區；3.經濟廊帶成熟核心區、經濟廊帶成熟區；4.其他非廊帶區。並依據此成長管理發展優先次序之規劃，加上重要發展據點等元素之整合考量，提出「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」之空間發展願景，如圖 5-18 所示。

(二)運輸部門空間發展策略

- 1.(人流-私人運具運輸)台南市區至南科建議應考量替代路線可能。
- 2.(人流-私人運具運輸)台 39 延伸線：台 39 線目前只開通到阿蓮段，阿蓮往南經路竹、岡山、燕巢、大社至仁武地區，全長約 20 公里並未開通。台 39 線往南延伸可強化路網結構，並與省道台 1 線成為國 1 東西側重要平行替代道路，分擔台南高雄之間區域通勤需求交通量，南科與橋科之間往返的另一種選擇。
- 3.(人流-大眾運輸)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、高雄兩市預計以紅線串連。然而台南係以捷運深綠線串聯南科、沙崙，此路線無法與高雄產業園區或重要產業據點之連接，建議未來臺南市先進運輸系統路線應調整，與產業廊帶整體思考
- 4.(物流)國道 7 號：目前高雄市產品物流主要依賴市區道路通往國道 1 號，故常有大量貨櫃車行經小港市區；而後開始規劃高雄港洲際貨櫃中心(預定 2023 年啟用)，屆時貨櫃量將會增加 30%，預估可能超過 1 萬車次及超過 500 萬 TEU，因此有國道 7 號之規劃，以服務新開闢的港區。
- 5.除了前述幾點整體運輸空間相關策略之外，亦強調引入交通需求管理手段，以改變運具選擇行為，降低自小客車使用率。管理手段如：建議工業局管理處道路旁停車位應收費，以價制量；建築技術規則調整，除法定停車位之外，不再獎勵容積增設停車位；要求開發廠商提供交通車，並規劃公車道連結至最近軌道運輸場站……等，落實大眾運輸導向。

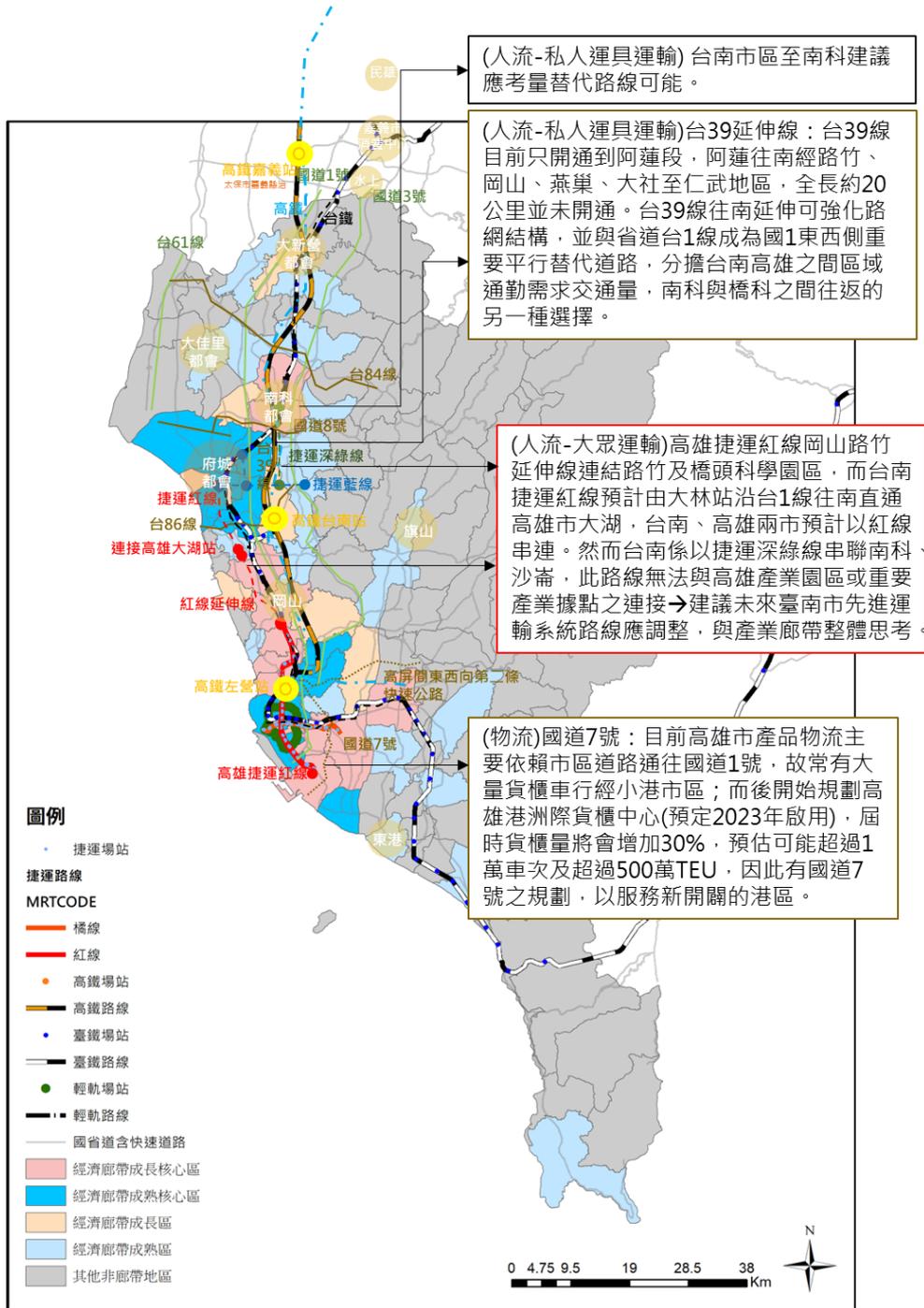


圖 5-20 運輸部門空間發展策略示意圖

(三)公共設施部門空間發展策略

應配合產業部門提出產業相關重要關鍵設施之發展區位建議，如物流園區初步建議新增於小港區北至仁武區，南至林園區段之國道七號沿線上；並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。

(四)住宅部門空間發展策略

- 1.配合產業、交通部門發展區位提出住宅發展區位
- 2.社會住宅建議集中於大眾運輸場站周邊 500m、產業園區周邊 500m 配合住宅開發，並以位於本都會區域廊帶之成長管理發展優先區位者為先。

第六章 都會區域計畫推動平台

都會區域範圍內包括產業佈局、交通運輸系統規劃、水土治理、城鄉生活發展等問題複雜，涉及跨縣市、多部門，故都會區域之規劃勢必將面臨跨縣市、跨部門相互協調或整合之需求。單一縣市已不足以成為一個有效率運作的單元經濟體，也不符合區域獨立治理的規模，「跨域治理」即希望針對一個跨越行政區域之範圍，作為區域治理的同一單元進行整體規劃，以解決該範圍內地方資源與建設計畫不易協調或配合的問題。而其中即涉及到都會區域內所涉縣市之間的水平式互動夥伴關係的建構。

另外，目前國內在中央部會與地方政府間的垂直關係，也較限於地方向中央爭取補助經費，而尚未建立較完整之垂直合作網絡或溝通協商模式。故為了推動都會區域範圍之規劃(無論是先期研究或法定計畫)，建議應逐步朝向新區域主義發展的概念，整合地方政府之間的平行合作關係、不同部會之間的橫向溝通，亦應建構地方政府向上對於中央部會合作對話的互動機會，向下甚至亦可延伸與非營利組織與民間企業共同合作，整合更多資源。

故為達成都會區域規劃跨域合作之綜效目標，實有必要建立一跨部門平台，透過該平台促成中央部會、地方政府或相關民間組織等不同立場代表，參與該都會區域規劃、共同討論設計方案、溝通協商衝突之處，進而分工合作達成規劃之綜效。本計畫首先回顧過往國內外此類區域合作平台之推動經驗，進而嘗試提出本計畫建議都會區域計畫推動平台之構想，並分就都會區域計畫「先期規劃階段」、「法定計畫階段」及「公告實施階段」之平台分別研提其運作機制構想。作為未來如實際啟動研擬都會區域計畫(草案)時，推動其平台組織運作之參考。

第一節 過往平台推動經驗

一、臺灣區域合作平台推動經驗

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，以下以北臺、高屏、離島、雲嘉南之區域合作平台方式分別進行說明：

- (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，北臺區域發展推動委員會組織架構如圖 6-1 所示，北臺區域八縣市分就休閒遊憩、交通運輸、產業發展、環境資源、防災治安、文化教育、健康社福、原住民客家族群與新移民等八大議題分別主政負責展開建立跨縣市的合作網絡，並設有發展推動組擔任委員會幕僚工作，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。

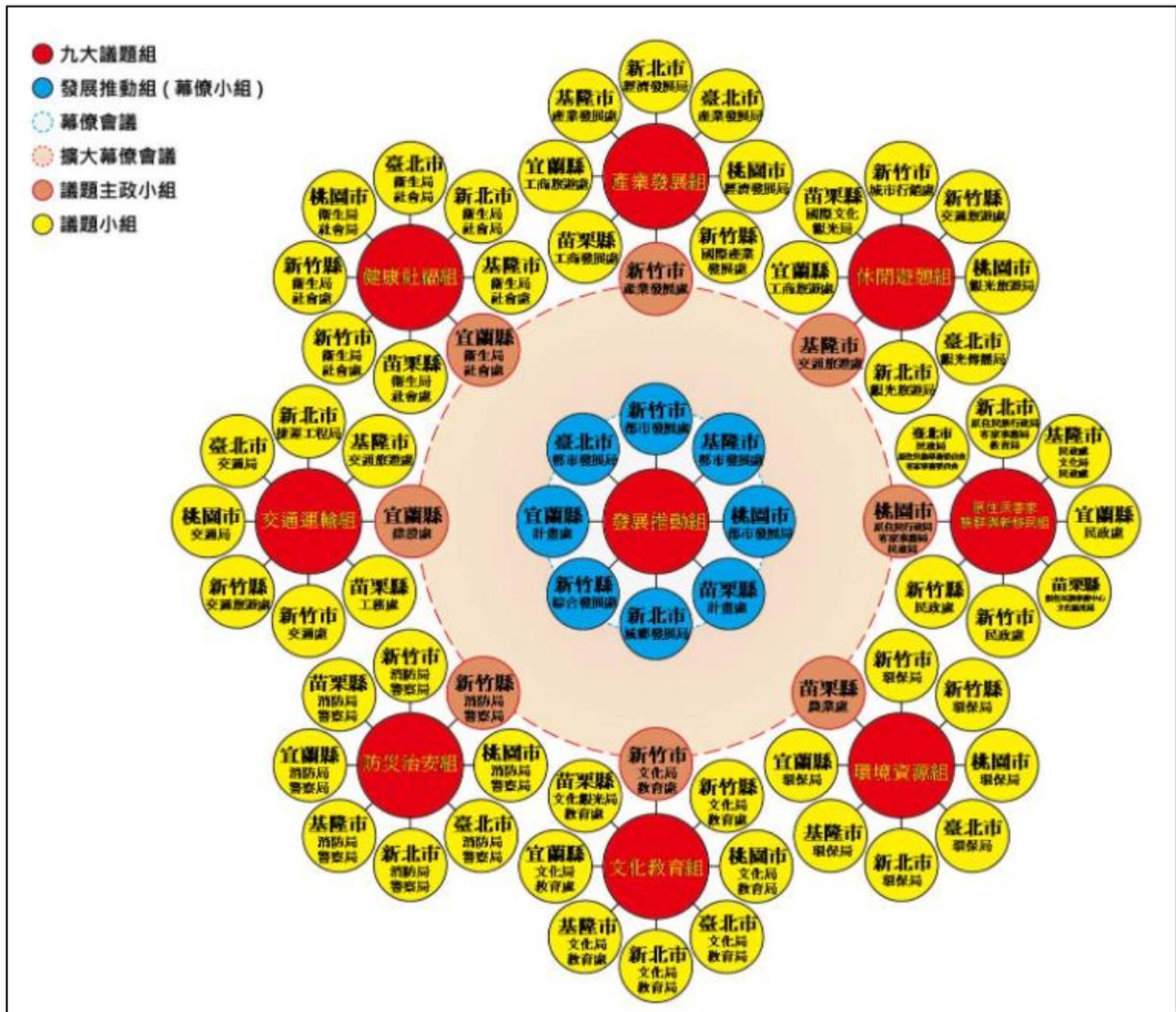


圖 6-1 北臺區域發展推動委員會組織架構圖

資料來源：北臺區域發展推動委員會，<https://twntdc.org.tw/>

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，以下首先針對日本跨域平台模式進行說明。另外，美國之都會區域規劃組織具備較成熟之運作經驗，雖其與台灣規劃框架恐差異較大，但其中之運作精神亦可提供本計畫推動跨域合

作機制之參酌。

(一)日本廣域地方計畫協議會

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 6-2 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。

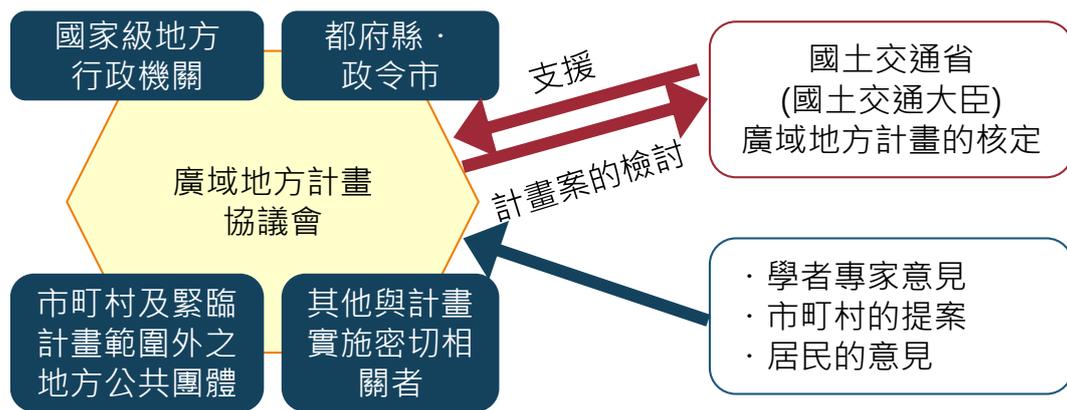


圖 6-2 日本廣域地方計畫形成機制

(二)美國都會區域規劃組織

1960 年代以後，美國聯邦政府逐漸重視基礎設施和環境的區域協調問題，增加了對公路建設、城市再開發和環境整治的聯邦基金撥款，並要求地方政府必須提交區域規劃和論證報告，才能獲得聯邦的撥款，致使許多政府聯合會（Council of Governments，COG）應運而生。其中，COG 中的美國都會區域規劃組織（Metropolitan Planning Organizations，MPO）在區域性交通規劃和交通基礎設施投資基金申請中扮演重要的角色，並通過廣泛涉及社會、經濟和環境等方面協調的交通整合機制，對區域的全面協調起了重要的實質性作用。

1973 年美國交通部修正聯邦資助公路法案(Federal Aid Highway Act)，授權 5 萬人以上的都市化地區得成立美國都會區域規劃組織（Metropolitan Planning Organizations，MPO），形成在都市化地區內，有權責的州及地方的交通、規劃、環保政府機構所組成的決策組織，負責建立、執行都會區運輸規劃程序；至 1991 年通過路面複合運輸效率法案(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act)起更賦予 MPO 預算與權力分配之規劃權。

MPO 負有 5 個核心功能，包括：建立並管理一套公平有效的區域決策機制，評估可選擇的方案，維持一個區域性長期運輸計畫，建立一個區域性交通工程改善計畫方案，以及公眾參與，負責都會區運輸計畫或長期運輸計畫、運輸改善實施方案、壅堵管理計畫、空氣質量改善方案、預算之規劃或其他州法規定或地方政府需要之工作。

MPO 最上位決策單位為董事會與政策委員會，成員包括地方政府民選首長或特任官員、不同運具代表、州政府（交通廳或環保廳）以及聯邦政府等不具投票權之董事，營運走向由具有投票權之地方政府進行決策，而聯邦政府可派代表參與 MPO 營運相關會議，無參與投票與決

策之權力，但可對 MPO 組織之營運、模型建立標準與評估方式進行建議，及對於 MPO 提送之建議規劃仍有最後之駁准權。

MPO 中負責執行規劃與行政工作者為其所屬之技術協調委員會 (Technical Coordinating Committee, TCC)，其與 MPO 的幕僚互動，並依其提供予董事會有關各種預算、項目、分析及研究的建議。大部分 MPO 成立具有特定目的的委員會，作為利益相關者對於相關議題的討論與工作平台，如紐約都會區域規劃委員會，下設有董事會、計畫、財務及行政委員會、地區辦公室、諮詢委員會、特別工作委員會等，其組織架構如圖 6-3 所示。

其規劃經費之主要來源，除州與地方政府之資助之外，尚有依聯邦法案包括：1.聯邦公路總署(Federal Highway Administration, FHWA)依法提撥公路經費之 2%補助公路系統規劃。2.聯邦大眾運輸署(Federal Transit Administration, FTA)依法提供大眾運輸系統規劃費用。3.都會區規劃基金(Metropolitan Planning Funds)。由於聯邦政府有大量且穩定的經費，吸引州政府與地方政府來申請交通建設與管理計畫，且要求必須有 MPO 之交通改善方案、財務計畫，才給予經費補助。



圖 6-3 紐約都會區域規劃委員會組織架構圖

資料來源：焦國安（2014），美國區域治理之政策沿革及作法，國土及公共治理季刊第 2 卷第 4 期。

第二節 都會區域計畫推動平台構想

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，本計畫認為在目前都會區域計畫先期研究規劃階段、未來法定計畫階段，應有不同之功能任務及運作方式，以下分就「先期規劃階段之平台」、「法定計畫階段之平台」、「公告實施階段之平台」分別說明其法源、主辦機關、組織成員、預算來源及功能定位等運作構想。

一、先期規劃階段之平台運作機制

本計畫研提先期規劃階段之平台運作機制說明如下，並繪製其運作機制構想示意如圖 6-4。

- (一)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)。
- (二)組織成員：考量都會區域計畫涉及多元議題領域，且採議題式導向研擬計畫，建議參考北臺區域合作平台之經驗，以議題為核心作為分組原則，對應議題之專業部門設立各工作小組，統籌議題的規劃與協調。本計畫建議參考該運作方式，因應各都會區域先期研究計畫之議題而籌組，是為任務型組織，建議由該都會區域計畫先期研究範圍內議題相關之專家學者、相關部會機關代表及所涉縣市政府代表、或者針對特定議題之方案策略具推動經驗或相關 NGO 代表等組成。
- (三)預算來源：各都會區域先期研究計畫中編列支應。
- (四)功能定位：
 1. 針對都會區域計畫先期研究範圍內之跨域議題進行議題研析、策略方案之討論。包括：蒐研及理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處、提出實質可行解決方案。另外，建議各次平台會議除了做成會議記錄之外，亦可參考離島區域合作平台之模式，進一步將平台會議上各部門之建議方案內容簽署「合作備忘錄」，形成正式承諾。
 2. 本平台會議所形成之方案，納入該先期研究計畫之研擬，該先期研究計畫擬訂完成後可提送內政部國土計畫審議會進行討論，此雖非法定之審議程序，仍可形成決策供未來直轄市、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。

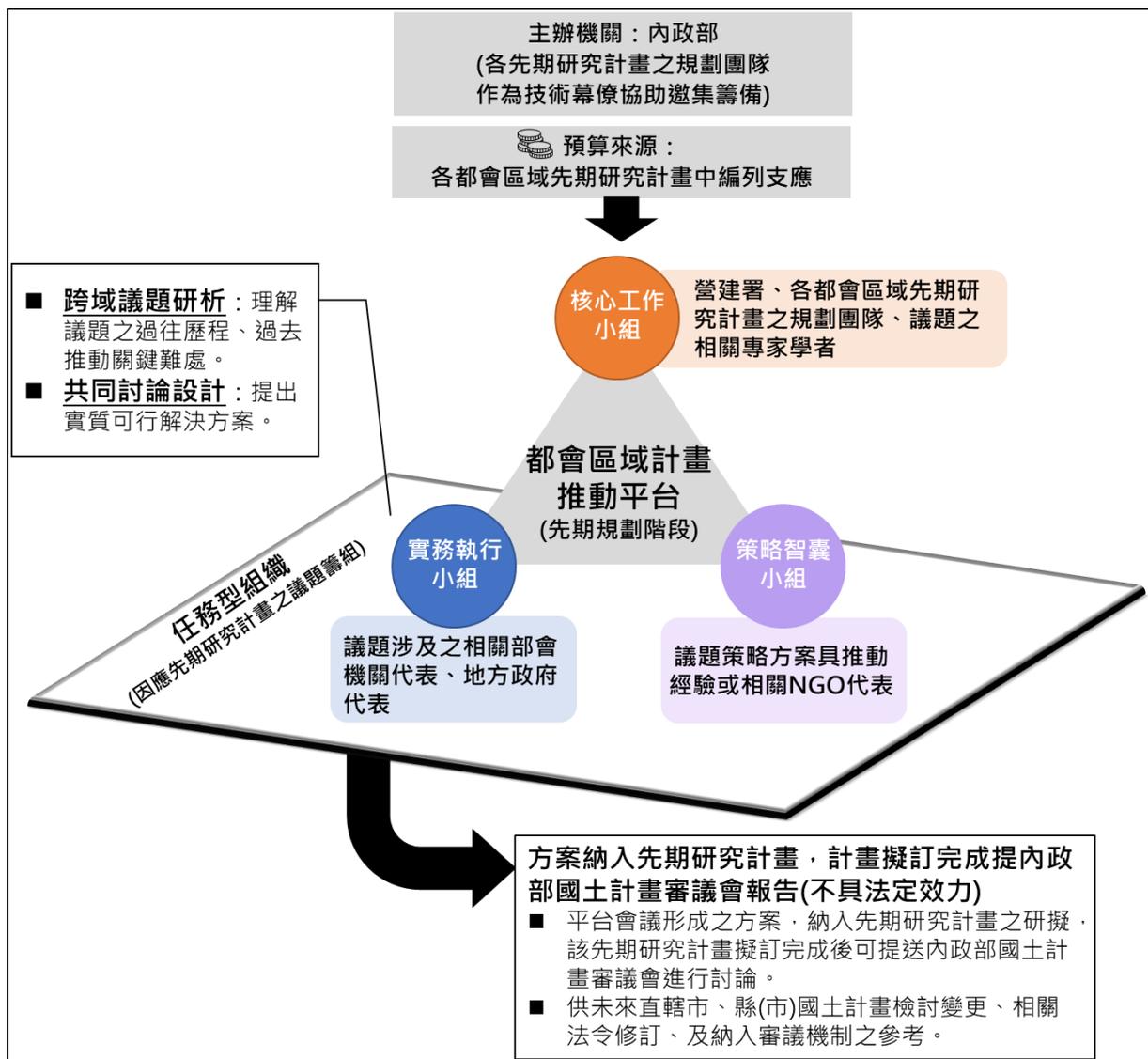


圖 6-4 先期規劃階段之平台運作機制構想示意圖

二、實質規劃(形成法定計畫)階段之平台運作機制

本計畫研提實質規劃階段(即為研擬形成法定計畫階段)之平台運作機制說明如下，並繪製其運作機制構想示意如圖 6-5。

(一)法源：建議未來應將「都會區域計畫推動平台」納入國土計畫法施行細則，進一步界定平台之組織、成員、及預算等，以確立其法定位階。

(二)主辦機關：內政部。

(三)組織成員：建議由相關部會之副首長、各區域所涉縣市之首長(或副首長)組成固定成員；並依據每次會議欲討論之議題策略對應邀集相關領域之專家學者或相關 NGO 代表(依每次議題任務之不同而邀集派聘不同成員)所組成。在啟動研擬都會區域計畫時即應配合啟動「都會區域計畫推動平台」，以作為協助法定計畫形成之法定組織。

(四)預算來源：運用國土永續發展基金，或建議於內政部年度預算中編列。

(五)功能定位：

1. 協助各部門政策之空間發展策略之提出及研擬，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，如有衝突之處則進行部門討論協商，進而達成土地發展和諧甚至是部門綜效之目標。
2. 針對都會區域計畫範圍內之跨域議題進行議題研析、策略方案之討論。包括：蒐研及理解議題之過往歷程、過去推動關鍵難處、提出實質可行解決方案，確保相關政策配合、法令修訂及執行配套等皆能逐步到位，以利方案之實質完成。
3. 本平台會議所形成之方案納入該都會區域計畫之研擬，都會區域計畫擬訂完成後提送內政部國土計畫審議會進行審議，並報請行政院核定後，即納入全國國土計畫，並應於一定期限內辦理直轄市、縣(市)國土計畫之變更。

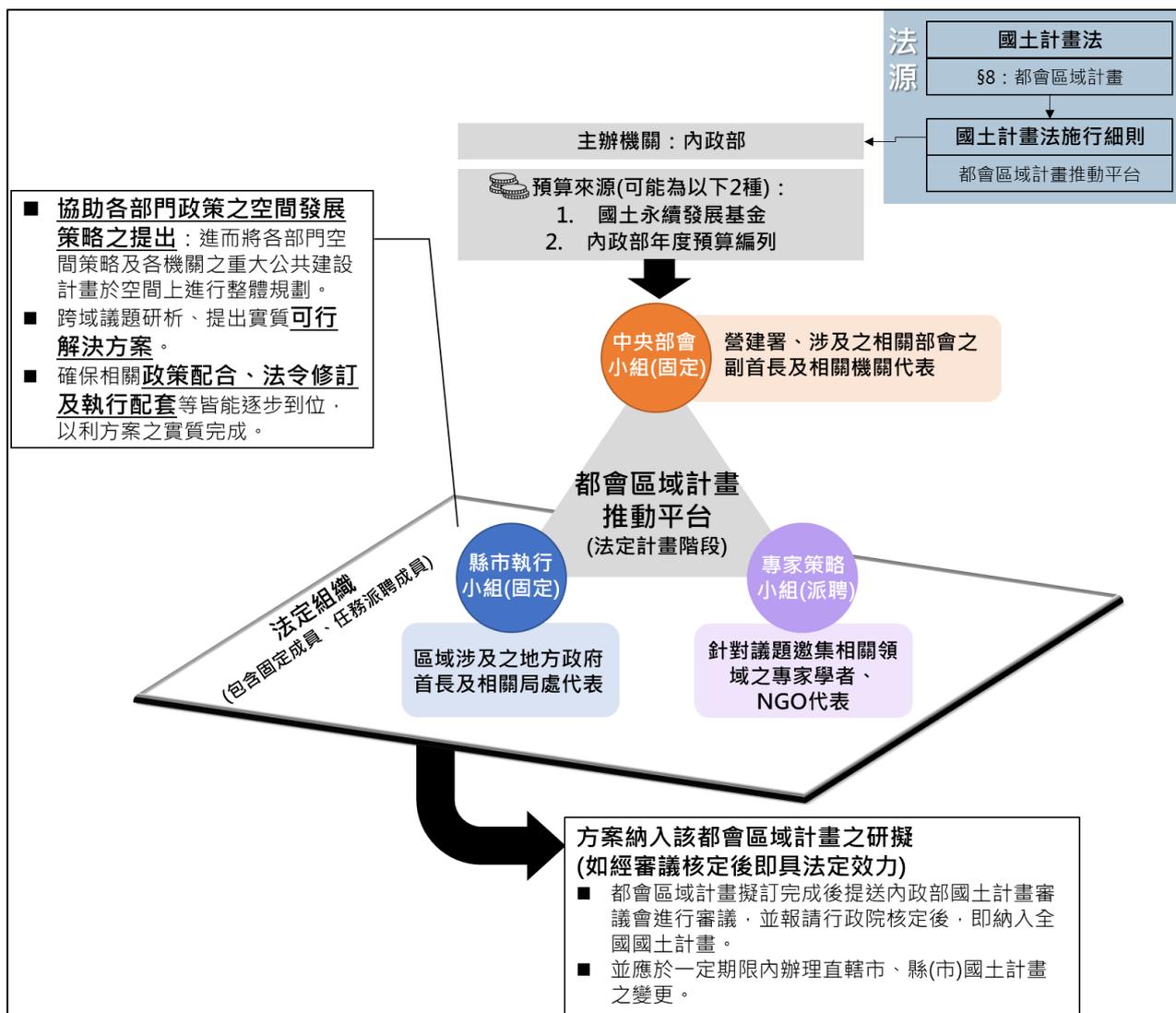


圖 6-5 法定計畫階段之平台運作機制構想示意圖

三、公告實施階段之平台運作機制

在都會區域計畫經核定、公告實施後，平台組織之主要任務為依實質規劃階段的計畫內容進行實際推動與執行(即法定都會區域計畫中「執行計畫」之各策略方案)，並追蹤及管考各相關機關之執行情形等。本計畫研提公告實施階段之平台運作機制說明如下。

- (一)法源：國土計畫法施行細則。
- (二)主辦機關：內政部。
- (三)組織成員：建議由相關部會之主責單位局處主管(建議至少科長以上層級)、各區域所涉縣市之主責單位局處主管組成固定成員，持續進行計畫事務之協調、分工、執行、追蹤、控管。建議可依據執行計畫之策略方案成立不同專責小組，各小組針對負責方案進行進度控管，如有爭議或問題時得隨時提報上級單位，請上級單位召開會議處置。
- (四)預算來源：運用國土永續發展基金，或建議於內政部年度預算中編列。
- (五)功能定位：
 1. 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。
 2. 追蹤管考：建議應設定定期會議時間，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。
 3. 績效評估及計畫檢討：對計畫之策略方案執行進度進行評估與檢討，並就執行不如預期之部分提出檢討改善策略，為因應環境的實際變化得持續修正執行作業，必要時則檢討計畫變更之必要性，依法適時檢討變更計畫，或每 10 年通盤檢討計畫，此時則啟動重新組成「實質規劃階段」之推動平台，辦理變更草案內容之規劃作業及相關法定程序。

第七章 其他事項

第一節 系列演講、訪談及座談會等辦理成果

本計畫預計透過演講、訪談、座談會及論壇等相關活動的舉辦，與各級政府相關部門及產官學界進行專業意見交流與整合，以作為建構「都會區域計畫推動平台」之前置作業，並透過各項會議活動之設計，協助鎖定都會議題之相關利益關係人、確認都會區域適宜之規劃範圍及規劃方式、釐清跨域議題之網絡關係、釐清跨域合作機制之關鍵要素與挑戰，以建立後續都會區域計畫之推動共識。

參考本案第一場演講活動中吳清如副總經理所建議協作式規劃之建議辦理程序及參與層級，作為本案後續系列活動辦理規劃之參考：(一)焦點訪談(各局處主管，至少科長以上)、(二)座談(各局處首長)。本案之演講、訪談、座談會之系列活動規劃說明如下圖 7-1 所示。以下逐一說明各階段活動之規劃設計及辦理成果。

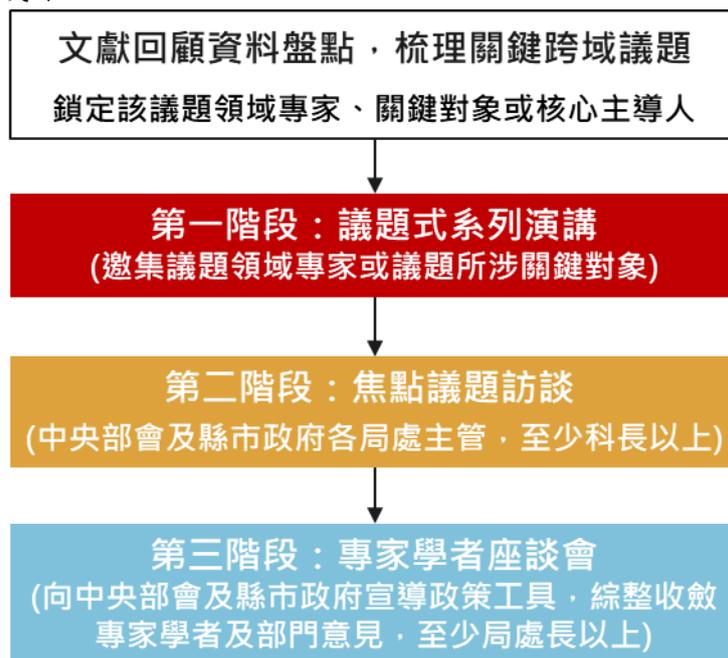


圖 7-1 本案演講、訪談及座談會之規劃架構圖

一、議題式系列演講

本計畫透過文獻回顧資料盤點過程，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。本計畫辦理共計五場次演講，辦理成果彙整如表 7-1~表 7-5 所示。

表 7-1 都會區域計畫系列演講(第一場)內容彙整表

時間	111 年 1 月 5 日
講者	吳清如/鼎漢國際工程顧問股份有限公司副總經理
演講主題	跨域城鄉及交通規劃經驗分享
議程	09:50-10:00 引言 10:00-11:00 專題演講 11:00-11:30 問答與討論
演講重點紀要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「都會區域計畫」三要素：法定性、策略性、協作性。乃解決問題、議題導向。 2. 計畫定位：策略性計畫特性，概念性及共識達成為主，以利後續計畫研擬及擬定。(本案乃法定策略計畫性質)(有別於非正式性、半正式性計畫)。 3. 計畫範圍：FUA 功能都會地區(OECD)，人口密集及通勤範圍(國土計畫法第三條：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)。 4. 涉及縱向與橫向合作的推動(關鍵要素)，涉及八面向：發展趨勢、範圍、利害關係人參與、問題確認、共享治理及制度、行政能量及知識庫(學習)、成功要素及誘因(參與者有一定利益獲得)、法律地位。 5. 南部都會區域規劃作業(96 年城鄉發展分署)：以南部地區發展為主目標，對應全球化的回應與布局。 <ul style="list-style-type: none"> • 課題:經濟發展欠缺連結全球生產鏈，而逐漸邊緣化。物化環境劣化(汙染問題)。 • 面臨三大危機：高鐵造成空間重組(是否磁吸或擴張的機會？跟地方資本累積有關)；科學園區產業布局(南部科學園區，五大台商回流，大南方或 S 軸產業帶建立)；高雄港面臨港群化競爭(亞灣區轉型)。 • 對策：一點多心空間佈局；區域分工，運輸網絡連接；兼顧效率與公平。 6. 北北基生活圈跨域空間規劃(臺北市政府，由下而上) <ul style="list-style-type: none"> • 與世界其他都會區比較(規模，密度...到國際表現評比)。 • 分析在地特性與優勢(綠化)。 • 跨域空間發展策略之範疇(四種跨域類型)： <ol style="list-style-type: none"> A. 空間界面縫合(如水域綠帶)。 B. 同質空間串聯(如產業文化休閒)(規模經濟合作)

	<p>C. 同類空間發展協調 (競爭協調分工)</p> <p>D. 空間設施共享 (區域公共設施)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 跨域空間發展策略重點：因應共同危機、創造共同利益、尋求均衡融合。 <p>7. 結論與建議：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 計畫功能：指導重大公共建設計畫或空間管理措施的選址、選線及佈局。 • 計畫範圍：依所關切的議題界定計畫範圍，可多個議題共用一範圍。 • 規劃方法：採「協作式規劃」，相關機關應實質參與規劃及決策，規劃過程中關鍵的共識或決議建議以正式文件記錄與確認。 • 計畫內容：策略性計畫與實質面計畫(先有大方向共識，達到計畫功能)(納入各級國土計畫)。 • 議題選擇：建議由下而上選擇最具共識、最具說服力的議題優先規劃。 • 計畫實施：規劃成果循檢討程序納入各級國土計畫之內容(配合國土計畫法§15)。結合公共建設計畫編擬機制以利落實，發揮積極引導國土空間發展的功能。
問答討論紀要	<p>問：焦點訪談如何達成共識？協作式規劃之建議參與層級？</p> <p>答：協作式規劃之建議參與層級建議為科長以上。程序建議為焦點訪談(各局處主管)→座談(局長)→成果發表會(組長)</p> <p>問：北臺區域範圍如何決定？</p> <p>答：1.FUA 界定。2.要解決的議題決定。</p> <p>問：議題建議操作方式？由上而下或由下而上？</p> <p>答：兼顧都會區域競爭力(高大上)，用小、聚焦、有感議題切入(如運輸、觀光)。</p>

表 7-2 都會區域計畫系列演講(第二場)內容彙整表

時間	111 年 1 月 26 日
講者	郭翡玉/國家發展委員會前副主任委員
演講主題	跨域治理
議程	09:50-10:00 引言 10:00-11:00 專題演講 11:00-11:30 問答與討論
演講重點紀要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 國土計畫之定位：調和人與環境及活動(不僅只是土地利用計畫)，國土空間發展計畫角色(從土地利用到建設指導)。 2. 對外應強調國家競爭力建構；對內則應強調區域競合(平衡)。 3. 做法：應藉由國土空間架構確定，「有效協調整合」政府、民間投資與土地使用。(土地使用權：也是一種資源與引導投資)。 4. 地方發展與「科學園區」(或廣義工業區)，為地方發展的重要因素。 5. 近年有一種以社區為基礎(10 分鐘內生活區)，藉由資訊網絡連結的新空間型態(一點多心)。 6. 兩種架構類型：MODEL1 由上而下；MODEL2 由下而上。 7. 國土規劃的認知與內容較為保守(國土計畫法施行細則第五條，較欠缺對於願景以及國土空間結構之著墨)。 8. 都會區域計畫雖以跨域議題為導向，但必須從整體綜合性角度進行規劃。 9. 跨域合作推動做法，包括財務整合、時程整合、產業整合、對象整合，以及計畫整合。 10. 策略：預算引導(營建署角色較困難)，計畫引導(也是一種可行與資源)。特別是國土基金運作，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。 11. 「願景」或「空間架構」，還是建議由國土計畫為基礎，由營建署提出，跨部會參與，最後經過行政院核定，即為國土空間結構之指導。
問答討論紀要	<p>問：建議優先推動區域？</p> <p>答：南台港都角色，隨著台積電的進駐(五大工業區，新科學園區等)，南部區域角色正轉型中，南部區域發展與原計畫之差異較大，可建議優先辦理先期規劃。因此，從運輸新連結關係，以及城鄉發展結構等，似有必要進一步從都會區域角度，進行進一步空間策略檢視。</p> <p>問：都會區計怎麼國際分工？</p> <p>答：非指跟單一國際組織合作，而是思考部會相關國際政策如何導入即可，每項計畫涉及多個利益關係人，徵詢為主要參與方式。</p>

表 7-3 都會區域計畫系列演講(第三場)內容彙整表

時間	111 年 2 月 16 日
講者	馮正民/國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽退休教授
演講主題	都會區域交通運輸之趨勢、目標與策略
議程	09:50-10:00 引言 10:00-11:00 專題演講 11:00-11:30 問答與討論
演講重點紀要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「都會區域」有別於城際、區域、都市，關鍵為「都會區域」內各行政區之跨域治理。 2. 跨域治理：各組織有其組織目標，故資源互補整合、截長補短。(但仍有規模經濟型，或區域性設施必須協調)。要有共識(但困難)。執行組織與預算配套重要但困難！應以計畫引導、財務引導，並運用土地使用權引入協調。 3. 空間結構：例台北都會區，主核心，副都心，階層性，六個走廊。整體規劃，增強國際競爭力(含港口，機場)，以及各運輸路網(公路，捷運...)。都市系統與交通系統(兩種系統)。 4. 都會區的空間發展：包括居住、產業、生態等型態。對應生活交通，生產交通，觀光休閒交通。(區位、規模、類型)。 5. 都會交通的永續運輸其關鍵議題包括噪音汙染、土地需求、低碳淨零、偏遠地區從效率邁向公平(通用運輸)。 6. 可及性、社會公平、健康安全原則、汙染減少、經濟福利原則(負擔的起)。 7. 趨勢一：資通訊科技與交通(造成空間分散特性，改變通勤需求，特別是公共運輸減少，汽機車量增加)。 8. 趨勢二：網路與交通(網路購物，型態改變，物流增加。教育型態改變，交通型態改變)。 9. 趨勢三：氣候變遷(海岸，山坡，都市用地，開放空間的改變。造成交通防災需求，韌性要求)。 10. 趨勢四：全球產業鏈。生產物流空間布局改變，配送與營運模式(產業鏈分析)。 11. 趨勢五：環保。環保、淨零，能源效率(降低汽機車，有難度。增加公共運輸成效有限)。 12. 趨勢六：高齡弱勢。 13. 趨勢七：共享經濟。「共」公共運輸，「享」分享。
問答討論紀要	<p>問：交通運輸規劃在國土空間發展願景形成過程中的角色？</p> <p>答：各縣市有各自的空間發展願景，各自最佳化未必是整體最佳化，願景整合過程中應資源互補、整體提升。同時應考量未來趨勢。</p> <p>問：組織、預算就內政部角色而言，可提供資源有限？建推動方向？</p> <p>答：建議參考現有類似平台組織(如推動委員會)之運作課題，可藉由訪談找出其制度障礙；再參考國外案例；進而嘗試提出可行方案。</p> <p>問：是否有建議之優先議題或優先區域？</p> <p>答：跟生命安全有關之議題、防救災議題、環境議題、可小兵立大功之議題、生活議題、生產議題。</p>

表 7-4 都會區域計畫系列演講(第四場)內容彙整表

時間	111 年 2 月 17 日
講者	黃新薰/交通部運輸研究所副所長
演講主題	區域運輸規劃與空間發展之連結
議程	14:20-14:30 引言 14:30-15:30 專題演講 15:30-16:00 問答與討論
演講重點紀要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運輸規劃層級分為：城際模式、區域模式、都會區模式、生活圈模式。 2. 區域運輸規劃之範圍界定：臺北都會區通勤範圍已達北苗栗與宜蘭(通勤圈範圍)、銅鑼以北與新竹以北往來密切(交通依賴度)→北臺區域規劃範圍(宜蘭至北苗栗)。 3. 南臺區域運輸規劃成果： <ul style="list-style-type: none"> • 納入運輸需求模式分析之重大土地開發計畫：開發面積大於 10 公頃，或引進人口高於 5,000 人。 • 未來社經發展預測、各年期情境假設。 • 臺南高雄受南部科學園區產業廊帶影響為跨生活圈旅次占比唯一一組上升者。 • 高雄南北向以國 1 為主，服務人口密集區，串聯路竹、岡山、大社、楠梓、仁武及高雄港等重要產業區。 • 國 1 高雄路段客貨混流；長短途旅次交織嚴重。 • 未來年國 1 仍為南北向主要服務幹道，高雄交流道以北車流量仍高。 • 南部區域運輸策略建議： <ol style="list-style-type: none"> A. 市區道路：推動道路建設優先性評估，有效分配資源；配合大眾運輸導向發展，改善交通路網動線；推動共享運具服務，降低旅客對私人運具依賴性。 B. 海空港聯外：強化港口與幹道之連結性，提升客貨運輸效能；分析機場旅客特性，提升公共運輸接駁服務。 C. 產業區聯外：落實聯外道路之交通管理，紓緩平日通勤塞車問題；強化產業廊帶與幹道之可及性，提升客貨運輸效率；強化運具移轉之推拉力，提升公共運輸搭乘率。 D. 觀光景點聯外：消除聯外路網瓶頸，促進觀光產業發展；運用運輸需求管理策略，分散觀光旅次之人車流。 4. 都會區域計畫：本質為全國國土計畫之政策性、指導性原則之補充，為跨域性議題更具體之指導內容。 5. 國土計畫定位與國土指導功能發揮(補足協調之角色)，特別是空間協調，以期達到「綜效」(多贏)。

	<p>6. 故協調乃基本功能，嘗試回應國際競爭亦乃政策期待。</p> <p>7. 運研所模式可否分享，建立內政部給予社會經濟參數，採開放式系統，及對動態之需求。(營建署國土資訊系統，以及國發會數位孿生系統。皆可推動之！)</p> <p>8. 產業開發選址時就應考量聯外交通，常常發生非都審議時沒問題，營運後卻產生許多交通問題。</p> <p>9. 結論：建平台、訂機制、給資源(營建署提供資源回饋)，而成事靠溝通協調。</p>
問答討論紀要	<p>問：都會區域的 1.範圍界定？2.議題界定？3.迫切需都會區計協助之計畫？</p> <p>答：1.範圍應在本計畫平台中充分討論後，原則訂定，很難明確訂定出行政區界。2.各縣市交通問題處理完仍無法解決議題則建議可考量納入都會區計。3.南科、高鐵屏東站科學園區，可建議優先作為示範案例。</p> <p>問：部分現在進行式產業資料尚未納入模式？產業、土地使用部門及交通部門之間資料需求是否有建議之機制？</p> <p>答：1.資料互通、統一平台、統一格式、訂定更新頻率、維運機制等。2.公共利益為優先，共同研擬策略。</p> <p>問：1.運輸在國土空間規劃中之角色，獨立部門或支援部門？2.簡報 P19 之旅次圖是如何調查而得？</p> <p>答：1.運輸是衍生需求，原則是支援其他部門(需求導向)，有時運輸也是主導角色(如高鐵)。是主導也是支援的角色！(空間政策與運輸政策如何運作？前後順序關係？)。2.電訪調查、手機信令。</p> <p>問：重大土開計畫現在界定為 10 公頃、5000 人以上？此標準較為單一靜態。又如何將開發計畫公開納入模式之機制？</p> <p>答：現在模式中有保留依規劃需求在一定時間內，儘可能補充調查、部會或縣市訪談做成會議記錄等方式納入。部分民間案件公部門未必能掌握，地方受影響則提交交通部。</p>

表 7-5 都會區域計畫系列演講(第五場)內容彙整表

時間	111 年 3 月 15 日
講者	鄭安廷/國立政治大學地政學系副教授
演講主題	從產業部門觀點思考都會區域計畫
議程	09:50-10:00 引言 10:00-11:00 專題演講 11:00-11:30 問答與討論
演講重點紀要	<ol style="list-style-type: none"> 1. 國內外產業發展概況 <ul style="list-style-type: none"> • 產業鏈由長鏈變短鏈。 • 各大國際企業預計在臺灣加強投資力道。 • 未來光電板大量佈設於國土之需求。 • 未來經濟部將積極發展半導體、電動車、5G。 2. 我國產業發展政策 <ul style="list-style-type: none"> • 60-70 年代經濟發展為首，其他部門為輔助；90 年代民主化、環境意識抬頭。 • 區域計畫二通時，經濟部開始反思應與空間計畫接軌。 • 產業用地政策白皮書：產業適地發展區位移轉，引導適宜產業區位南移；地方應研擬地方產業用地發展計畫，納入縣市國土計畫產業部門空間發展計畫；2036 年產業發展總體需求面積增量上限為 3311 公頃，然而經濟受外在因素影響，預測相當困難。 • 歐美各國空間規劃已摒棄人口預測、總量預測。 • 六大核心戰略產業、大南方計畫、行政院 9+1 中南部農場土地產業開發方案。 3. 國土計畫與產業用地規劃 <ul style="list-style-type: none"> • 改由改由各部門提出空間計畫，國土計畫則作為平台(水平合作模式) • 如：經濟部已提出產業用地政策白皮書；農委會正在研擬農業白皮書。 • 產業用地增設推薦機制：門檻條件、必要條件、加分條件。 • 工業局與營建署認知歧異：3311 公頃是產業用地面積或工業區整體面積？ • 中美貿易戰及 COVID-19 的影響下，跨國產業供應鏈調整，台商加速回流、擴大投資，讓台灣經濟與產業加速成長，國土計畫下規劃新增產業用地 3,311 公頃，是否能滿足產業升級、轉型、成長的需求？→台經院正在重新預測。 • 區域分派對於空間規劃有意義，但對於投資者無意義，產業部門提出「流用機制」。

	<p>4. 對都會區域計畫之理解</p> <ul style="list-style-type: none"> • 國土空間策略規劃(目前最新為 99 年)應該要更新。如經濟部門沒有要做，則都會區域計畫則應一定程度擔負此工作。 • 目前之國土計畫比較偏向環境資源保護計畫。 <p>5. 對國土規劃或都會區域計畫的建議</p> <ul style="list-style-type: none"> • 長年未決而縣市國土計畫亦無清楚交代課題-產業聚落與地方發展。 • 大尺度區域議題-跨域整體性國土策略考量。 • 產業部門角色已由主導轉變為引導。 • 國土規劃策略欠缺，則無法在建設面做全盤型之考量。 • 都會區域計畫產業策略指導下，提出具體產業空間計畫，地方國土計畫也應配合修正。 • 與高度變化性的產業規劃合作，宜保留彈性空間與動態檢討機制。 • 中央與地方經濟主管機關與國土單位應建立平台聯繫機制。都會區域計畫應載明運作機制、監督機制。
問答討論紀要	<p>問：國土計畫如對各部門之量、區位沒有法定效力，經濟部是否可能考量納入產創條例，由各目的事業主管機關自行訂定？另外，產業部門為何是以產業白皮書方式，而不以法定計畫之形式？</p> <p>答：1. 現在五大園區只租不售亦有在產業白皮書中載明。產業用地政策白皮書並沒有否定「量」，只是比較介意「長期」及「流用」兩點，如下一次國土計畫能允許產業部門滾動檢討及內部流用機制即無問題。2. (林秉勳組長說明)區域內之流用沒問題，區域之間之流用則應該在產業主管機關再檢視或全國國土計畫。</p> <p>問：國土對於產業之需求較為靜態，然而應怎樣兼顧土地和諧及產業部門之彈性配套？</p> <p>答：產業之彈性與國土之穩定性之間的權衡，建議產業用地儲備機制，如城 2-3 即符合被動需求(民間個別投資者)，應該要完全符合國土計畫；然而主動需求、專案特殊需求、戰略產業鏈(如 9+1，政府重大經建建設)，則要求要有充分需求、只租不售等。</p> <p>問：「國家產業空間布局與國土規劃策略關係應重新檢討」應由誰做？如何做？</p> <p>答：欠缺國土規劃策略狀況下，都會區域計畫未來可能可以扮演「國土規劃策略之區域版本」，由地方實質規劃達成。</p> <p>問：土地紅利問題？產業發展造成環境資源成本，機制面是否可能有所著墨？</p> <p>答：同意生態補償、環境補償。都會區域之空間補償或讓利(如</p>

雙北之間，新北市提供空間、享受台北市捷運等)，然未必是以規劃方式達成。

問：產業部門發展總量 3311 公頃之滾動調整會是逐漸增加？然而可發展用地有限？

答：1. 3311 應檢討但不應該不斷成長，另外也考量到自動化、立體化，建議應發展「都會型產業發展模式」。新的產業需求確實有，然而是否一定要從新的地方拿不一定，舊的產業用地無退場機制。2. (林秉勳組長說明)國土計畫之 3311 並不包含重大建設範疇。

問：都會區域計畫如欲介入大南方政策，請教南部都會區域產業之發展範疇？

答：南部不適合用都會區域計畫，皆為單點開發，9+1 開發沒有一個適合用輕軌；建議以北部區域為示範，目前有許多地方真實面臨都會跨域議題。如因計畫要求欲以南部區域為示範，則建議台南、高雄為核心(尤其路竹以北~南科以南範圍)。

問：產業部門政策不清楚，至少應該要有產業選址原則或條件(優先、不適宜.....)，而不是只因應台糖土地較容易取得。簡報 P21-P22 之產業用地增設增設推薦機制、原則很重要。1. 國家是否有產業區域發展政策？過去經濟部說沒有，如無，則缺乏規劃之基底。2. 北部、中部區域之產業政策在產業白皮書是否有著墨？

答：歐美國家並沒有區域產業政策，而是用區域公共建設計畫，進而由市場機制決定產業。應該有計畫引導經建建設，而非計畫引導產業，有區域優勢產業(後設結果)，但無法保證未來仍維持這樣的產業分布。

二、焦點議題訪談

本計畫目前以「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」作為先期研究示範計畫，擬透過訪談相關中央目的事業主管機關及直轄市、縣(市)政府，蒐集部門或地方議題需求，以及配合辦理都會區域計畫意願等之回饋意見，以加速都會區域計畫各項議題之歸納收斂，並納入「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」之計畫內容。本計畫辦理共計五場次訪談，辦理成果彙整如表 7-6~表 7-10 所示。

表 7-6 都會區域計畫訪談紀錄(第一場)彙整表

訪談時間	111 年 11 月 7 日
訪談對象	交通部運輸研究所運輸計畫組張舜淵組長 
訪談重點紀要	<p>一、針對「南部都會區域計畫—S 型半導體廊帶(草案)」之相關議題、策略等內容之相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 科學園區之開發應要有適宜範圍規範、影響評估、環境評估……等。 2. 過去林口新市鎮開發時有納入聯外交通一併規劃，然現況科學園區規劃時並未先與交通部門溝通。 3. 建議配合 2050 年淨零碳排政策，強調交通需求管理手段，以改變運具選擇行為，降低自小客車使用率。管理手段如：建議工業局管理處道路旁停車位應收費，以價制量；建築技術規則調整，除法定停車位之外，不再獎勵容積增設停車位；要求開發廠商提供交通車，並規劃公車道連結至最近軌道運輸場站……等，落實大眾運輸導向。→改變旅次產生，直接以四階段 OD 分析產生劃之道路需求之觀念。 4. 至於軌道主線可透過車廂容量加大(站票)、班次數調整、差別費率調整等，提高客運量。貨運量之需求則因涉及國家競爭力，會全力支持。 5. 城際間運輸問題應透過台鐵，而非捷運。 6. 橋科、楠梓等產業開發是臨時性政策 <p>二、針對都會區域計畫之推動是否有其他相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 跨域合作有必要，但實務執行有困難，建議需由更高層級之

	<p>行政部門來整合。</p> <ol style="list-style-type: none"> 此跨域計畫如何設計？政策、政治力量之實務操作。一則層級問題、二則可能為絆腳石。 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」。 北、中、南、東臺區域整體運輸規劃，是基於現況之行為，進行 OD 預測分析，推估未來 30 年之運輸需求。 【張學聖老師】建議加上交通可及性等時圈之概念，作為引導發展的指標，區位外即應附帶條件(如公車專用道等)。【張舜淵組長】在交通部 TDX 系統中有相關資料(Google 行駛速率數據等)，等時圈分析在技術面不是問題。 國發會公共建設計畫 GPMnet 上有重大公共建設計畫更完整資料。 <p>三、如後續擬定都會區域計畫(草案)，貴單位是否有意願與內政部合作？如暫不合作之原因為何？</p> <ol style="list-style-type: none"> 交通運輸是各類發展之衍生性需求，故在全國國土計畫之「運輸部門空間發展策略」中，本部立場秉持不涉及實質建設計畫的原則，保留政策彈性。 交通建設在所有用地別都可施作，彈性較大；似不受功能分區影響(容許使用)，因而與都會區域計畫似乎關聯有限，目前尚無明確須與內政部合作推動之需求。
--	--

表 7-7 都會區域計畫訪談紀錄(第二場)彙整表

訪談時間	111 年 11 月 8 日
訪談對象	<p>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</p> 
訪談重點紀要	<p>一、針對「南部都會區域計畫—S 型半導體廊帶(草案)」之相關議題、策略等內容之相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 議題需求分為兩類，一為跨域性議題，如：臺南市先進運輸系統紅線涉及跨域空間議題。二為國土功能分區圖繪製及使用地編定作業之相關議題，包括：(1)國土功能分區劃設條件：「一般農業區」被劃設為「農發一」之面積約 18000 餘公

項，涉及民眾既有權益保障問題；(2)「殯葬用地」可在「農發二」，「宗教用地」卻不可在「農發二」，恐存在衡平性問題。

2. 環評、水電資源等問題涉及其他部門，內政部需先洽其他中央部門協調解決，否則縣市無所適從。
3. S廊帶政策對地方真的好嗎？建議應全面由一二三級產業思考導入永續發展理念，非僅側重二級產業。

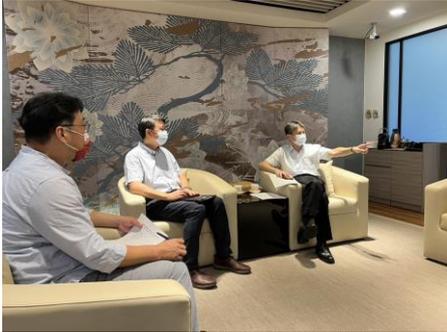
二、針對都會區域計畫之推動是否有其他相關建議？

1. 北北基的都會區域態勢較為明顯。而臺南部分如欲與鄰近縣市形成都會區，建議以南科為核心往南至沙崙、路竹至橋科、楠梓至屏東，以科學園區科技產業廊帶之推動為主軸；而臺南往北至雲嘉，則以觀光、農業、海線漁業等產業類型為主軸。
2. 建議全臺南市皆應納入範圍，不宜切割。
3. 個別縣市對於水電資源之盤點計算方式不一，建議都會區域計畫可協助對中央資源清楚梳理，將有利於計畫審查、亦有利於縣市遵循。
4. 都會區域計畫如何引導支持地方產業發展，而不是限縮，如：過去在原臺南縣時期曾推動休閒農業區，但縣市合併後，休閒農業區之土地使用卻違反了區域計畫法之相關規定，產銷無法使用合法土地等，此類產業政策需求跟土地使用計畫體系未有良好搭配之問題，未來是否可能利用都會區域計畫之政策工具提供協助。
5. 因應老年化、少子化的空間佈局議題、老屋住宅議題(臺南現今60多萬戶，超過30年的老屋即佔一半以上)等，是否可評估納入都會區域計畫。

三、如後續擬定都會區域計畫(草案)，貴單位是否有意願與內政部合作？如暫不合作之原因為何？

1. 跨域合作需要中央提供實質誘因、預算支持，如果僅有「計畫誘因」恐較為不足。
2. 以臺南市國土而言，涉及山區、平原及海域，皆分屬不同主管機關，由內政部作為主管機關恐仍難以整合，國發會可能較易主導整合地方資源。

表 7-8 都會區域計畫訪談紀錄(第三場)彙整表

訪談時間	111 年 11 月 10 日
訪談對象	<p>國家科學及技術委員會南部科學園區管理局蘇振綱局長</p> 
訪談重點紀要	<p>一、針對「南部都會區域計畫—S 型半導體廊帶(草案)」之相關議題、策略等內容之相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 應正名為「半導體 S 廊帶」，來源為科技會報辦公室至行政院(第 3747 次院會)提案，將既有南科、路竹、橋頭、楠梓、大社、仁武、大寮、林園、小港等產業聚落串連，以台積電、日月光、華邦、穩懋等半導體廠為核心，建立南部半導體材料 S 廊帶。另外，產業不只半導體，建議可改為「南臺灣科技廊帶」。 2. 研提科學園區籌設計畫時，就會一併提出交通、水電、環境衝擊等其他部門計畫，但後續須由其他部門配合。也因涉及太多其他跨域計畫，審查時間冗長。 3. 南部科學園區之跨部門議題包括：1.南台南、北高雄之交通串連(捷運、台鐵之角色分工?)；2.生活機能與周邊縣市互補(園區廢棄物不能使用鄰近縣市之既有焚化爐?)；3.南科周邊生活機能之服務層級沒有跟上發展(80000 多工作人口，最近醫院在安南區、量販超市只有全聯等)。 4. 貨運部分沒有太大問題，主要仰賴高雄港、桃園機場(因小港機場沒有夜航)。 5. 臺南、高雄園區已達 97%飽和。 6. 各園區產業定位(已有潛在廠商)： <ol style="list-style-type: none"> (1) 橋科：精密機械、電動車。 (2) 屏科：太空、綠色產業、智慧農醫。 (3) 嘉義：無人機、智慧載具、精準照護。 <p>二、針對都會區域計畫之推動是否有其他相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都會區域計畫定位為「指導性計畫」或「資源分配性計畫」？如涉及資源分配才有實質功能，否則僅是限制。 2. 國土計畫時程恐來不及反應科學園區之時效性(產業政策、廠商進駐)。 <p>三、如後續擬定都會區域計畫(草案)，貴單位是否有意願與內政部合作？如暫不合作之原因為何？</p>

	1. 都會區域計畫如能協助解決南部區域之中長期縱向交通廊帶需求，或針對符合都會區域計畫原則之區位可加速園區之開發審查的話，本局才有實質合作需求。
--	--

表 7-9 都會區域計畫訪談紀錄(第四場)彙整表

訪談時間	111 年 11 月 15 日
訪談對象	經濟部工業局南區工業區管理處林怡奴執行長 
訪談重點紀要	<p>一、針對「南部都會區域計畫—S型半導體廊帶(草案)」之相關議題、策略等內容之相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 目前南部五大工業區選定之台糖土地，原先有一倍以上之候選土地，後續如有新增產業用地需求，應從當時候選土地中評估，而非從頭再找土地。 2. 台積電屬於策略前導型產業，然而仍有中小型民生產業無法進園區，則留在工業區。然而產業人力資源都被台積電挖走，中小企業嚴重缺工，而外籍勞工部分常停留 12 年後就得離開，造成勞工技術成熟後出走日韓之現象，現已開放給予外籍勞工長居久用簽證，同時亦可再釋出外籍勞工之名額。 <p>二、針對都會區域計畫之推動是否有其他相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 產業變動起伏大，不若土地使用較為穩定，不易保持產業用地之彈性。如：美中貿易摩擦後，廠商一開始於原有廠周邊擴廠，半年至一年後則積極找地(尤其於北高雄、南台南地區)，俄烏戰爭後則因需求下降、原物料漲價等因素又停止找地。 2. 產業部門以土地為優先，交通考量置於後，交通彈性較大。 3. 贊成國土計畫中預先規劃產業用地範圍，但必須保留彈性，建立土地儲備清單，產業部門一旦有需求時可即時拿出來評估，縮短土地預備時程。(原以為城 2-3 類似此用地儲備概念，但並非如此)。 4. 建議此領頭單位應是行政院、國發會層級，才有實質權力、預算。 5. 科學園區、加工出口區有公務基金貼補，但產創開發並無公務基金挹注。過去尚能以賣土地方式挹注基金，然現在行政

	<p>院要求新園區土地只租不售，產業園區開發管理基金又受到審計單位監督，所以基於財務及時效之考量，本處只能找台糖土地使用(又能與台糖談合作開發)。</p> <p>6. 機制設計問題：由開發商或第三部門整合好所有私有土地後再來談(政府角色很難)。如：麻豆工業區即為自辦重劃(由前瞻預算支應公共設施)；樹谷園區則為 OT 案例。是否可能採類似高鐵之方式，土地部分由政府負責，其他開發部分皆由特許廠商負責，此種成本分攤方式可能財務壓力較小。</p> <p>三、如後續擬定都會區域計畫(草案)，貴單位是否有意願與內政部合作？如暫不合作之原因為何？</p> <p>1. 如能協助解決上述產業用地、園區開發財務課題，則有合作需求。</p>
--	--

表 7-10 都會區域計畫訪談紀錄(第五場)彙整表

訪談時間	111 年 11 月 15 日
訪談對象	<p>高雄市政府都市發展局吳文彥局長</p> 
訪談重點紀要	<p>一、針對「南部都會區域計畫—S 型半導體廊帶南部都會區域計畫—S 型半導體廊帶(草案)」之相關議題、策略等內容之相關建議？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 因應南部半導體 S 廊帶，已陸續檢討規劃空間計畫。 2. 台南與高雄產業關聯日增，為提高南部區域產業及城市競爭力，適度擴充改善航空運輸機能，並改善交通路網及運輸物流服務。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 高雄過去的產業發展與台南產業園區無直接關聯，台積電宣布設廠高雄後，南部區域產業結構發生變化，高雄與台南產業園區關聯日趨緊密，為本市整體產業空間帶來明顯改變。 (2) 台南及高雄各產業園區所需之原物料、產品運輸，多仰賴本市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。 (3) 倉儲、流通加工、宅配運輸、汽車保修等運輸物流相關產

業空間需求，建議納入計畫課題研擬對策，並據以指導交通運輸及產業部門配合檢討規劃。

3. 產業發展仰賴穩定安全電力資源供應，應妥善佈局調整南部區域電力設施之供電配置。
 - (1) 南部區域目前主要電力設施集中在本市，包括南部發電廠、興達發電廠及大林發電廠，另尚有永安天然氣接收站，供給台灣南部區域及西部走廊產業及民生用電。
 - (2) 建議都會區域計畫研擬時可因應不同區域之產業發展用電需求，適當評估更新既有電力設施，並調整南部區域電力設施之供電配置，以供應半導體 S 廊帶所需電力。
4. 台南高鐵鄰近之北高雄地區(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，應整體思考開發軸線及機制。

二、針對都會區域計畫之推動是否有其他相關建議？

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
 - (1) 目前南部區域產業發展廊帶，除都市計畫地區公共設施相對齊備外，多數產業用地周邊之道路、汙水處理設施、廢棄物處理設施等，多未整體規劃以滿足產業發展所需。如：路竹科學園區雖鄰接台 1 省道，惟園區生產原料及產品輸出有城際運輸需求，為更快進行貨物運輸，本府與高公局基於地區交通需求考量，評估增設高科聯絡道連接園區及國道，改善地區聯外交通。
 - (2) 現行非都市土地或未來國土計畫之鄉村地區，相比都市計畫地區，得依都市計畫法第 48 條，透過徵收、區段徵收或市地重劃方式取得公共設施及公用設備土地，逐步改善都市環境，並無土地取得及開闢經費之法令規定與授權。
 - (3) 除國土計畫法第 29 條規定，使用許可案件應分別向中央主管機關繳交國土保育費及直轄市、縣(市)主管機關繳交影響費外，並無開發工具及獨立之經費來源，提供地方國土主管機關據以取得及開闢城鄉發展所需公共設施及公用設備。
 - (4) 因此，國土計畫尚未提供適當之開發工具及建設經費來源，如何落實國土永續發展目標，並照進度設置所需之城鄉建設，建議此議題可酌予納入國土計畫檢討研議。
2. 國土計畫變更國土功能分區時無負擔開發義務規範
 - (1) 依據國土計畫設計，國土功能分區分類劃設後，除符合直轄市、縣(市)國土計畫及鄉村地區整體規劃、農村再生情形下，得於依國土計畫法取得使用許可適度擴大農業發展地區第四類範圍，進行居住及住商使用，並無國土功能分區變更設定義務負擔規定。

	<p>(2) 六龜區辦理鄉村地區整體規劃時，針對該區公所南側現行非都市土地特定農業區之人口集居地區，基於該地區居住現況及避免人口繼續往周邊農業區蔓延發展，將部分現行非都市土地特定農業區，評估由農2調整劃設為農4。惟基於土地使用管制公平性與合理性，有關前述國土功能分區變更情形，本府認應比照都市計畫變更方式，給予適當之負擔，惟國土計畫法目前並無相關法源可供本府據以執行。</p> <p>3. 工廠管理輔導法中農地工廠轉特定工廠登記僅針對特定產業，構思未來將細分農業區之使用態樣(尤其針對非都市土地部分)。</p> <p>4. 國土計畫人才培育計畫建議參考捷運局作法，提供專業加給實質誘因。</p> <p>三、<u>如後續擬定都會區域計畫(草案)，貴單位是否有意願與內政部合作？如暫不合作之原因為何？</u></p> <p>1. 營建署倘欲以南部區域擬定都會區域計畫，協助地方處理單一縣市無法處理之跨域議題，本府有意願與內政部合作辦理。</p>
--	---

三、專家學者座談會

本案透過前述邀請產業、交通、城鄉部門之演講，以及針對示範區「南部都會區域計畫—科技產業廊帶(草案)」焦點議題之相關部門訪談等辦理，已定調都會區域計畫之角色與功能定位，並以「南部區域—科技產業廊帶範圍」為例，研析都會區域計畫後續推動運作方式。爰擬透過專家學者座談會，向各機關及縣市政府說明內政部於未來國土計畫機制下，針對都會區域計畫之推動方向。

本次專家學者座談會規劃於北、中、南各辦一場，會議將邀集專家學者、政府機關及協助執行國土計畫之規劃單位等，向各機關及縣市政府說明都會區域計畫之角色與功能定位，及後續推動運作方式，並徵詢諸方意見滾動檢討，以建立都會區域計畫之推動共識。

(一)第一場(北部場)專家學者座談會辦理情形與成果

- 1.會議時間：112年1月11日(三)14:00-17:00
- 2.會議地點：台大醫院國際會議中心 205 廳
- 3.辦理流程：

時間	議程
14:00~14:10	來賓報到/就座
14:10~14:20	主席致詞/引言
14:20~14:40	規劃團隊簡報
14:40~15:30	專家與談
15:30~15:45	休息時間
15:45~17:00	綜合討論/問答
17:00~	賦歸

4.與會對象

- (1)專家學者：具備國土計畫專業背景或跨域推動經驗，可協助都會區域計畫內涵或方向調整修正，以促成各機關推動共識之專家為主。
- (2)政府機關：中央部會（國家發展委員會、交通部、交通部運輸研究所、國家科學及技術委員會、各區域科學園區管理局、經濟部工業局、經濟部工業局各區域工業區管理處）；各區域之直轄市、縣(市)政府。
- (3)國土計畫規劃單位：協助營建署或直轄市、縣(市)政府執行國土計畫之規劃單位。

表 7-11 第一場(北部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表

專家學者及部會機關	備註(專長、經歷)
國立政治大學地政學系蔡育新教授	都市計畫、交通與土地使用規劃、111年度國審會委員
國立政治大學地政學系賴宗裕教授	都市計畫、國土計畫
國立政治大學地政學系鄭安廷副教授	產業規劃、國土規劃
鼎漢國際工程顧問股份有限公司吳清如副總經理	跨域城鄉及交通規劃經驗
國家發展委員會、交通部、交通部運輸研究所、國家科學及技術委員會、國家科學及技術委員會新竹科學園區管理局、經濟部工業局、經濟部工業局北區工業區管理處	中央部會
臺北市政府、新北市政府、基隆市政府、桃園市政府、新竹市政府、新竹縣政府、宜蘭縣政府	直轄市、縣(市)政府
長豐工程顧問有限公司臺北辦公室(新北市、新竹市、新竹縣)、睿誼工程顧問股份有限公司(基隆市)、台灣世曦工程顧問股份有限公司(桃園市)、境群國際規劃設計顧問股份有限公司(宜蘭縣)	國土計畫規劃單位

5. 討論議題

(1) 中央部會或縣(市)政府針對都會區域之議題需求研提

依據本計畫以「南部區域—科技產業廊帶範圍」為例，訪談重要部會及縣市之結果，可見其中確實存在透過都會區域計畫解決之議題需求與機會。本會議開放各部門及縣市政府提出需求及意願，作為後續評估合作推動之基礎，如：

- A. 目前全國國土計畫中的「部門空間發展策略」內容較為原則性，各部會是否有其他時新性或更明確政策涉及空間部分之內容？可考量依其區域性透過都會區域計畫，新增納入國土計畫。
- B. 各直轄市、縣(市)政府是否有共同擬定都會區域之需求？可作為後續推動平台之參考。如：過去北、北、基、桃針對基隆河谷廊帶存在區域合作需求；本計畫以「南部區域—科技產業廊帶範圍」進行訪談也得知南、高針對臺南高鐵站與北高雄地區(阿蓮區、田寮區)之發展、中長期縱向交通廊帶有共同規劃需求。

(2) 跨域合作之機制與關鍵要素探討：

- A. 都會區域計畫需要其他部會或縣(市)政府與內政部共同合作，

針對此類跨域合作之機制或關鍵要素是否有相關建議？

B.本計畫以「南部區域—科技產業廊帶範圍」為例進行訪談時，多個部門均表示「資源分配、誘因及預算」才可能促成跨域合作。故本計畫提出將都會區域計畫與國發會重大公共建設預算審議機制適度結合之方案，如：經各部門共識下指認都會區域之「重點發展區」，各部會即可於上述區位重點投注，國發會重大公共建設預算亦投入於此，都會區域計畫同時配合提供上述區位加速審議，該方案是否具可行性？或是否尚有其它建議機制作法？

C.如何有效促成各部門之間對於都會區域計畫之推動共識？

(6)辦理成果

第一場專家學者座談會議辦理過程如圖 7-2 所示，各專家學者及與會單位代表之意見及處理情形彙整於附錄四。



圖 7-2 第一場(北部場)專家學者座談會辦理過程

(二)後續二場專家學者座談會辦理規劃

本計畫後續尚有二場專家學者座談會待辦理，目前各場次辦理日期及場地規劃如表 7-12，以及各場次暫定邀請之專家學者及政府

機關彙整如表 7-13、表 7-14。

表 7-12 後續二場專家學者座談會辦理日期及場地規劃表

辦理場次	預計辦理日期	場地
第 2 場(南部區域)	112 年 2 月 4 日	國立成功大學
第 3 場(中部區域)	112 年 2 月 18 日	逢甲大學

表 7-13 第二場(南部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表(暫定)

專家學者及部會機關		備註(專長、經歷)
1	長榮大學土地管理與開發學系吳彩珠副教授	城鄉用地開發管制、土地利用變遷、土地法制經濟、111 年度國審會委員
2	國立屏東大學不動產經營學系張桂鳳教授	綠色城鄉規劃、生態社區營造、生態城市評估、111 年度國審會委員
3	崑山科技大學房地產開發與管理研究所姚希聖助理教授	都市及區域經濟分析、都市及區域規劃、地區產業經濟分析
4	國立成功大學都市計劃學系趙子元教授	國土規劃制度與法令
5	國立成功大學都市計劃學系陳志宏副教授	鄉村地區整體規劃
6	國立成功大學都市計劃學系鄭皓騰助理教授	國土規劃、氣候變遷
國家科學及技術委員會南部科學園區管理局、經濟部工業局南區工業區管理處		中央部會
嘉義市政府、嘉義縣政府、臺南市政府、高雄市政府、屏東縣政府、花蓮縣政府、臺東縣政府、澎湖縣政府		直轄市、縣(市)政府
台灣世曦工程顧問股份有限公司(嘉義縣)、長豐工程顧問有限公司臺中辦公室(臺南市)、城都國際開發規劃管理顧問有限公司(高雄市、屏東縣)、峻超工程顧問有限公司(花蓮縣)、睿誼工程顧問股份有限公司(臺東縣)、崑山科技大學(澎湖縣)		國土計畫規劃單位

表 7-14 第三場(中部場)專家學者座談會邀請對象及政府機關一覽表(暫定)

專家學者及部會機關		備註(專長、經歷)
1	逢甲大學都市計畫與空間資訊學系劉曜華副教授	區域發展政策、中台灣區域研究、111年度國審會委員
2	靜宜大學觀光事業學系李君如教授	政策分析與計畫評估、觀光資源規劃、都市及區域規劃、111年度國審會委員
3	前逢甲大學都市計畫與空間資訊學系周宜強教授	區域發展
4	逢甲大學都市計畫與空間資訊學系林映辰專任助理教授	環境規劃、國土、都市及區域規劃、地理資訊系統應用
5	逢甲大學都市計畫與空間資訊學系杜建宏專任助理教授	都市及區域規劃、國土規劃與環境管理
6	逢甲大學智慧城市碩士學位學程曾梓峰客座教授	國土及區域發展趨勢及政策、鄉村地區整體規劃
國家科學及技術委員會中部科學園區管理局、經濟部工業局中區工業區管理處		中央部會
苗栗縣政府、臺中市政府、彰化縣政府、南投縣政府、雲林縣政府		直轄市、縣(市)政府
長豐工程顧問有限公司臺中辦公室(苗栗縣、臺中市)、龍邑工程顧問有限公司(彰化縣、雲林縣)、台灣世曦工程顧問股份有限公司(南投縣)		國土計畫規劃單位

第二節 其他基礎核心研究建議

本計畫研究過程中，逐漸發現擬定都會區域計畫過程尚欠缺的相關基本資料或基礎核心研究，研提建議計畫內容如下，可作為長期推動都會區域計畫或國土規劃之延續性研究參考。而各基礎核心研究子計畫與都會區域計畫之關聯分析如圖 7-3 所示。

一、產業空間發展策略、產業用地總量及區位原則之研究

(一)跨域必要性

- 1.中央與地方各部門資源陸續投入，仍缺乏以區域產業發展構想引導多方資源投入之原則。
- 2.不同產業主管機關之產業分工、布局及定位不明，缺乏良好整合協調。

(二)預期成果

- 1.掌握各區域內重要之產業與經濟核心圈與發展量能。
- 2.提供建構產業廊帶之論述與資源引入之策略。
- 3.釐清不同產業主管機關之產業分工及定位。
- 4.研議區域性產業用地總量目標與區位劃設原則。

(三)重要應用

研議區域性產業發展之空間發展策略及區位原則，以及評估各區域產業用地之總量，以作為後續各區域之新設產業開發審議之參考。並依據各產業園區之物流量、工作人口，研訂區域性物流園區之規模數量、區位原則及物流運輸規劃，以及人口通勤運輸之分流及整合規劃，以作為後續區域性交通建設及物流園區建設之規劃指引。

二、區域性關鍵基礎公共設施之研究

(一)跨域必要性

各類區域性關鍵基礎公共設施，如廢棄物處理設施等，缺乏明確界定，也欠缺區域性之供需評估分析及區域調派政策指導。

(二)預期成果

- 1.各區域關鍵基礎公共設施之現況盤點。
- 2.個別關鍵基礎設施間之抵換關係研析。
- 3.關鍵基礎設施之承载力及都會發展上限。
- 4.關鍵基礎設施之供需評估及區域調派政策。

5.管理機制研討，並依據經濟生活圈、產業群聚廊帶狀況，給予調整機制建議。

(三)重要應用

釐清區域性關鍵基礎公共設施之供需狀況，給予區位指導原則、區域調派機制建議，以作為各都會區域產業廊帶之支持系統。

三、水-糧食-能源(WFE Nexus)初探淨零排放目標下都會區域之土地使用空間發展策略

(一)跨域必要性

都會區域之發展性質與進程差異，水-能源-糧食容受力限制會對未來發展產生限制，加乘淨零排碳目標更需完整檢視土地使用與溫室氣體排放關聯性，故以都會區域為研究地區，必須跨域整合水資源、糧食部門、能源部門、土地使用部門、環境保護部門、經濟發展部門等，以指導都會區域邁向永續發展。

(二)預期成果

- 1.各都會區域對於淨零排放之目標與情境設定。
- 2.建構都會區域水-能源-糧食、溫室氣體與土地使用關聯模式。
- 3.因應都會區域未來發展需求，考量人口、產業、交通、關鍵基礎設施等，模擬目標年淨零排放生態經濟系統與土地使用變遷趨勢暨水-能源-糧食供需。
- 4.水-能源-糧食容受力與淨零排放目標，建構都會區域土地使用空間策略。

(三)重要應用

水-能源-糧食為城鄉、產業發展之關鍵，故整合水-能源-糧食容受力得合理指派城鄉、產業發展之總量、區位、規模，進一步整合具前瞻性淨零排放提出區域性整體空間發展模式及土地使用建議，以作為各區域產業之排放指導原則及都會發展容受力之參考。

四、社會結構變遷下都會區域計畫擬定原則與平台運作機制規劃

(一)跨域必要性

- 1.人口減少為台灣未來 30 年間不可避免的社會趨勢，各都會區域間、都會區域內各縣市間、都會區域內外，皆應建立合作關係，創造多贏局面。
- 2.除了內政部國土計畫法相關工具之外，嘗試尋求各部門之資源統籌合作機制，探討如何在國土計畫制度架構及政府核定中長程或個別興辦事業計畫體制（如：公共建設預算審議）下，促成各級國土計畫與部門計畫的有效協調與整合，以達成更有效率之跨域議題解決

模式。

(二)預期成果

- 1.都會區域之人口與就業結構分析。
- 2.都會區域之空間結構模式。
- 3.都會區域計畫之擬定原則
- 4.都會區域之平台運作機制建議。
- 5.盤點統籌各項部門資源，如結合「公共建設預算審議機制」、「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」等。

(三)重要應用

結合社會結構相關推估結果與國內外案例研究，提出各都會區域之角色區隔、都會區域與周邊區域之空間結構關係、都會區域內外之合作機制。再者，提出各級國土計畫與部門計畫的有效協調與整合方法，以達成綜效。

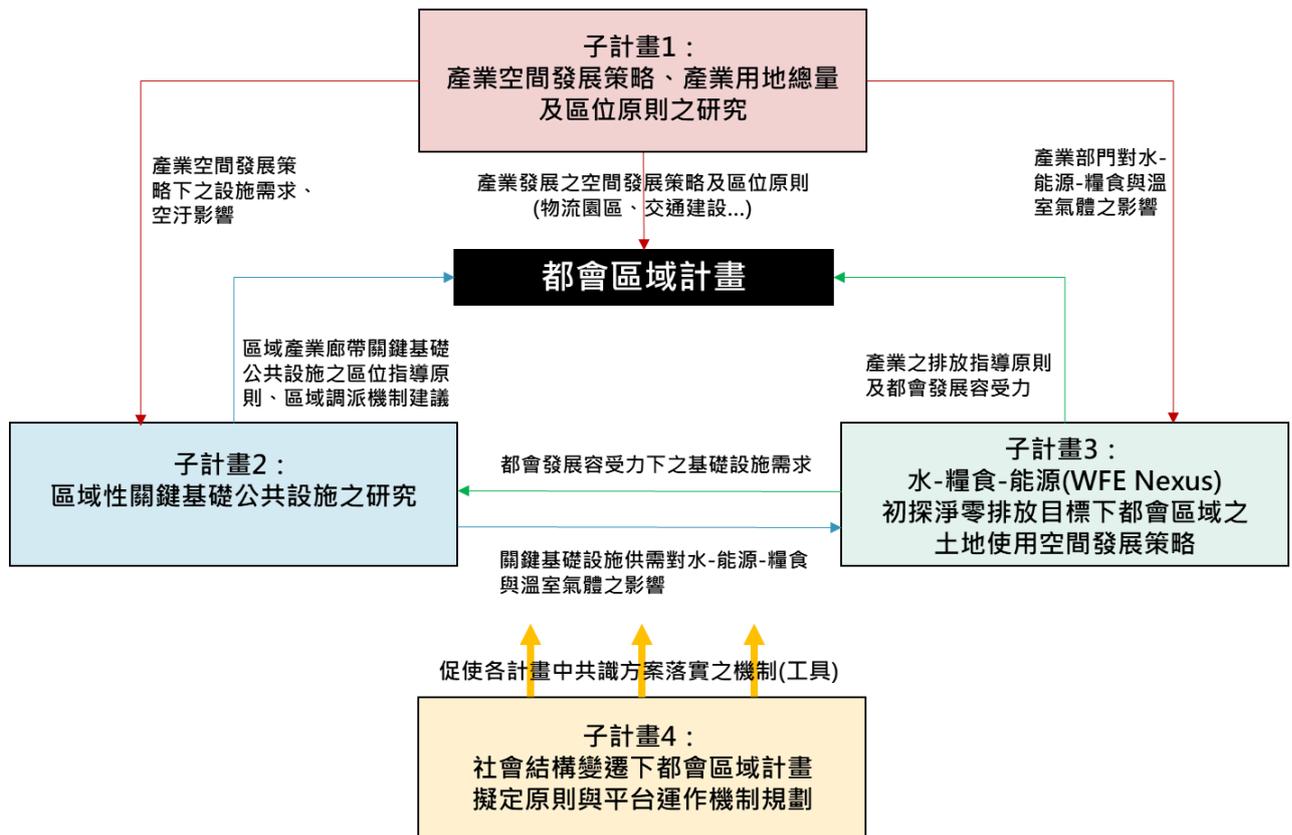


圖 7-3 各基礎核心研究子計畫與都會區域計畫之關聯分析圖

附錄一 都會區域跨域議題資料庫

一、都會區域跨域議題資料彙整(北部區域)

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
1	北部區域產業發展與其他區域產業關聯性應予配合檢討		◎			區委會會議紀錄	830912 831013	29-1 29-1	▲	A	-	-
2	本計畫草案僅列有台北都會區、新竹科學城之發展構想，並未考慮其他縣市之發展差異及課題，研擬不同之對策，以指導其發展。建議於本計畫草案中納入縣市綜合發展計畫之發展構想，以尊重地方發展意見。	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	830912 831013	29-1 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				◎	區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
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	◎				區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
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—三峡攔河堰、坪林水庫 。喪葬設施之規劃與更新—區域性墓地 。污水下水道接管普及率				◎	區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
6	台北都會區存在空氣、水、垃圾、工程廢棄土、住宅建設之環境汙染，是以應： 。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				◎	區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
7	台北都會區建設建議朝向成長管理、多核心都市發展體系與省市協調等方向進行	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	×	-	-	-
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實施計畫。	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
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(中運量環狀運輸網路)	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	▲	B	-	-
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	◎		◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	×	-	-	-
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		—	◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	×	-	-	-
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			◎	◎	區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
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		—	◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
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			◎		區委會會議紀錄	830912	29-附件一	○	-	-	-
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				◎	區委會會議紀錄	830912	29-1	×	-	-	-
							831013	29-1				
16	北部區域部分都市已過度發展,應管制其成長				◎	區委會會議紀錄	830912	29-1	▲	B	-	-
							831013	29-1				
17	本次北部區域計畫中新增分析單元如住宅建設計畫等,未來各區域計畫(中、南、東部)是否也能比照辦理				◎	區委會會議紀錄	830912	29-4	×	-	-	-
							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	◎				區委會會議紀錄	830912	29-6	○	-	-	-
19	北部區域之貨運倉儲中心以汐止、基隆為宜	◎				區委會會議紀錄	831013	29-七	○	-	-	-
20	桃園航空城區域計畫應兼顧中央各部門計畫,如機場園區綱要計畫、相關交通建設(如機場捷運、省道拓寬)、經營管理或環境保育等計畫之指導後,妥為規劃其土地使用(或功能分區)計畫及配置適當之公共設施,以有效引導土地使用開發並確保桃園航空城計畫之實現	◎		◎		區委會會議紀錄	980504	253-153	▲	B	-	-
21	從整體區域發展及提升國際競爭力之角度,未來計畫應提出桃園航空城與台北港空港整合之發展願景或策略目標。	◎	◎			區委會會議紀錄	980504		▲	B	延續性	北-2
22	有關「跨域治理」,基於區域資源共享與跨域治理等理念,有關北北基宜區域之水源供給容受力、跨域性公共設施、水源區治理、淡水河整治開發與保育、核災應變等,應屬跨區域資源使用之議題,建議上位計畫能確立整體發展原則與策略等,以供各縣市之依循。(新北市政府)				◎	區委會會議紀錄	1020107		▲	B	-	-
23	國土保育議題 。因應全球氣候變遷趨勢,都市、非都市土地及易致災地區之調適策略 。環境敏感地區第1級及第2級之項目、區位、相關發展策略				◎	區委會會議紀錄	1030210	334-19	×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
24	農業發展議題 。宜維護農地資源面積、區位及相關發展策略(含農地可變更數量及其區位、農村再生發展地區計畫建議區位、非都市土地特定農業區及一般農業區檢討變更區位等) 。都市計畫農業區發展定位及土地使用管制檢討變更指導原則		◎			區委會會議紀錄	1030210	334-19	×	-	-	-
25	城鄉發展議題 。全國總人口數零成長及重視都市生活品質之發展趨勢下，新北市區域計畫之計畫人口、住宅需求及城鄉發展(含都市階層)等相關因應策略 。新訂或擴大都市計畫區位、機能、規模及成長管理策略 。得申請設施使用分區變更區位之劃設情形 。產業發展、運輸系統、公共設施、觀光遊憩設施及環境保護設施等區域性部門計畫				◎	區委會會議紀錄	1030210	334-19	×	-	-	-
26	。有關本案開發需符合於國土利用係屬適當而合理之許可條件，判斷上除以經濟部同意推薦、農委會同意農業用地變更為參據外，國土規劃主管機關應作合理的判斷，申請人雖已說明依據桃園縣政府提供之「桃園縣區域計畫草案(民國99年8月)」第五章，並經檢討本次申請工商綜合區倉儲物流計畫之6點開發定位，有3點符合前揭區域計畫草案「車輛維修等大眾運輸營運者之自動化服務與標準化管理」策略，惟仍請補充該縣區域計畫草案對於基地所在區域之空間發展構想及本案是否符合發展構想、農委會同意本案農業用地變更建議區域計畫委員審議考量事項之處理情形等。本案交通系統計畫部分，仍請就關係企業使用本案物流倉儲需求、衍生交通量等完整分析補充說明交通影響分析結果	◎	◎			區委會會議紀錄	1030717	338-3	×	-	-	-
27	申請人以地理中心點的說法強調本案開發之必要性，惟以tod之角度而言，應以交通來看，例如聯外道路到達某個點的時間長度及龜山維修廠之容納程度等適當數據，補充開發之必要性及合理性，而且要以桃園縣區域計畫對農地的規劃，因優良農地的定義從來不是只看有無重劃或政府有無投資		◎			區委會會議紀錄	1030717	338-6	×	-	-	-
28	請新北市政府依據地區特性分組別因地制宜研擬氣候變遷調適策略及防災策略(含都市計畫區或非都市土地之區位指認、應辦事項及主辦機關)，並分別提出都市、非都市土地或國家公園土地之指導原則及應配合修正之法令規定				◎	區委會會議紀錄	1031204	347-3	×	-	-	-
29	請新北市政府依據全國區域計畫所列之第1級及第2級環境敏感地區項目，補充分布區位面積				◎	區委會會議紀錄	1031204	347-3	×	-	-	-
30	有關「海岸保護」議題，涉及海岸環境資源調查及沿海自然保護區之範圍檢討等事項，請本部營建數給予適當之行政協助；有關「海岸防護範圍」之研析、評估或劃設，請新北市納入修正區域計畫。【按:本部營建署於103年11月4日就海岸保護區議題召開研商會議並獲致結論有案】				◎	區委會會議紀錄	1031204	347-3	×	-	-	-
31	請新北市政府依據人口發展高齡化及少子化趨勢，補充相關預測、推估(如人口組成、數量及年齡結構之推估)及因應策略(例如:居住空間、設施需求等)				◎	區委會會議紀錄	1031204	347-4	×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
32	第2次專案小組會議審查意見一，有關本案開發必要性及區位合理性部分，雖經桃園縣政府代表說明，桃園縣區域計畫(草案)對蘆竹鄉之空間發展定位為「雙港樞紐物流中心」及申請人補充說明已取得農業用地申請變更之同意文件，且鄰近之工業區僅餘零星面積，無符合本案開發所需之土地面積，及桃園航空城計畫進程尚未確定，依該府說明本案許可尚符桃園縣空間及產業政策，惟考量位來於航空城計畫已規劃物流產業專區，現因航空城推動時程因素而許可本案會否與航空城政策競合或具相輔相成效果，仍請桃園縣政府會後正式函示表明本案許可未違背桃園航空城計畫及該縣區域計畫空間政策		◎			區委會會議紀錄	1031225	347-2	×	-	-	-
33	產業用地應以整體規劃利用為宜，避免零星申請開發，請作業單位另函請直轄市、縣(市)政府依全國區域暨化所訂為開發利用申請設施型使用分區變更區域之指導原則，於直轄市、縣(市)區域計畫劃設申請設施型使用分區變更之區位，俾利後續發展產業需求時有具體之空間指導，且位於該區位申請開發者，得簡化審議許可條件，以引導申請開發案件於適當區位發展		◎			區委會會議紀錄	1031225	347-3	×	-	-	-
34	本案僅列出新訂或擴大都市計畫之相關內容，對於鄉村地區並未有相關策略，惟該部分為區域計畫應著墨之處；又在全國都市計畫之都市發展用地有供過於求情況下，是否有再提出以TOD導向為主型之新訂或擴大都市計畫，仍應補充相關論述及配套措施(如研訂住宅計畫等)				◎	區委會會議紀錄	1031225	347-8	×	-	-	-
35	新北市為大臺北都會區之一環，區域計畫相關內容應將區域特性納入考量，如人口部門，絕非僅進行人口推估，並應思考如何留住具有生產力之年輕人				◎	區委會會議紀錄	1031225	347-8	×	-	-	-
36	新北市政府提出產業型新訂或擴大都市計畫，除考量未來產業發展需求，並作為輔導未登記工廠遷移使用，然考量未登記工廠聚集地區，可能已形成整體產業鏈，其搬遷有無必要性或得以其他妥協機制妥予輔導，建議以整體產業供需角度再評估		◎			區委會會議紀錄	1060822	397-6	×	-	-	-
37	北部區域政治經濟文化及行政管理機能過度集中臺北市，形成北部區域一極化現象。	◎	◎	◎		區域計畫(第一次通盤檢討)	84		▲	B	-	-
38	臺北都會區人口過度集中，造成都會區公共設施不足與環境品質降低。	◎	◎	◎		區域計畫(第一次通盤檢討)	84		▲	B	-	-
39	傳統區域土地規劃多以需求為導向，未依環境特性劃設各類環境敏感地，以致各類開發計畫未能以資源導向規範之。	◎	◎	◎		區域計畫(第一次通盤檢討)	84		×	-	-	-
40	偏遠地區及特殊地區產生人外流及就業機會不足之惡性循環。		◎			區域計畫(第一次通盤檢討)	84		▲	B	-	-
41	運輸建設改善措施未與土地使用發展模式配合，未能有效誘導人口、產業合理分布。	◎		◎		區域計畫(第一次通盤檢討)	84		▲	B	-	-
42	臺灣產業空間發展有集中北部區域現象。		◎	◎		國土空間發展策略計畫	99		×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
43	臺北港與桃園航空城之結合可望成為未來臺灣物流運籌基地之所在。	◎	◎	◎		國土空間發展策略計畫	99		▲	A	延續性	北-2
44	松山機場是否遷移議題。應正視國土發展之整體性，台北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-台北捷運建設計畫的意義、桃園國際機場發揮樞紐地位及運籌效能所應具備之航網規模等層面之影響。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99		▲	B	延續性	北-2
45	評估在台北設置大型多功能物流中心。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99		○	-	-	-
46	高鐵北端延伸至宜蘭的意義較大，惟在技術方面或許不一定需採高鐵之系統。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99		○	-	-	-
47	北部區域整體發展應以「提升品質」為要務			◎		國土空間發展策略計畫	99		×	-	-	-
48	高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。	◎	◎	◎		國土空間發展策略計畫	99		×	-	-	-
49	同意基隆市政府就共通性空間發展議題補充擬定北部都會區域或相關特定區域計畫之必要性。			◎	◎	國土計畫審議委員會	109		▲	B	-	-
50	基隆市政府提出之都會區域計畫對國土具正面效益，請新北市府說明對於此機制與解決交界問題的看法。			◎	◎	國土計畫審議委員會	109		▲	B	-	-
51	交通部鐵道局要求新竹縣市政府有關輕軌發展以整體路廊概念規劃，並進行跨縣市合作。	◎		◎	◎	國土計畫審議委員會	109		▲	C	時新性	北-3
52	桃園煉油廠遷廠問題，因桃園市政府已有相關立場，考量能源供應與其經濟發展、環境問題非單一縣市議題，建議中央應針對北部區域產業研擬相關配套策略。		◎	◎		國土計畫審議委員會	109		▲	C	時新性	北-2
53	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？並與基北北桃國土計畫內容調和		◎	◎	◎	臺北願景計畫	109		▲	A	-	-
54	以高效率移動為目標，臺北市做為首都圈核心，應如何強化其與周邊區域的交通連結性。	◎		◎		臺北願景計畫	109		▲	B	-	-
55	面對基隆河谷廊帶未來發展，都會區域或流域特定區域計畫可著力發展的方向與策略	◎	◎	◎		臺北願景計畫	109		▲	B	時新性	北-1
56	首都圈跨區就業情況多且臺北市社會住宅資源有限，應如何解決首都圈居住議題，達到住宅市場供需平衡，落實居住正義。	◎	◎	◎		臺北願景計畫	109		▲	C	策略性	北-2
57	新竹科學園區的擴大，帶來苗北地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	◎	◎	◎		苗栗縣國土計畫	110		▲	B	時新性	北-3
58	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網路生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」。	◎		◎		桃園市國土計畫	110		▲	B	時新性	北-2

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
59	研擬北部都會區域計畫（基隆市、新北市、臺北市、桃園市），經報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。			◎	◎	桃園市國土計畫	110		×	-	-	-
60	產業策略則需滾動回應港城丘環境及航港產業等條件，以及與周邊都會區關聯性，朝向多元化發展。		◎	◎		基隆市國土計畫	110		▲	B	-	-
61	基隆市應積極與北部各縣市及中央商議都會區域及特定區域計畫，以整合相關目的事業計畫及其資源，增加全球化下都會區域競爭之優勢。			◎	◎	基隆市國土計畫	110		▲	B	-	-
62	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、運輸等多角度發展需求，並協調各縣市政府及各目的事業主管機關跨域合作。	◎	◎	◎	◎	基隆市國土計畫	110		▲	B	-	-
63	基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑之受制於行政區界不易聯合整體規劃。故需由都會區域層級預為統籌協調。		◎	◎	◎	基隆市國土計畫	110		▲	B	時新性	北-1
64	會同臺北市政府、新北市政府、水利署協調基隆河治理與利用跨域合作，並配合流域綜合治理計畫實施，整合相關土地使用與水利計畫。			◎	◎	基隆市國土計畫	110		×	-	-	-
65	如何建立區域間合作機制，提升北臺都會區公共運輸之串聯與品質。	◎			◎	新北市國土計畫	110		▲	C	-	-
66	藉由北北基地區優異之跨域運輸基盤系統，強化與地方產業紋理節點之鏈結，形塑新北市多核心成長極之都市發展結構。	◎	◎	◎		新北市國土計畫	110		▲	B	-	-
67	設置都會型區域性公共設施，以提升城市競爭力與都市服務水準，並應考量資源跨域分工整合。			◎	◎	新北市國土計畫	110		▲	C	-	-
68	善用環繞大臺北都會區龐大消費人口優勢，結合農業及產業發展，提升農產品行銷及包裝，規劃農產品或加工品銷售中心或農產品批發市場等。		◎			新北市國土計畫	110		▲	C	-	-
69	跨縣市產業發展合作、跨縣市公共設施(設備)資源整合規劃及跨縣市交通整合改善規劃。	◎	◎	◎	◎	新竹市國土計畫	110		▲	C	策略性	北-3
70	頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套。（交通-新竹市、新竹縣）	◎			◎	新竹縣國土計畫	110		▲	C	時新性	北-3
71	強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。				◎	新竹縣國土計畫	110		▲	C	-	-
72	主要觀光廊帶多為災害敏感區，在永續觀光發展前提下，提供跨縣市(城鎮)多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊。	◎				新竹縣國土計畫	110		▲	C	-	-
73	因勢利導與強化都會區主要運輸走廊較具競爭力的公共運輸系統搭乘便利性。	◎				新竹縣國土計畫	110		▲	C	-	-
74	推動芎林鄉新設立產業園區，提供優質產業發展環境，引導成為新竹都會近郊的產業支援地區。		◎			新竹縣國土計畫	110		▲	A	時新性	北-3
75	善用海空聯運或國際海港運輸模式跨域發展產業廊帶。	◎	◎			部門空間政策-北臺區域整體運輸規劃			▲	C	時新性	北-2

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
76	強化機場、高鐵等重要公共交通樞紐串聯並強化物流能力。	◎				部門空間政策-北臺區域整體運輸規劃			▲	C	時新性	北-2
77	增加跨縣市快捷公車路線並與地方公車路網緊密結合。	◎				部門空間政策-北臺區域整體運輸規劃			▲	C	時新性	北-2
78	持續發展北北基桃捷運路網。	◎				部門空間政策-北臺區域整體運輸規劃			▲	C	時新性	北-2
79	基隆河谷廊帶產業分工尚需明確定位。以生醫園區為核心，結合學研及產業之創新醫材聚落。		◎			部門空間政策-110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」			▲	A	時新性	北-1
80	都市農地具氣候調節與生態功能，都會區域農地功能需再定位。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	-	-
81	全球嚴重傳染性疾病衝擊大幅改變生活與生產型態，都會區域空間機能需有對應公衛挑戰的新作為。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
82	可負擔住宅供給配置應從都會區域尺度整體規劃。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	C	策略性	北-2
83	淡江大橋 2021 年 10 月完成第 2 標八里端主線工程，新北市府、公路總局認為可改善台 64 線、台 61 線平面路口和台北港區車流。第 3 標主橋段工程預計 2024 年完工，可連結淡水到八里，縮短淡水河兩岸交通時間約 25 分鐘。淡江大橋全面通車後，將與淡北道路、八里輕軌和淡海輕軌串聯成北台都會區便捷網絡，帶動台北港特定區產業發展。淡江大橋總長 900 公尺，寬 44 公尺，橋上設置雙向 4 線快出道、機慢車道、人行道及輕軌共構空間。東接淡水沙崙路，西接台 61 線與台 64 線，屆時由台 61 可更快到達台北港、八里，桃園航空城與桃園機場，透過 64 則可抵台北都會區。	◎	◎	◎		近年交通政策			▲	C	時新性	北-2

二、都會區域跨域議題資料彙整(中部區域)

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
1	台中特定區與參寮特定區計畫，新市鎮計畫開發情形與鄰近都市發展、交通系統、土地利用之現況情形	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
2	彰濱工業區與雲林離島式基礎產業引進情形，海埔地開發及海岸地區土地利用情形		◎			區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
3	都會地區戶外遊憩規劃與發展構想（月眉大型育樂區）		◎			區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
4	西濱快速道路及中二高中環線沿線都市聚落發展情形、交流道附近非都市土地利用現況	◎		◎		區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
5	水資源開發利用情形（集集共同引水計畫），對雲林地區公共給水調配利用狀況			◎	◎	區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
6	沿海自然保護區，海岸資源利用及地層下陷情形，自然生態保育利用情形，國家公園資源維護與管理				◎	區委會會議紀錄	831124	30-8-附表	×	-	-	-
7	擬於第七章增列住宅建設乙節，敘明中部區域住宅供需情形及未來住宅政策及發展原則			◎		區委會會議紀錄	840728	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	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	840728	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，亦應併同前項生活圈建設妥為規劃	◎		◎		區委會會議紀錄	840728	34-4	○	-	-	-
10	已核定之交通建設計畫或列入生活圈道路建設計畫內之計畫構想，應予列入區域計畫	◎		◎		區委會會議紀錄	840728	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	◎		◎	◎	區委會會議紀錄	840728	34-6	○	-	-	-
12	<p>整體發展構想</p> <ul style="list-style-type: none"> 山岳地區:山系在環境保育前提下發展親山活動型之生態旅遊 濱海地區:除離島工業區及中港等工業及轉運中心以外，大肚溪口、漢寶濕地河海交匯處等生態環境應推動棲地復育計畫，並結合王功、鹿港地區形成西海岸休閒觀光帶 台中盆地:配合重大建設加強區域中心商業服務機能，發展精密機械機具上下游產業 彰化雲林平原:重要農業帶，加強精緻農業並推動包括休閒農業、科技農業等措施 		◎		◎	區委會會議紀錄	940203	157-簡報-10	×	-	-	-
13	<p>城鄉發展模式</p> <ul style="list-style-type: none"> 區域中心:台中市 地方中心:苗栗、豐原台中港、南投埔里、彰化員林、斗六 			◎		區委會會議紀錄	940203	157-簡報-10	×	-	-	-
14	<p>城鄉發展模式-中部區域都市發展建設計畫</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速鐵路台中、苗栗、彰化、雲林車站特定區計畫 竹南科學園區周邊地區特定區計畫 	◎	◎			區委會會議紀錄	940203	157-簡報-11	○	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 中部第三科學園區特定區計畫 ◦ 麥寮特定區計畫 											
15	區域性部門計畫 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 區域性產業計畫 ◦ 區域性運輸系統建設 ◦ 區域性公共設施計畫 ◦ 區域性觀光遊憩設施計畫 ◦ 區域性環境保護設施計畫 ◦ 都會區發展政策 ◦ 區域性景觀計畫 ◦ 區域性防災綱要計畫 ◦ 離島地區發展策略(金門) 	◎	◎	◎	區委會會議紀錄	940203	157-簡報-16~23	○	-	-	-	
16	交通運輸部門課題與區域計畫通盤檢討關聯較弱，建請考量將原列五項修正為以下三項 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 主要幹道路廊容量不足，路網銜接不良，致產生瓶頸 ◦ 各運輸系統間整合不佳，致影響運輸系統營運效率 ◦ 都市運輸系統運作方式缺乏效率，致都市運輸系統績效不彰 	◎			區委會會議紀錄	940309	157-8	▲	C	延續性	中-1	
17	區域計畫如何協調各部門計畫，發展區域性公共設施之功能			◎	區委會會議紀錄	940810	167-134	×	-	-	-	
18	重大建設計畫之發展方向 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 台中水湳機場 ◦ 彰濱及雲林離島工業區 	◎	◎		區委會會議紀錄	940810	167-134	×	-	-	-	
19	都會區發展建設計畫之定位 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 都會區範圍之檢討 ◦ 都會發展課題與構想之釐清 ◦ 協調推動機制 			◎	區委會會議紀錄	940810	167-134	▲	B	-	-	
						940907	167-13					
20	由於臺灣地區客貨運量逐年遞減，區域計畫中可就中部區域如何串連北部、南部之角色深入評估分析（95/03/01 #176 次會議紀錄-陳彥仲）	◎		◎	區委會會議紀錄	950301	176	×	-	-	-	
21	請就臺中市及其鄰近地區之環境競爭力，產業機能、生活機能、管理機能及部門管理等因素，明確定義臺中都會區域範圍		◎	◎	區委會會議紀錄	950301	176	▲	B	-	-	
22	區域性焚化爐設置，應同時進行供給面及需求面分析。以評估未來是否仍需設置，俾列出選址條件 <ul style="list-style-type: none"> ◦ 目前垃圾產生量與處理量之差距 ◦ 不得於限制發展地區或環境敏感地 ◦ 半徑一定範圍內，居住人口少於一定數量 			◎	區委會會議紀錄	951214	196-10	▲	C	延續性	中-1	

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
	◦主要聯外道路之寬度及服務水準等級，且須設置替代道路 ◦鄰里回饋及開發影響費規定											
23	都會區內共享之公共設施，影響其劃定範圍，包含:給水、垃圾處理等相關設施，建議進一步考量			◎		區委會會議紀錄	951214	196-11	▲	C	延續性	中-1
24	中部區域投資條件持續惡化，傳統產業逐漸外移，廠商面臨強化競爭壓力		◎			區委會會議紀錄	951214	196	×	-	-	-
25	中部區域已開發之工業區進駐率低，周邊配套建設不足，無法吸引廠商擴大投資，難以帶動相關產業發展，造成土地閒置荒廢。		◎			區委會會議紀錄	951214	196	×	-	-	-
26	兩岸經貿無法突破，臺中港區和房地產發展期待難以實現，阻礙中部地區的產業發展。	◎	◎			區委會會議紀錄	951214	196	×	-	-	-
27	中部具有地方特色產業未受重視，政府投資有限，無法擴大發展。		◎			區委會會議紀錄	951214	196	○	-	-	-
28	◦課題內容:中部區域生活及工業用水量持續成長，水資源環境負荷日益沉重 ◦影響:增加供水的穩定性並降低缺水風險，為中部區域產業發展重要課題		◎			區委會會議紀錄	960110	196-附件 2-4-4/4	▲	C	延續性	中-1
29	區域發展課題 ◦生態網絡破碎化 ◦城鄉發展蔓延失序 ◦景觀及人文缺乏整合 ◦國土保安及防災威脅			◎	◎	區委會會議紀錄	980514	254-27	▲	B	-	-
30	國土保育議題 ◦因應全球氣候變遷趨勢，都市、非都市土地及易致災地區之調適策略 ◦環境敏感地區第1級及第2級之項目、區位、相關發展策略				◎	區委會會議紀錄	1050318	372-4	×	-	-	-
31	農業發展議題 ◦宜維護農地資源面積、區位及相關發展策略(含農地宜維護面積數量及其區位、農村再生發展區計畫建議區位、非都市土地特定農業區及一般農業區檢討變更區位等) ◦都市計畫農業區發展定位及土地使用管制檢討變更指導原則		◎			區委會會議紀錄	1050318	372-4	×	-	-	-
32	城鄉發展議題 ◦臺中市區域計畫之計畫人口、住宅需求及城鄉發展(含都市階層)等相關因應策略 ◦新訂或擴大都市計畫區位、機能、規模、成長管理策略及既有都市計畫配合各議題發展策略下檢討變更土地使用分區之指導 ◦未登記工廠議題因應策略及得申請設施型使用分區變更區位之劃設情形 ◦產業發展、運輸系統、公共設施、觀光遊憩設施及環境保護設施等區域性部門計畫 ◦臺中市非都市土地使用管制指導原則			◎			1050318	372-4	×	-	-	-
33	區域計畫重點之一為因應氣候變遷調適，惟計畫並無具體明確內容，依據過去相關資料顯示，如海平面上升達一定高度，臺中烏日地區將遭淹沒，然臺中市政府卻預計將烏日設定為副都心，且大幅引入產業進駐，用意何在？有無相關因應對策。此外，氣候變遷為全臺灣、		◎	◎	◎	區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-9 401-13	×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
	亦為全球共同面對的問題，呼籲臺中市政府應將預算用在相關調查研究，以妥予因應氣候變遷帶來的負面影響											
34	空間計畫仍應導入風險管理概念，請臺中市政府對於因應氣候變遷提出相關具體作為，如瞬間暴雨來襲造成淹水，地方如何因應，應有論述				◎	區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-9 401-13	×	-	-	-
35	擴大神岡都市計畫區位，於1935年屯子腳地震導致神岡新庄子傷亡嚴重，為有史以來傷亡最重之案例，市政府以該斷層帶未公告為由，仍預計在此引入國機國造及精密機械工業，考量該處曾經發生之歷史災害，是否應引入該產業機能及相關就業或居住人口，請臺中市政府再檢討		◎		◎	區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-9 401-13	×	-	-	-
36	本案提出應維護農地為4.8萬公頃，其總量雖符合上位計畫指導，惟該類農地品質及功能如何，建議依下列事項再予補充： 。農地之存在同時具糧食安全及生態系統服務等多項功能，建議就全臺中市農地發展及角色定位再予詳述 。補充全市農產業空間完整之戰略布局		◎		◎	區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-11 401-15	×	-	-	-
37	本案提出至目標年（民國115年）產業用地需求1360公頃，除為輔導未登記工廠，並作為配合中央政策發展智慧機械產業等使用需求，新增該產業用地有其必要，惟成就該產業運作之水力、電力、公共設施及相關產業基盤等配套，於計畫書著墨甚少，建議就前開配套之具體時程及措施再予補充		◎			區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-11 401-17	×	-	-	-
38	本案提出因都市蔓延造成市區空洞化、原臺中縣轄區都市邊緣化等課題，故以研擬八大策略分區、導入成長極概念及都市再生等作為處理對策，然若無具體產業帶動相關需求，將可能導致各成長極再度衰退，故應審慎處理該議題		◎	◎		區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-12 401-18	×	-	-	-
39	本案有關山手線及捷運系統建構等交通部門構想，因空間計畫應同時就交通、土地及產業予以整體考量規劃，始得作為土地使用具體指導，建議補充整體論述相關內容；又如何適當產業布局及交通建設，以培養大眾運輸系統運量，建議併予補充	◎				區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-12 401-18	▲	C	時新性	中-1
40	本案提出輔導溪南機械產業發展，與臺中市機械產業群聚地區缺乏空間連結，且於計畫書並無整體產業發展及產業鍊布局相關論述，建議予以補充；又烏日副都心提出以會展產業為主，考量會展機能應有極大的商業服務作為配套，以烏日地區目前發展情況，相關商業機能有待成就，建議加強相關空間利用指導		◎			區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-12 401-19	▲	A	延續性	中-1
41	本計畫缺乏對公共設施配置之指導，無法與目標呼應，又本案提出相關產業需求面積甚高，公共設施配置亦應考量納入產業布局；此外，因應氣候變遷調適，有無配套相應之公共設施，請併予評估強化		◎	◎		區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-13 401-20	▲	C	延續性	中-1
42	本案提出轄內原住民族行政區（和平區）空間利用發展原則，建議與該地部落會議建立溝平台，俾原住民族發展需求適度納入計畫，作為該地區空間利用指導				◎	區委會會議紀錄	1060822 1061201	397-15 401-24	×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
43	臺中市人口即將超越高雄成為第二大都市，更應展現對空間規劃企圖心，是以，建議臺中市政府就區域間連結、與國際接軌、未來人口貨物資訊流等面向思考妥予規劃，並整合土地使用及交通系統，以具體回應本案「宜居城市、生活首都」願景	◎			區委會會議紀錄	1060822	397-16	▲	B	-	-	
						1061201	401-27					
44	本案提出八大策略分區，賦予不同空間發展定位，部分內容有競合之處，如計畫書提出霧峰地區有產業需求，然相關內容又提出該地係以水稻生產為主，應儘量維持農業使用，針對該類情形，請臺中市政府就計畫書有關空間區位分布及其定位等內容再予整體檢視修正		◎		區委會會議紀錄	1060822	397-18	×	-	-	-	
						1061201	401-31					
45	各產業園區定位如下 。太平產業園區:開發目的為因應未登記工廠處理，地方產業發展需求，藉以改善長期以來工業廠房侵蝕農業用地問題，加速傳統產業轉型，健全本市整體產業發展。 。潭子聚興產業園區:開發目的為因應未登記工廠處理、地方產業發展需求，藉以改善長期以來工業廠房侵蝕農業用地問題，加速傳統產業轉型，健全本市整體產業發展。 。神岡豐洲科技工業園區二期:開發目的係以提供本是傳統產業轉型、推動中科支援性產業發展，以及配合「智慧機械產業推動方案」及因應未登記工廠處理 。大里下田產業園區:開發目的以配合「智慧機械產業推動方案」、因應未登記工廠處理與地方產業用地需求，輔導在地、傳統產業升級與轉型，以及落實新興(智慧機械)產業推動。域計引入手工具、金屬製造等環保節能產業，發展為高直化產業零組建基地		◎		區委會會議紀錄	1061201	401-5	×	-			
46	各路線分述如下: 。大台中山手線計畫規劃包括連北臺中(大甲至后里)的彩虹線、海線雙軌高架化以及大慶到烏日鐵路高架化等軌道工程，可形成環城鐵路，消除鐵路山、海線造成長期空間阻隔，強化山海間聯繫，並結合 TOD 導向發展策略，促進都市交通和地區產業整體發展，帶動區域多核心均衡發展。 捷運藍線規劃西起沙鹿，行經臺灣大道至東區樂業路，串聯沙鹿副都心及臺中都會區，全線設有 15 處車站，高架段設有 6 處車站、地下段設有 9 處車站，全線長度約 21.3 公里，將成為臺中都會區東西向的捷運骨幹。 捷運綠線延伸線以烏日文心北屯線核定之優先路線二端進行延伸規劃，包含「北屯-大坑」段及「烏日-彰化」段,全長 782 公里，並設置 6 處高架車站，可望延伸捷運服務範圍，並透過捷運綠線延伸至彰化，強化臺中高鐵站之門戶功能，帶動中彰投苗區域共同發展:透過捷運綠線延伸至大坑，作為往大坑、新社、東勢之觀光入口，服務每年數以百萬計之觀光休憩人口。	◎			區委會會議紀錄	1061201	401-9	×	-	-	-	
47	區域人口成長緩慢並逐漸向都會地區集中，使城鄉人口的差距日益擴大，都會區居住、交通擁塞問題及鄉村地區勞力不足問題日趨嚴重。	◎		◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	中-1	
48	未來重大開發建設執行，使環境資源保育面臨新困境，尤其是水資源方面，本區域的地下水利用偏高，未來各項重大建設若陸續推動後，對水資源之需求將大為提高，宜及早因應。			◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	中-1	

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群	
		交通	產業	城鄉	其他								
49	缺乏整體有效之土地使用管理策略，本區域之都市土地使用率偏低，且未能與計畫配合，容易造成都市散漫發展。而空間資訊之相對不足，造成區域土地使用缺乏效率及土地資源的不當利用。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	中-1	
50	環境生態資源基本資訊缺乏及環境資源之不當使用，危及生態體系之均衡。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	-	-	
51	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。	◎			◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	C	延續性	中-1	
52	本區域有豐富的觀光遊憩據點，但其公共運輸系統規劃及停車供給卻不盡完善，致使現有的交通運輸系統與旅遊交通未能充分配合，影響觀光遊憩的發展與建設。	◎			◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	C	延續性	中-1	
53	區域性公共設施量體之不足及分布不均影響整體生活品質，如文教、醫療、下水道、喪葬設施及垃圾處理等設施普遍不足，且未依區域發展體系階層特性予以配置，以致服務品質低落。				◎	◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	C	延續性	中-1
54	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。	◎	◎	◎			區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	-	-
55	中部國際機場定位與發展課題。兩岸直航包機常態化後，中部地區須以具有特色之觀光產業吸引大陸旅客「中進中出」，及加強中部國際機場之倉儲設備與聯外運輸，拉攏中科貨物直接由中部國際機場空運出口。	◎	◎				國土空間發展策略計畫	99		▲	C	延續性	中-1
56	評估在台中設置大型多功能物流中心。	◎	◎				國土空間發展策略計畫	99		○	-	-	-
57	中部城市區域應強化內的整體網絡結構	◎					國土空間發展策略計畫	99		▲	A	延續性	中-1
58	高鐵通車引發國土空間革命：中部優勢提升、南部面臨邊緣化。高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。中部地區發展優勢提升，南部地區的優勢相對削弱，恐有邊緣化的危機。	◎			◎		國土空間發展策略計畫	99		▲	B	-	-
59	推動中部及南部具產業群聚效果及發展潛力產業聚落之空間發展策略。		◎				全國國土計畫	107		▲	A	-	-
60	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。	◎					台中市國土計畫	110		▲	C	時新性	中-1
61	在跨域合作治理之前提下，納入北彰共榮區，進一步成為高鐵特定區、烏溪兩岸之中彰共同生活圈重要核心與產業物流中心。		◎	◎	◎		台中市國土計畫	110		▲	A	時新性	中-1
62	本府得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。			◎	◎		台中市國土計畫	110		×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
63	新竹科學園區的擴大，帶來苗北地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	◎	◎	◎	◎	苗栗縣國土計畫	110		▲	A	時新性	中-1
64	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。				◎	彰化縣國土計畫	110		▲	B	時新性	中-1
65	加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸。	◎				彰化縣國土計畫	110		▲	C	延續性	中-1
66	以一級產業資源為核心所開展的產業鏈在中部區域有其顯著重要性。		◎			南投縣國土計畫	110		▲	A	時新性	中-1
67	以中彰投共同生活圈建構便捷軌道交通路網系統。	◎				部門空間政策-中臺區域整體運輸規劃			▲	C	延續性	中-1
68	都會核心轉運站配置與區域快捷公車路網整合。	◎				部門空間政策-中臺區域整體運輸規劃			▲	C	延續性	中-1
69	強化海、空運節點聯外交通系統，並與鄰近縣市整合。	◎				部門空間政策-中臺區域整體運輸規劃			▲	C	延續性	中-1
70	強化都會區公共運輸建設、資源分享與整合。	◎				部門空間政策-中臺區域整體運輸規劃			▲	C	延續性	中-1
71	擴大智慧機械廊帶，發展航太、智慧車輛等試驗場域，建立產業鏈。以精密機械與金屬技術發展高附加價值醫材產業。		◎			部門空間政策-110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」			▲	A	延續性	中-1
72	城鄉發展順序（例：城2-3）應以都會區域空間尺度進行整體規劃，以集約策略實踐成長管理。				◎	部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
73	鄰避性殯葬設施、廢棄物處理設備等公用設備需以都會區域尺度進行規劃與有效利用。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略； 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	C	延續性	中-1
74	中部地區空氣品質改善亟待跨部門、跨縣市間的治理合作。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略； 內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	-	-

三、都會區域跨域議題資料彙整(南部區域)

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
1	高雄橋頭新市鎮計畫開發情形，鄰近都市發展、交通系統、土地利用之現況情形	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	840109 31-附表 831129	31-附表 31-附表	×	-	-	-
2	台南科技工業區、七股工業區、高雄臨海工業區、石化工業區之產業引進與工業區開發情形，對都市發展、鄰近土地利用與生態保育之影響		◎			區委會會議紀錄	840109 831129	31-附表 31-附表	×	-	-	-
3	阿里山森林遊樂區、嘉義農場、澎湖風景特定區之山坡地濫墾、濫建情形，水庫集水區內遊憩據點開發情形及離島觀光遊憩發展		◎		◎	區委會會議紀錄	840109 831129	31-附表 31-附表	×	-	-	-
4	高雄港擴建計畫之建設與對都市發展之影響、南部第二高速公路之交流道附近非都市土地利用情況	◎				區委會會議紀錄	840109 831129	31-附表 31-附表	×	-	-	-
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				◎	區委會會議紀錄	840109 831129	31-附表 31-附表	×	-	-	-
6	嘉南沿海自然保護區，高雄大林浦南星計畫、國家公園：海岸資源利用及地層下陷情形、自然生態保育利用情形、填海造地施工情形及國家公園資源維護與管理				◎	區委會會議紀錄	840109	31-附表	×	-	-	-
7	屏東市及其鄰近鄉鎮，本計畫將調整納入高雄都會區內，未來屏東生活圈發展將併同高雄都會區整體規劃，並容納高雄生活圈過於集中之人口與產業發展，形成都會區及核心發展模式是以實質上亦無須於同一都會區內劃設次區域中心之必要				◎	區委會會議紀錄	841211 850105	36-7	▲	B	延續性	南-3
8	本次通盤檢討雖提出海洋都會及亞太運籌等願景，惟在海域區之發展上僅限縮於海洋地區之說明，缺乏在海域之發展軸向之指導				◎	區委會會議紀錄	960508	203-2	×	-	-	-
9	強調生態網路，惟似排除都市計畫地區，建議應將都市地區檢討納入建立其預防機制				◎	區委會會議紀錄	960508	203-3	×	-	-	-
10	本次通檢之交通運輸課題大多針對高雄都會區探討，對於南部區域其他都會區或縣市之重要運輸課題似未提及，請再詳加考量	◎				區委會會議紀錄	960508	203-3	▲	B	延續性	南-3
11	區域性公共投資不足且過度集中於都會區，使得區域建設不均衡發展的問題日益嚴重，而南部區域內各層級都市也無法有效發揮其目標功能。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	C	延續性	南-3
12	產業發展多偏重於都會地區，造成南部區域內經濟發展不均衡，地方勞動人口外流。		◎			區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	南-3
13	運輸系統之規劃與興建，未能配合生活圈發展構想，助長區域不均衡發展。	◎			◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	南-3
14	缺乏整體有效之土地使用管理策略，造成南部區域之土地使用缺乏效率及土地資源的不當使用。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	南-3

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
15	環境資源的不當使用，危及生態體系之均衡。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		×	-	-	-
16	缺乏健全之住宅政策，造成房地產價格不合理飆漲現象，都會區居住水準降低。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	-	-
17	南部區域之公共設施普遍不足，且未依都市階層之特性予以配置，以致其服務品質低落。			◎	◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	C	延續性	南-3
18	觀光遊憩資源未做整體考量，缺乏完整的規劃及適當的資源保育經營管理。				◎	區域計畫（第一次通盤檢討）	84		×	-	-	-
19	高雄、臺南都會區內各都市計畫土地使用未臻合理。			◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	B	延續性	南-3
20	都會區內現有部分工業區之區位不當，無法配合區域發展政策，亦造成現有都市環境惡化、工業土地閒置與工業長期發展之限制。		◎	◎		區域計畫（第一次通盤檢討）	84		▲	A	延續性	南-3
21	高雄國際機場現址受面積及發展腹地限制，倡議發展南部新國際機場。其區位應依據都會區域活動與行政資源平衡之原則尋求共識，整合南部都會區域觀點合力向中央爭取。	◎			◎	國土空間發展策略計畫	99		○	-	-	-
22	澎湖發展博奕馬公機場升級為國際機場以及馬公港之發展議題。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99		×	-	-	-
23	高雄港面臨大陸港口崛起之邊緣化衝擊與機會。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99		▲	C	-	-
24	高鐵往南延伸，宜同步與台鐵地下化工程完成隧道工程之共構，若就成本效益觀點初步評估，亦可透過台鐵系統而非新建高鐵，即加速進行南迴之電氣化及雙軌化，使高鐵與台鐵運輸服務在南臺灣進一步整合。	◎				國土空間發展策略計畫	99		○	-	-	-
25	評估在高雄設置大型多功能物流中心。	◎	◎			國土空間發展策略計畫	99		▲	B	-	-
26	南部城市區域應強化雙核間的城鄉成長軸帶。			◎		國土空間發展策略計畫	99		▲	B	-	-
27	高鐵通車引發國土空間革命：中部優勢提升、南部面臨邊緣化。高速鐵路軸線的形成，使台中納入台北都會區域的通勤範圍內，北台都會區域的影響往南延伸，形成更大的發展極。中部地區發展優勢提升，南部地區的優勢相對削弱，恐有邊緣化的危機。	◎		◎		國土空間發展策略計畫	99		▲	B	-	-
28	推動中部及南部具產業群聚效果及發展潛力產業聚落之空間發展策略。		◎			全國國土計畫	107		▲	A	-	-
29	南部區域之大南方計畫政策與產業用地之分派。		◎			國土計畫審議委員會	109		▲	A	時新性	南-2
30	當前政策為持續發展既有高雄國際機場，更能符合高雄市及南部地區航空運輸需求，與周邊區域產業經濟發展。	◎	◎			國土計畫審議委員會	109		○	-	-	-
31	健全國道及快速道路系統，制定都會區重點公路改善計畫。	◎				臺南市國土計畫	110		×	-	-	-
32	本府得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。			◎	◎	臺南市國土計畫	110		×	-	-	-

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
33	考量本市與鄰近嘉義縣及高雄市空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括:海域範圍及執行管理、跨縣市都市計畫檢討、河川流域整治、觀光旅遊系統整合...等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。				◎	臺南市國土計畫	110		▲	B	-	-
34	未來將持續以強化都會區中心都市之區域中心功能，以大眾運輸導向型開發（TOD），引導本市核心持續走向更節能、集約有效率發展。	◎		◎		高雄市國土計畫	110		▲	B	-	-
35	考量本市與台南市及屏東縣為南高屏生活圈，空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括：海域範圍執行管理、河川流域整治、觀光旅遊系統整合、空污控管、交通規劃等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。	◎		◎	◎	高雄市國土計畫	110		▲	B	延續性	南-3
36	嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間架構，亦即以太保市、嘉義市為雙核心。	◎		◎		嘉義縣國土計畫	110		▲	B	時新性	南-1
37	嘉義縣政府亦得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入本計畫。			◎	◎	嘉義縣國土計畫	110		×	-	-	-
38	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		▲	B	延續性	南-3
39	屏北地區應優先強化跨域串連。	◎				屏東縣國土計畫	110		▲	B	延續性	南-3
40	南高屏都會捷運路網整合尚待評估規劃，應優先考量低環境衝擊、結構輕量及成本較低之系統。	◎				部門空間政策-南臺區域整體運輸規劃			▲	B	延續性	南-3
41	高屏生活圈快速道路興建應降低環境衝擊，並發展與地區轉運站結合之區域快捷公車系統。	◎				部門空間政策-南臺區域整體運輸規劃			▲	B	延續性	南-3
42	屏東高鐵車站設站應考量都會區空間發展及未來環島高鐵之可行性。	◎				部門空間政策-南臺區域整體運輸規劃			▲	B	時新性	南-3
43	南高屏以交通形塑產業廊帶，需解決產業用地供需並提供完善生活環境。	◎	◎	◎		部門空間政策-110年5月21日核定「六大核心戰略產業推動方案」			▲	B	延續性	南-3
44	打造台南沙崙綠能城，並以高雄港及周邊工業區打造船艦產業。		◎			部門空間政策-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」	109		▲	A	時新性	南-2
45	氣候變遷極端天氣衝擊高脆弱度的基礎建設，區域性防災機能及水資源供給亟待強化。			◎	◎	部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	延續性	南-3

項目	議題	跨空間				來源	發文時間	會議-頁碼	樣態	屬性	篩選原則	空間關聯群
		交通	產業	城鄉	其他							
46	高齡少子化下的都會區偏鄉醫療、長照資源網絡尚須建置與強化，鄉村地區空間結構需調整因應。			◎		部門空間政策-全國國土計畫部門空間發展策略；內政部、經濟部水利署、農委會水保局相關政策			▲	B	延續性	南-3
47	國道7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，及衍生之生態議題。另有第二期北延臺南市並銜接台86線的計畫。長久來，小港區因位處工業區，大量貨櫃車行經市區道路通往國道1號；而後開始規劃高雄港洲際貨櫃中心（第七貨櫃中心），第七貨櫃中心預定2023年啟用，屆時貨櫃量將會增加30%預估超過1萬車次及超過500萬TEU，所以希望有高速公路把貨櫃車、重車引導出去，便有國道7號的規劃，因此國道7號並非服務原港區，而是服務新開闢的港區，也因此在小港區中設立的交流道均只有北上入口、南下出口。	◎			◎	依社會關注程度彈性納入			▲	B	策略性	南-3
48	南部科學園區嘉義園區位於嘉義縣台糖太保農場，周邊大型建設有故宮南院、長庚醫院、馬稠後產業園區等。馬稠後產業園區為嘉義縣政府自力開發的產業園區，未來，馬稠後產業園區與南部科學園區嘉義園區，將成為嘉義地區經濟的雙軸心，另外亦可與嘉義縣境內的民雄、頭橋、朴子、義竹、嘉太、大埔美工業區，與即將動工的中埔公館農場、民雄航太園區等串聯為科技產業軸帶。然而，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。		◎	◎		部門空間政策-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」	109		▲	A	時新性	南-1
49	高鐵屏東車站規劃設置於六塊厝地區，站區周邊亦將規劃科技產業園區及科學園區，未來應與高雄之交通運輸、生活圈等一併規劃考量。	◎	◎	◎		部門空間政策-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」	109		▲	C	時新性	南-3

附錄二 歷次報告審查意見及處理情形

一、期初報告審查意見及處理情形

- (一)會議時間：111年2月7日(星期一)下午2時30分
- (二)會議地點：營建署601會議室(視訊會議)
- (三)會議主持人：林組長秉勳
- (四)出席人員：(詳如簽到表)
- (五)會議結論及發言要點：

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
一、黃委員新薰			
(一)本案係透過文獻回顧、盤點相關部會政策計畫，進而彙整關鍵議題，然文獻回顧內容橫跨83年至110年，部分議題如蘇花改、松山機場遷建等議題其實已過時或處理完成，建議規劃團隊所盤點議題再進一步分類，綜整具有延續性、尚待研處之議題，以利各部會依其職掌進行適當之處理。	本案期初階段所彙整的跨域議題或相關論述，其來源包含過去相關法定計畫、政策計畫及近年新興之都會區域發展議題，故包含曾經被提出且已被解決、尚待研處或已不存在等類型，已於議題資料庫新增相關欄位進行分類，並於報告書第二章第四節補充舉例說明之。	第二章第四節	P.36
(二)報告書P.2提及交通類跨域議題以北部區域為主，報告書P.51則提及北部、中部及南部區域，建議空間範疇應整合一致。	感謝委員意見，原先所列交通類跨域議題為本案邀標書之列舉說明內容。現已依據計畫進展研析所得各區域之跨域議題予以補充說明。	-	-
(三)報告書P.63~P.64平台模式構想部分： 1. 中期階段如欲提出實質可行方案，部會代表及地方政府參與成員建議須邀請部/次長、縣市首長等層級以上才具決策權，可確實提出解決方案。 2. 長期階段(115年~116年)之平台目標為確保相關政策配合、法令修訂及執行配套能逐步到位，以求方案能實質完成，則其中有兩大關鍵要點： (1)要有相關法規規範；(2)要有主責部會及縣市政府資源挹注。 3.116年後平台之存續？及該平台後續與都會區域計畫兩者之關聯性為何？建議再予思	感謝委員意見，針對平台之推動機制設計，及平台與都會區域計畫、國土計畫審議會之關聯性等，已參考歷次會議各委員及部門之意見調整論述，目前分就「先期規劃階段之平台」、「實質規劃(形成法定計畫)階段之平台」、「公告實施階段之平台」分別說明其主辦機關、組織成員、預算來源及功能定位等運作構想。 後續將再透過演講及座談會等活動之專家意見，並與業務單位進行討論，不斷滾動調整。	第六章第二節	P.131

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
考。			
二、郭委員翡翠			
(一)文獻回顧之部分議題現況不一定尚存在，應再予檢視分類；另針對文獻回顧盤點梳理後，對於過去相關委辦案針對都會區域計畫之定位、範圍、功能或議題討論及研析結果，應提出結論，以做為後續辦理座談會等討論基礎。	感謝委員意見。已依據文獻回顧與盤點的研析結果於第二章第四節補充小結。	第二章第四節	P.36
(二)都會區域計畫有兩種類型，其著眼及議題重點有所不同，請再予釐清界定： 1. 由上而下規劃：由中央主管機關（內政部）進行規劃，以整體國家競爭力、區域資源整合或分工為主要考量。 2. 由下而上規劃：相關縣市面臨須跟其它縣市共同規劃之議題。目前本案之操作似偏向此類，以議題為出發再界定空間範圍。	感謝委員意見。議題由上而下形成者，主要從國家整體永續發展、競爭力、國土空間規劃及城市區域之資源整合與有效運用等觀點，故其空間尺度通常較大；反之，由地方政府欲解決與鄰近縣市之間的跨域空間課題觀點出發之議題，如：基隆市政府想聯合新北、臺北共同解決基隆河谷倉儲用地轉型的衍生課題，或是新竹縣市間的產業用地需求、交通整合及住宅等課題，其議題之空間尺度相對較小。本案後續將分析議題之間的空間關聯性，並透過不同面向的空間資訊疊加逐漸形成範圍。	第三章第一節	P.42
(三)簡報 P.34，提及都會區域計畫「以發展為導向」，考量都會區域計畫為全國國土計畫之一部分，本應以「永續發展」為目標，應不須再強調「以發展為導向」，且此並非「計畫定位」。	感謝委員意見。本案已修正為「於符合安全城鄉與成長管理精神下，以處理發展型跨域議題為主的都會區域計畫」，另將「特定區域計畫」界定為偏重於處理保育型跨域議題的計畫。並已由系列演講或相關會議中彙整各方看法後，修正本計畫對於都會區域計畫之定位、功能、範圍、規劃方式及推動策略之相關建議內容。	第三章	P.40
(四)簡報 P.34，都會區域計畫範圍部分，臺灣主要分為三大區域已有共識，但區域劃分依據及定義應更明確。如報告書中將南部區域及離島部分一併討論，比較類似過去區域計畫時期之範圍劃分方式，然而是否符合現階段「都會區域範圍」之定義，應再加以釐清並給予劃分建議。	本案都會區域計畫適宜處理之議題，以涉及土地利用管理(或空間規劃)、非屬執行層面、無法透過其他計畫處理、涉及多機關整合與協調之議題為對象。而本案都會區域計畫範圍，即建議以重要關鍵跨域議題出發，並嘗試藉由各議題之空間關聯影響範圍界定都會區域之合理範圍(目前初步劃分為七個空間聯群)。	第五章第三節	P.107

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(五)簡報 P.34, 都會區域計畫規劃方式部分, 究竟係以「議題」或「空間範圍」為出發? 如為「議題式規劃」則似可透過該議題之主責機關負責處理即可, 不須透過都會區域計畫來處理, 故本人建議先界定空間範圍, 針對此範圍內之議題進行研析, 再與議題相關部會進行討論研商。	感謝委員意見。本案首先盤點過往曾被提及的都會區域相關議題, 目的為釐清是否有長久以來未能被處理因應的空間跨域課題, 若屬於單一部會能處理者, 建議不納入空間計畫體制因應。在盤點區域性的跨域議題之後, 本案將結合相關客觀數據的分析, 例如: 交通旅次, 及議題相關的利害關係者訪談等, 以界定初步的空間範圍(目前初步劃分為七個空間聯群); 後續, 再透過反覆的討論與確認後形成最終具有共識基礎的計畫範圍。	第五章第三節	P.107
(六)「平台」部分請釐清是指先期規劃過程的推動平台, 或未來法定都會區域計畫的平台? 平台之「核心工作小組」與「委員會」有所不同; 且平台之組成亦會視其屬於由上而下規劃或由下而上規劃而有所不同。	本案之「平台」機制中包含各界專家委員徵詢, 以及具備徵詢縣市政府、部會之機制。現階段平台定位屬於技術幕僚性質, 其所形成之方案構想, 仍須提送國土計畫審議會進行決策。	第六章第二節	P.131
(七)國發會 99 年計畫即為「策略性規劃」, 其係針對某範圍所為綜合性計畫, 但亦非完整對應各面向, 可供本案參考。	感謝委員意見, 已參照該計畫及整合各委員或部門之意見, 調整本計畫之性質為「策略式規劃」。	-	-
三、周委員志龍			
(一)都會區域之空間範圍究竟是指跨縣市範圍或直轄市範圍, 應明確界定, 此亦會影響本案後續「都會區域先期研究計畫」之範圍。	本計畫目前界定都會區域空間範圍之方式, 建議以重要關鍵跨域議題出發, 以跨域議題所形成之數個鄰近縣市的空間關聯影響範圍為主, 以回應處理鄰近縣市之間之共同跨域議題。	第五章第三節	P.107
(二)平台是否可考量將特定區域計畫一併考量, 形成「策略性計畫之平台」(包含都會區域計畫及特定區域計畫)。特定區域計畫主要是對應非都會發展之議題, 如中南部、離島、東部縣市有許多議題涉及水源保護且跨縣市、跨產業經濟、資源生態、農地保護等。	考量特定區域計畫與都會區域計畫性質之差異, 兩者在平台上之需求可能亦有所不同。爰本計畫仍以「都會區域計畫之平台」為主要考量, 並嘗試分就不同階段之都會區域計畫平台運作機制分別給予建議。	第六章第二節	P.131
(三)依據計畫體制而言, 都會區域計畫應是針對縣市之間競爭或合作等資源浪費或協調整合之問題, 應在全國國土計畫指導下達成共同決定並納入,	感謝委員建議, 本計畫已參考本次會議各委員及部門之意見, 調整有關平台機制之設計內容, 並繪製圖示。	第六章第二節	P.131

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
進而指導各縣市。此行政管理體制(平台)即為其中之關鍵,建議規劃團隊將其以較明確圖示進行說明,納入本案之平台模式設計中。			
(四)重要關鍵議題篩選原則建議增加「策略性」,可較彈性運用,以納入社會輿論關注之重大議題、新任首長重要政策之相關議題……等。	感謝意見,已遵照調整「議題篩選原則」為延續性(在過去計畫或會議中被重複提及,且持續至近年一直存在)、時新性(近年部門重要政策推動衍生之相關議題)、策略性(可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素,彈性納入之議題)。	第三章第三節	P.46
(五)「平台」中應考量納入「管理機制」之設計,並釐清「平台」與「國土計畫審議會」之關係,如:平台是否屬幕僚性質,並研提相關策略計畫交由「國土計畫審議會」審議決策。另外,建議可考量將平台納入國土計畫法施行細則,明確界定平台之功能、成員、組織及預算等,以確立其法源及法定位階。	針對平台之各階段推動機制設計,及平台與都會區域計畫、國土計畫審議會之關聯性等,已參考本次會議各委員及部門之意見調整論述。現階段平台定位上屬於技術幕僚性質,其所形成之方案構想,仍須提送國土計畫審議會進行決策。另有關後續平台朝向法制化推動,本計畫亦有研擬初步建議。	第六章第二節	P.131
四、吳委員清如			
(一)有關「報告章節」之建議 1.若時間允許,建議第二章最後增加第四節,收斂本章前三節文獻回顧與探討研析的初步結論。 2.第三章第一節節名「本計畫對於都會區域計畫之認知」建議略為調整,因該標題較屬提案階段之用語,本計畫已進入執行階段,於規劃報告所提出之主張應屬對計畫(業主)之「建議」,已不再是規劃單位單方面的「認知」。 3.考量本案研究性質濃厚,且文獻回顧彙整工作甚為重要,建議報告比照一般研究報告,於最後中增列「參考文獻」,以利後續相關研究可循本報告承先啟後。	1.感謝委員意見。已補充第二章第四節做為小結。 2.已遵照修正章節名稱為「都會區域計畫之定位功能及推動策略」。 3.已遵照增列「參考文獻」於報告書最後。	-	-
(二)有關各「議題彙整表」之建議 1.議題內容建議再篩選與主題相關度較高者,並採簡要方式陳	1.感謝委員建議,遵照辦理。 2.產業、交通與城鄉之分類方式為依據本案需求書規定而進	第二章、表2-1、表2-3、表2-4、表2-	P.12

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>述，以利議題歸納。</p> <p>2. 議題類別之辨識建議先建立判斷原則再歸類，各表之歸類邏輯上會比較一致；若屬「其他」類別之議題眾多，亦可考慮另立一類別加以收納，或許有助於新議題之發掘。</p> <p>3. 議題彙整建議納入「時間軸線」的考量，較早期文獻所列之議題，現今觀之可能未必存在，此類議題建議於彙整表中加註說明。</p> <p>4. 議題彙整建議納入「空間面向」的考量，有些文獻所列之議題係針對特定範圍或特定區位，建議於彙整表中加以明確表述。</p>	<p>行；至「其他」類別則係經工作會議討論，界定將與生態、環境、防災或跨域治理相關的議題歸類為「其他」。本案為聚焦於產業、交通與城鄉三大議題面向，故建議仍維持目前議題分類方式。</p> <p>3. 已補充議題樣態分析，分為「仍存在、尚待研處者」、「已有一定程度處理者」、「無具體構成都會區域之議題者」。</p> <p>4. 已於報告書表 2-3，表 2-4，表 2-6 新增「區域別」之欄位說明。</p>	5	
<p>(三) 報告書 P.31，有關議題篩選原則</p> <p>1. 「議題篩選原則」適用方式為何？僅符合其一即可，或需要符合全部原則才能進入門檻？</p> <p>2. 優先排序原則建議增列「利害關係人具有高度共識」乙項。</p> <p>3. 議題具「操作可行性」是否有更明確的操作型定義？</p>	<p>1. 本計畫目前研擬「議題篩選原則」包括：延續性、時新性、策略性，符合其一原則即可納入為關鍵議題。</p> <p>2./3. 已參考委員建議「利害關係人具有高度共識」乙項，將原先「操作可行性」乙項刪除，並調整為「利害關係人具備推動意願及共識」，增列納入優先排序原則。</p>	第三章第三節	P.46
<p>(四) 報告書 P.51~60，有關各區域關鍵跨域議題探討</p> <p>1. 所指認的關鍵議題尚稱具代表性，惟報告中議題收斂的過程及論述建議交代更清楚一些。</p> <p>2. 各區域關鍵議題建議至少提出 2 個方案，各區域關鍵議題探討內容建議補充說明相關上位政策(計畫、方案)之連結、利害關係人、協調過程能面臨的挑戰、可能的誘因、預算配合的可能性等，以利後續細部討論及選擇。</p> <p>3. 北部以基隆河谷為議題，方向正確但挑戰性相當高，建議仔細斟酌討論，或許亦可選擇相對單純的議題為示範計畫先進行，循示範計畫的經驗再進入複雜的合作議題。</p> <p>4. 中部區域以運輸網絡串聯為主</p>	<p>1. 感謝委員建議，針對議題之盤點彙整、篩選及收斂之程序，已再加強補充，說明本計畫如何由「議題資料庫」中篩選出「重要關鍵議題」，並進一步深化研析各特定範圍內「重要關鍵議題」之間的「議題競合或網絡關係」，最終形成本計畫對於各區域範圍之議題見解。</p> <p>2. 感謝委員意見，針對各區域關鍵議題已加以補充計畫內容相關資訊，後續將透過平台之部門協商研擬討論多個方案供選擇。</p> <p>3./4./5. 感謝委員意見，涉及土地管理範疇(或空間規劃)、非屬執行層面、無法透過其他計畫處理、涉及多機關整合與協調等性質之議題，才適合由都會</p>	第四章第二節	P.60

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>要議題，請考量是否需要循都會區域計畫才能達成，若循目前交通規劃及建設機制是否亦可能達成目標。</p> <p>5.南部區域以 S 型廊帶為主題，另納入澎湖廢棄物處理及觀光，三議題固然皆屬重要，但議題性質及急迫性不同，是否必要皆納入都會區域計畫？例如，跨縣市廢棄物處理也許另案循行政契約即可辦理。</p>	<p>區域計畫處理。本案後續將針對符合前述要件之議題，進一步透過篩選原則、優先排序原則，並且將透過平台與相關專家、縣市或部門等進行協商，逐步篩選確認本案處理議題及研擬對應方案。</p>		
五、本署綜合計畫組林組長秉勳			
<p>(一)依據國土計畫法第 8 條，「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。」然而，都會區域計畫之擬定機關為內政部，因此必須送內政部國土計畫審議會審議通過後，再提送行政院審議，因此基本上屬於「由上而下計畫」。</p>	<p>感謝說明，有關都會區域計畫之定位及性質等相關論述亦將補充於報告書中。</p>	第三章	P.40
<p>(二)如確實屬於單一部門可處理議題則不納入都會區域計畫處理，惟如交通運輸規劃部分係從土地使用需求延伸，兩者可能難以完全獨力規劃。</p>	<p>本計畫後續選定「重要關鍵議題」後，將透過平台與相關專家、縣市或部門等進行協商，平台協商過程中將釐清各部門之需求及議題是否涉及其他部門。</p>	-	-
<p>(三)有關都會區域計畫規劃方式部分，究竟係以「議題」或「空間範圍」為出發。建議不全然僅以「議題式計畫」為導向，但必須具備解決議題能力，且不需解決區域內所有議題，只要能協助處理數個跨域、跨部門之議題，且符合地方政府之期待，即達成擬定都會區域計畫之意義。倘若無法完成都會區域計畫法定計畫，相關內容亦可適時納入全國國土計畫通盤檢討，並指導縣市國土計畫，發揮其功效。</p>	<p>感謝指導，本計畫目前建議都會區域計畫規劃方式主要為以數個關鍵跨域議題出發，針對該些議題之空間範圍進行不同面向之討論及整合後所形成之「策略式規劃」，其主要目標為協助處理該些跨域、跨部門，個別縣市政府或其他計畫難以處理之議題。</p>	-	-
<p>(四)要形成都會區域計畫法定計畫後續必須提「國土計畫審議會」審議；本署針對都會區域計畫之中長程之預算規劃，亦已提「國土永續發展基金管理</p>	<p>感謝指導，有關「國土計畫審議委員會」及「國土永續發展基金管理會」及其與本計畫「平台」之關係已於報告中補充說明。</p>	第六章第二節	P.131

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
會」報告，相關規劃需要持續推動累積，議題處理情況、各部門之共識凝聚也需要一定之時間。			
(五)「平台定位」在現階段屬於技術幕僚性質，其中具備徵詢縣市政府意見之機制，而非決策單位；後續在「共識形成」階段再考量納入部會或縣市首長等。請規劃單位參考相關意見，將其論述更清楚。	感謝指導，有關本計畫平台之各階段推動機制設計，及平台與都會區域計畫、國土計畫審議會之關聯性等，已參考本次會議各委員及部門之意見調整論述，後續將再透過演講及座談會等活動之專家意見，並與業務單位進行討論，不斷滾動調整。	第六章第二節	P.131
(六)平台機制中包含各界專家委員多方徵詢，另外，部會政策空間指導也可以透過該平台進行更多對話，如過去行政院之國家政策相關計畫（國土空間發展策略計畫）現階段是否仍延續，亦可透過該平台對話確認。	有關本計畫平台之各階段推動機制設計及內容，已參考本次會議各委員及部門之意見調整。	第六章第二節	P.131
(七) 有關都會區域計畫之定位性質，建議跳脫過去針對某一範圍內盤點所有議題之規劃框架，強調「功能性規劃」，針對較關鍵數個議題進行規劃即可，然而在此議題篩選過程中亦會有各面向之討論及整合，屆時將視各議題之討論程度整合融入，故其勢必亦屬於「綜合性規劃」。	感謝指導，本計畫已參考本次會議各委員及部門之意見，將本計畫定位為：針對數個關鍵跨域議題，進行不同面向之討論及整合後所形成之「策略式規劃」。	第三章第一節	P.40
(八)都會區域計畫同時具備協助全國國土計畫、縣市國土計畫之功能，必須持續推動，同時也可以衍伸許多基礎研究，如都會區產業政策、城鄉發展及運輸路網規劃……等。	感謝指導，本計畫推動過程中將彙整各部門需求及議題，而難以於本計畫中處理之部分，將形成其他相關基礎研究提案，建議另案辦理規劃，此亦為本計畫成果之一。	-	-
六、基隆市政府			
(一)都會區各市縣發展緊密，鄰避設施(如垃圾焚化廠、電廠、污水處理場、土資場等)應從都會區整體規劃尋找適宜的設置區位。	感謝意見，區域性公共設施之問題亦已納入都會區域議題考量。惟此較屬於全國通案性議題，故並未於各區域之重要關鍵議題中強調。	-	-
(二)港口與機場鄰近市縣均有設置倉儲設施用地的需求，以基隆港為例，因碼頭腹地不足於內陸設置貨櫃場，現行集中於基隆市北五堵、新北市汐止與	感謝意見，有關基隆河谷廊帶上整體產業軸帶之規劃已納入本案關鍵議題考量。	--	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
瑞芳。近年因產業發展轉型，倉儲區未來面臨配合都市與產業發展變更使用需求，倉儲區應保留的量與區位，建議納入都會區整體規劃。			
(三)經檢核報告書，涉及都會區域相關研究整理，建議可納入本府與新北市政府合作辦理「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃」之規劃成果，以增加本案涉及首都圈東側跨域議題之掌握。	已補充「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃」之相關成果。	第二章第二節	P.30
(四)另本案既已蒐集與整理歷年對都會區域計畫之討論，建議可進一步分析其推動結果，分析各階段與各模式推動都會區域計畫所面臨之困境與課題，務實推動下一次都會區域計畫。	感謝建議。已彙整推動擬定都會區域計畫有關之課題及論述，並參酌相關會議辦理之成果蒐整各方意見後，提出本計畫對於都會區域計畫之定位、功能、範圍、規劃方式及推動策略之觀點與建議。	第三章	P.40
七、台灣中油股份有限公司			
(一)本公司主要遵照上級主管機關指導，依據國營事業計畫總綱之目標推動。有關桃園市煉油廠問題，有定期會議討論及回報，如中央有相關政策指示，本公司則循級層報處理。	感謝說明。	-	-
八、國家發展委員會			
(一)非常肯定張教授帶領的規劃團隊，在短暫的時間內，將過去區域計畫的歷程和議題做了非常完成的整理。	感謝肯定。	-	-
(二)首先是規劃期程的議題，依照國土計畫法之規定「全國國土計畫」應在 117 年完成第一次通盤檢討，所以第一個都會區域計畫完成法定程序的目標訂定在何時？是在第一次通盤檢之前完成？還是要配合下次通盤檢討一起進行？建議先把期程目標確定之後倒推安排先期、中期、長期規劃時程。	感謝建議，本計畫主要是對應在國土計畫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；最後並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。至於第一個都會區域計畫完成法定程序的目標期程，此問題涉及主管機關政策目標，非本計畫範疇。	-	-
(三)有關都會區域計畫推動平台的定位問題，建議先將其視為討論『都會區域計畫』內容的	感謝建議，有關都會區域計畫推動平台的定位，目前本計畫已參考本次會議各委員及部門之意	第六章第二節	P.131

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
平台，在初步構想中所提到的其他功能，例如提出實質可行解決方案、實務執行或法令修訂等，建議俟計畫成形並完成法定程序前後再討論。至於平台的參與單位牽涉到都會區域計畫的範疇，以單一的平台方式處理是否足夠？請主辦單位與規劃團隊再行討論。	見整合調整。並分就現階段(先期研究規劃階段)、法定計畫形成階段分別討論其定位及推動機制。現階段平台定位上屬於技術幕僚性質，其所形成之方案構想，仍須提送國土計畫審議會進行決策。而平台的參與單位則包括專家學者、相關部門、所涉縣市政府等，並且將依據議題內容及議題方案之進展程度，而由不同之對象形成平台。		
(四)至於都會區域計畫議題部分，計畫是為了未來而規劃，除了彙整過往討論過的議題之外，建議加入面對新世界來臨的重要議題，探討都會區域如何因應，例如世界產業供應鏈重組、淨零排碳、疫情後之生活模式等，有關國家現今重要政策得參考國家發展計畫(110-113年)。此外，在都會區域計畫內，中央部會有中央部會想解決的跨域問題，地方政府有地方政府想解決的議題，各個地方政府對議題的優先性的看法也不同，且各都會區域之重點議題應該都不一樣，這可能也是需要先確定都會區域計畫範疇，由利害關係單位討論形成共識後，都會區域計畫才能繼續走下去，故建議先在關鍵議題上保持彈性。	感謝建議，本計畫除了由文獻回顧盤點過往討論過的議題之外，亦納入了各縣市國土計畫、最新部門政策等，並且在議題篩選原則部分，特別加入了「時新性」、「策略性」等原則，即是為了保留可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，彈性納入議題之空間。	第三章第三節	P.46
九、經濟部(書面意見)			
(一)有關第三章「都會區域重要關鍵議題與跨域內容」中第二節「相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策」，議題類別包括交通、產業、城鄉發展及其他，惟第三節「表 3-3、3-4、3-5 北部、中部、南部議題綜整表及表 3-6 全國通案性之都會區域、跨域議題綜整表」，其類別除交通、產業、城鄉發展、其他外，尚包括「機制」1 項，建議是否納入「其他」項目中，以達一致性。	感謝意見，有關「都會區域重要關鍵議題與跨域內容」已依據計畫進度全面調整修正。	第四章	P.49
十、交通部運輸研究所(書面意見)			

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(一)報告書 P.29, 第三章「都會區域重要關鍵議題與跨域內容」中說明都會區域計畫之目的係加強跨域整合, 達成資源互補、強化區域機能, 以提升競爭力之目標。爰主要係對於土地使用有較高影響者進行討論, 如: 報告書中既有都會區域議題多屬公、鐵路之建設計畫, 對於土地使用將有影響, 確屬於都會區域計畫應探討項目, 惟就未來都會區域交通議題, 所列項目多屬於科技進步所帶來之交通變革, 如: 都會區域道路資訊協調交換與控制計畫, 其對於都會區域計畫影響範疇有限, 是否納入, 建議再予考量, 並將區域合作平台與國土計畫相關議題加以界定。	感謝意見, 本案都會區域計畫適宜處理之議題, 主要界定以涉及土地管理範疇(或空間規劃)、非屬執行層面、無法透過其他計畫處理、涉及多機關整合與協調等, 符合前述性質之議題, 才納入由都會區域計畫處理。如「都會區域道路資訊協調交換與控制計畫」較偏治理面, 與空間規劃較無關, 故不納入。本案後續將針對符合前述要件之議題, 進一步透過篩選原則、優先排序原則, 並且將透過平台與相關專家、縣市或部門等進行協商討論後, 才逐步篩選確認本案處理議題及研擬對應方案。 本案可運用既有跨縣市平台為基礎, 作為本案都會區計所需議題討論之基礎, 以輔助本案平台討論推動, 惟兩者之差異在於跨縣市區域平台屬於治理協商平台, 而針對透過跨縣市區域平台協商仍無法處理, 且涉及土管或空間規劃、非屬執行層面之議題, 則可考量納入都會區計。	-	-
(二)報告書 P.42-P.50「交通、產業、城鄉發展及其他涉土地使用之跨域內容」盤點議題自 83 年~110 年, 其中相關議題可能與現階段交通建設發展已有較大差異, 如: 高鐵延伸宜蘭課題。爰建議規劃團隊加以整理及討論應納入都會區域計畫之事項。	感謝意見, 有關應納入都會區域計畫之事項, 本計畫已研擬「都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構」, 主要包括「建立議題資料庫」、「篩選關鍵跨域議題(1.0)」、「研析深化關鍵議題(2.0)」等三大程序。	第四章第二節	P.60
(三)報告書 P.62「後續工作執行構想」中, 未來都會區域計畫推動平台成立之後與現有區域合作平台之角色定位及分工如何劃分與執行、地方政府是否願意配合等建議執行單位可提供建議方向, 避免資源重複投入。	現有跨縣市區域合作平台屬於治理協商平台, 由地方各縣市組成, 針對跨縣市管理面問題, 可透過該合作平台協商處理。 而本案都會區域計畫之推動平台, 則可針對上述跨縣市區域平台協商仍無法處理, 且涉及土管或空間規劃、非屬執行層面之議題進行處理。本案平台現階段屬技術幕僚性質, 主要由專家學者、部會首長、縣市首長組成, 所形成之方案則提送國土計畫審議會進行決策; 而後續可考量	第六章第二節	P.131

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
	將該平台納入國土計畫法施行細則，進一步界定平台之功能、成員、組織及預算等，以確立其法源及法定位階。		
(四)報告書 P.63-P.64，都會區域計畫推動平台在中長期計畫擬由部會代表退休之首長、政務委員等組成之「策略智囊小組」一節，考量新興運具、科技產業與民眾習慣之改變快速均可能對於都會區域議題產生影響，因此建議除政府單位委員外，亦可適時納入產業及新創公司代表，以增加計畫之完善性，如：探討物流中心發展及設置位置可邀請電商、物流業者了解設置考量因素及未來發展情形。	感謝委員意見，平台推動構想部分已參考本次會議各委員及部門之意見調整論述，後續將再透過演講及座談會等活動之專意見，並與業務單位進行討論，不斷滾動調整。有關建議依據議題所需邀請相關產業及新創公司代表意見後將與業務單位討論是否納入。	第六章第二節	P.131
十一、交通部高速公路局(書面意見)			
(一) 報告書 P.40 表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫彙整表，係明列政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形，其中「交通建設」項目請補充「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」。另查尚有業經行政院核定建設計畫並展開設計或施工中之高快速公路計畫未臚列於上述彙整表，建議再酌。	感謝指教。 本表爰篩選與實質重大建設(具空間意涵及土地使用)相關者為主。目前該表(現為表 4-1)已更新為最新年度。	表 4-1	P.55
(二)報告書 P.35 末行及 P.36 第 1 行，「國道一號」、「國道三號」之國道編號請統一以阿拉伯數字書寫為「國道 1 號」、「國道 3 號」。	感謝意見，已遵照調整。	-	-
十二、臺中市政府(書面意見)			
(一)有關表 3-8 中部區域關鍵跨域議題探討，提及捷運規劃議題。「臺中捷運整體路網」已於 110 年 4 月 15 日經交通部備查，目前規劃以捷運綠線延伸線與彰化縣連結，與南投縣部分則尚無具體規劃，請調整相關內容。	感謝指導，有關「都會區域重要關鍵議題與跨域內容」已依據計畫進度全面調整修正。	第四章	P.49
結論			
一、本案期初報告內容原則同意，請規劃單位依契約書約定辦	遵照辦理。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
理後續事宜。			
二、各出席委員及各單位代表意見(詳附錄發言要點),請規劃單位納入參考,並將意見處理情形對照表納入期中報告書。	遵照辦理。	-	-

二、第一次期中報告審查意見及處理情形

(一)會議時間：111 年 4 月 21 日（星期四）下午 2 時 30 分

(二)會議地點：營建署 601 會議室(視訊會議)

(三)會議主持人：林組長秉勳

(四)出席人員：(詳如簽到表)

(五)會議結論及發言要點：

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
一、郭委員翦玉			
(一)本計畫有兩大重點，包含推動平台及先期研究計畫。「推動平台」應包括為完成都會區域計畫各階段應推動事項之規劃，而非僅指成立平台組織；「先期研究計畫」則擬由上而下角度，期了解全國需要推動都會區域計畫之區域，及如何界定及劃定區域範圍等，並進一步選定其中一個範圍研擬先期研究計畫。後續先期研究計畫內容研擬之規劃過程、部門地方之協調整合模式等內容，皆可做為研擬其他都會區域計畫之參考。	感謝委員意見，「推動平台」部分，後續將再增列有關完成都會區域計畫各階段應推動事項的規劃。另有關都會區域計畫之範圍及個數，亦將依據本案後續進度給予較明確建議。	第六章第二節、第三章第二節	P.131、P.44
(二)都會區域計畫之定位部分： 1. 目前報告書中第三章第一節「都會區域計畫之定位功能及推動策略」，因計畫定位確立對本計畫後續議題開展及對策研析相當重要，建議可獨立一章論述。 2. 同意計畫具「政策性」、「協作式」等性質，且其功能包括「指導未來公共建設計畫布局」，惟報告書 P.37「策略性及議題導向之全國層級法定政策計畫」等文字可再斟酌。 3. 承上，策略性計畫應包含哪些內容，可依據國土計畫法施行細則第 5 條所規定都會區域計畫內容應載明事項，倘都會區域計畫要指導公共建設計畫，計畫中需載明願景及空間發展架構作為指導依據。 4. 報告書 P.38-P.39，有關都會區域計畫之範圍，目前僅有範圍界定原則相關論述，建議可再說明如何界定計畫範圍並進一步具體指認。 5. 另 P.38 提及「以議題為導向作為都會區域範圍之劃設方式已形成共識」文字請再斟酌，本計畫議題探討方式似採「三個區域」進行議題爬梳，再歸納為「七	1. 遵照辦理。 2. 感謝委員意見，用詞部分將再酌修。 3. 有關都會區域之空間願景及發展策略已納入為本計畫先期研究計畫之應研擬內容一環。 4. 遵照辦理，有關都會區域計畫之範圍劃定方式，已依據本案推動進度給予較明確建議。 5. 依據業務單位指導，本案主要以「議題」為導向。「三個區域」僅是議題彙整時的區域劃分，本案主要是依據議題關聯性所形成之「七個空間關聯群」作為都會區域計畫範圍。	第三章	P.40

<p>個空間關聯群」，究竟是以「區域範圍」或「議題」為出發，請再予釐清。</p>			
<p>(三)都會區域計畫之議題部分：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 議題盤點後建議團隊要進一步消化，以提出解決方案及對策。 2. 「時新性議題」目前似僅提及現況議題，缺乏提及未來可能面臨議題，如淨零碳排放政策未來對於產業、空間發展皆有影響，但其未來可能衍生議題目前尚未顯現。 3. 報告書 P.61-P.62，提及「基隆捷運預計 2023 年動工」、「山海環線架構臺中都會區軌道運輸」等論述，並非議題敘述方式，應將其衍伸之空間意涵或可能衍生衝突加以論述。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 有關近年重要政策未來可能衍生議題，將再與業務單位或各部門於後續會議討論後視狀況補充。 3. 各區域之「重要建設元素」或「議題」之論述，將再予以區隔，並強調有關跨部門間衝突部分。 	<p>第四章第三節</p>	<p>P.66</p>
<p>(四)都會區域計畫推動平台部分：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都會區域計畫之平台推動階段需要再明確界定，建議可分為三階段：(一)先期研究階段：即本研究目前推動示範階段；(二)實質規劃階段：後續營建署推動各都會區域計畫啟動規劃階段；(三)執行階段：前一階段各都會區域規劃完成法定程序，納入法定計畫後的執行階段。 2. 依上述各階段界定，目前計畫所建議「先期規劃階段」應屬上述「(一)先期研究階段」，建議之平台成員尚屬妥適；進一步建議之「法定計畫階段」應是屬於上述「(二)實質規劃階段」，該階段平台是否需要法源，其必要性請再研議。另外，該階段平台主辦機關為內政部，不易邀集部會首長召開行政院院會層級會議，該階段成員是否需要首長層級可再予考量。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝委員指導，有關「推動平台」部分，後續將再增列有關完成都會區域計畫各階段應推動事項的規劃。並遵照分就三階段分別探討。 2. 感謝委員指導，將分就三階段分別探討其建議成員、運作機制等。 	<p>第六章第二節</p>	<p>P.131</p>
<p>二、吳委員清如</p>			
<p>(一)有關「計畫流程」、「報告結構說明」之建議(第一章)：由於本計畫具多重任務，報告書各章內容層次不同，不利理解。建議於第一章增加「報告書結構」之說明，以利閱讀。</p>	<p>感謝委員意見，已遵照補充「報告書結構」之說明。</p>	<p>表 1-1</p>	<p>P.8</p>
<p>(二)有關「議題彙整」及「議題資料庫」之建議(第二章)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 由於「議題盤點」為本計畫之重要任務之一，建議第二章各「議題彙整表」再針對議題「類別」一欄重新檢視。主因「議題類別」在計畫研擬上很可能直接對應到部會事權，更清楚的分類將有助於辨識議題的利害關係人。經審視本章各議題彙整表之「議題類別」，發現多處 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝委員指導，有關第二章各「議題彙整表」之議題「類別」已全面重新檢視調整，「其他」類別亦特別加以備註。原則上，有關區域性人口、住宅及公共設施之議題，將納為「城 	<p>第二章</p>	<p>P.12</p>

<p>議題類別分類不一致的情形。尤其「城鄉」與「其他」二類別較常混淆，例如，涉及人口增減分布、住宅需求、區域型公共設施之建置分布等究竟歸為「城鄉」或「其他」？若屬「其他」類別，建議至少在資料庫中備註其種類，例如，生態、環境、水資源等，以利後續查詢。</p> <p>2. 表 2-2 所彙整之議題中有些僅涉及單一縣市政府或個別開發案，與本案主題似無關聯，建議再檢查確認。</p>	<p>鄉」；另與防災、環境、生態等相關者則納為「其他」。</p> <p>2. 表 2-2 係整理自民國 83~106 年之區域計畫委員會會議紀錄，雖部分屬單一縣市政府或個別開發案，但重點是針對該開發案是否符合區域空間發展構想及其對於區域空間之影響。</p>		
<p>(三)有關「都會區域計畫之功能」之建議(第三章)</p> <p>1. 有關都會區域計畫之功能(報告書 P.38)提及「土地使用管制規則之指導」，此項功能建議再酌。</p> <p>2. 由於「都會區域計畫」在性質上屬於上位空間發展策略計畫，通常需要藉由一個相對具體明確之實施計畫予以落實，若能俟計畫內容比較明確之後再對土地使用進行指導，在計畫體制層次運作上可能比較順暢。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 感謝委員指導，已遵照修正。</p>	第三章	P.40
<p>(四)有關「議題篩選」之建議(第三章)</p> <p>1. 第三章第二節「交通、產業、…關鍵跨域議題」內容甚多，篇幅多達 32 頁，恐不利閱讀。建議報告呈現方式再適度調整，有關篩選原則、操作過程、相關政策以及議題內容可再規劃安排為適當的獨立章節。以下建議供參考：</p> <p>(1)第三章第一節之七(都會區域計畫之議題篩選原則)、第二節內容有關議題篩選之操作流程、作業方法、作業技術等基本上不會涉及議題實質內容篇幅，建議可獨立成一節，說明議題篩選之思考過程及操作程序。</p> <p>(2)都會區域計畫是否得以落實，往往與是否符合上位政策有關，依循政策較易獲得推動資源。因此，政策環境考量亦為研擬計畫之重要環節，報告第三章第二節有關「相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策」之內容，篇幅頗有份量，建議可獨立成節。</p> <p>(3)接續各面向議題可依循目前 1.0、2.0 之演進邏輯分別說明。</p> <p>2. 第三章第二節初步篩選出關鍵議題之後，尚未見提出解決方案或對策，提醒後續可結合各部會相關政策之指導，初</p>	<p>1. 感謝委員意見，已重新調整本章節之內容架構，包括「相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策」、「建立都會區域跨域議題資料庫」、「篩選及研析深化關鍵議題」三節。</p> <p>2. 各空間群關鍵議題及其對策方案持續研議中。</p>	第四章	P.49

步構思，供後續推動平台討論。			
<p>(五)有關「推動平台」以及「後續執行」之建議(第四章、第五章)</p> <ol style="list-style-type: none"> 有關推動平台之構想，建議可先於本計畫執行過程中試運作，於運作過程中滾動檢討後，提出最終建議。 有關本案後續階段「研擬都會區域先期研究計畫」，建議針對擇定議題及範圍，經推動平台討論後，儘量多利用過去既有規劃成果，就都會區域計畫工具可發揮作用之處研擬一個都會區域計畫先導型計畫，作為示範。其重點係讓計畫切合實際需要，使部會及縣市政府對於都會區域計畫的功能有感，進而達成以都會區域計畫健全空間發展任務，建議規劃內容不需過於複雜，從簡單有感的議題切入，向部會及地方政府示範計畫工具之運作方式。 	<ol style="list-style-type: none"> 遵照辦理，本計畫後續將辦理平台會議，屆時亦會依實際辦理運作情形，給予回饋滾動檢討建議。 感謝委員指導，此點建議方向與本團隊及業務單位想法一致。目前已經過工作會議與業務單位初步擇定先期研究計畫之示範區域為「南-2:科技產業廊帶範圍」，並已初步就該示範區域之關鍵議題研析對策，並針對都會區域計畫工具可著力之處切入推動。 	第六章、第七章	P.125、P.136
三、張委員蓓琪			
<p>(一)本計畫並非一次到位，將所有都會區域議題都完成，建議可先將本計畫主要欲完成的項目跟計畫目的進行論述。本計畫主要目的係釐清都會區域計畫之架構、運作模式，並針對目前所盤點關鍵議題規劃出一個較可行的路徑及對策。</p>	感謝委員意見，已增補「計畫範疇」一節，針對本計畫之時間、空間、內容等範疇加以說明。	第一章第四節	P.11
<p>(二)目前歸納議題是否可呼應各級國土計畫內容，請再予檢視，如：</p> <ol style="list-style-type: none"> 目前議題篩選原則似乎無法呈現國際競爭力、疫後、數位化需求等城鄉發展議題。另外，有關安全、防災、生態等面向亦期待能有較多對應。 報告書 P.16，全國國土計畫「因應高鐵通車……，加強跨域整合」，區域別標示「無特定」是否指每個區域都存在該議題？目前未見於七個空間關聯群的關鍵議題研析中。 報告書 P.19，高雄市國土計畫「海域範圍執行管理……」等議題，亦未見於七個空間關聯群的關鍵議題研析中。 	<ol style="list-style-type: none"> 有關近年重要政策未來可能衍生議題，將再與業務單位或各部門於後續會議討論後視狀況補充。 /3.感謝委員指導，已持續滾動修正各空間關聯群之議題研析及對策。 	第四章第三節	P.66
<p>(三)報告書 P.61，提及「淡江大橋 2024 年通車」等論述並非議題，應將其衍伸之空間意涵或可能衍伸衝突加以論述。</p>	各區域之「重要建設元素」或「議題」之論述，將再予以區隔，並強調有關跨部門間衝突部分。	第四章第三節	P.66
<p>(四)議題篩選原則「時新性」是指近期或未來？「策略性」是指社會關注程度或搜</p>	「時新性」包含近期及未來可能面臨議題，已	第三章第三節	P.46

<p>尋頻率達多高以上？目前似較為主觀。</p>	<p>依據各會議專家意見持續納入部分重要時新議題。「策略性」則是被社會輿論關注、相關部會首長特別提出之議題，重點在於都會區域計畫「共同設計」之協議式計畫價值，不易明確訂定周延性標準，且本計畫目標在於使計畫切合實際需要，解決單一部門或縣市難以解決之部分議題，使部會及縣市政府對於都會區域計畫的功能有感，並非一次到位解決所有問題。</p>		
<p>(五)推動平台部分，報告書 P.77，提及北臺區域發展推動委員會之組織架構，本計畫是否會套用北臺區域依議題分組之方式運作？因各區域議題不同，建議應因地制宜調整，並依時間推進而持續檢討平台機制。</p>	<p>已安排訪談釐清其他縣市合作平台之需求及運作方式，並納入持續研析本平台之運作機制建議。</p>	-	-
<p>(六)報告書 P.85，提及「過去南臺都會區域所面臨課題，因竹科設立後致使南部發展面臨邊緣化，因高鐵通車引發南部與中部區域競爭力相對消長……」等論述已無法反映現況，請再檢視修正。</p>	<p>感謝指導，已遵照修正。</p>	第五章第一節	P.87
<p>四、國家發展委員會</p>			
<p>(一)原則贊成以南部區域作為研擬都會區域先期研究計畫的場域，內政部於 96 年做過 1 次規劃，可藉由對比今昔，爬梳南部地區之發展脈絡，並擘劃未來的重點議題。惟後續宜先透過研商確定南部都會區範疇，俾得循序架構南部都會區域計畫形成之步驟及對應應邀請之中央及地方單位。</p>	<p>感謝委員指導。後續將再與業務單位討論研商確認先期研究計畫示範區域，並就其議題所涉及事權單位，確認應邀請之中央及地方單位。</p>	-	-
<p>(二)有關都會區域推動平台構想，現有縣市合作平台均屬地方政府自主成立，中央相關機關偶有依照中長程計畫補助平台之跨域計畫，故先期規劃階段可考量與既有縣市合作平台進行合作；至於法定計畫階段，查全國國土計畫擬定過程已有操作經驗，逐步透過各項研商會議凝聚共識，依法送國土計畫審議會審議核定，有關都會區域計畫係屬全國國土計畫之一部分，其擬定應逕依國土計畫法辦理，後續計畫之執行由各目的事業主管機關依法執行，透過修改施行細</p>	<p>已安排訪談釐清其他縣市合作平台之需求及運作方式，並納入持續研析本平台之運作機制建議。</p>	-	-

則成立都會區域平台妥適性，建請再酌。			
五、財團法人台灣經濟研究院			
(一)109 年底，北臺區域發展推動委員會經由八縣市副首長會議之決議，已請中央指導統籌，並邀集相關部門參與討論及規劃，並將討論事項納入北台都會區域計畫。	感謝說明。後續將納入訪談規劃，進一步請益貴院「北臺區域發展推動委員會」之需求及運作方式。	-	-
(二)都會區域計畫推動平台未來是否可能與區域縣市合作平台（如：北臺區域發展推動委員會）進行對接？以吸納更多地方意見，共同研議都會區域規劃。	已安排訪談釐清北臺區域發展推動委員會平台之需求及運作方式，有關兩者之對接可能亦將納入研析。	-	-
(三)目前團隊初步建議將以南部都會區域計畫進行先期研究，是否尚有預算、人力進行其他區域之都會區域計畫研究。	感謝意見，建議納入後續另案研究辦理。	-	-
六、交通部運輸研究所（書面意見）			
(一)目前本計畫在資料蒐集及架構研擬上考量均相當完善，惟就「都會區域計畫推動平台」與既有「各區域之合作平台」在分工上及目標上，可透過案例方式供各地方政府更明確了解「都會區域計畫推動平台」建置之目的，並有利於地方政府能適時參與及應用（報告書 P.81）。	感謝指導，已安排訪談釐清其他縣市合作平台之需求及運作方式，並納入持續研析本平台之運作機制建議，而兩者在分工上及目標上之差異或可能對接方式等亦將於後續納入說明。	-	-
(二)目前各縣市政府政策溝通平台種類繁多，為確保本平台後續能永續經營並具有實質效益，建議可預先規劃長期性之目標，並透過實際運作滾動檢討及調整相關機制。	感謝意見，「推動平台」部分，後續將設定較長期性目標，對應增列有關完成都會區域計畫各階段應推動事項的規劃，並分就三階段研擬平台推動建議。	第六章第二節	P.131
(三)報告書 P.43 有關本所辦理之北、中、南臺區域運輸規劃，係本所依據運輸規劃理論所推估之運量結果及策略建議，並非已確定實施之政策，建議用語酌予調整。	已遵照修正用語。	第四章第一節	P.49
(四)報告書 P.43 在「政策盤點」章節中提及安全、效率、品質及綠色為 4 大主軸，其主要著重焦點為「運輸政策」，對於郵政及氣象並未提及，建議調整，另在文字論述中提及本案可從中山高速公路及高速鐵路通車為重要分野，惟在分析中未提及中山高速公路所帶來之影響，建議檢視確認。	已遵照修正。	第四章第一節	P.49
(五)P.45 對於既有都會區域交通議題的探討，包含鐵路網、TOD 等課題確實對於土地管理及空間規劃有所影響，應納入	此部分主要是彙整未來都會區域交通重要趨勢及議題，以作為未	第四章第一節	P.49

<p>討論的範疇，惟就 P.46 未來都會區域交通議題部分，包含：交通控制、公車路網及 PRT 等較屬於短期性之交通改善措施，對於整體城市土地管理及空間規劃影響有限，建議考量是否納入本平台討論，或回歸既有公路法規、縣市政府機制即可，建議再予考量。</p>	<p>來都會區域計畫討論參酌。所指導有關交通控制、公車路網及 PRT 等較屬於短期性之交通改善措施，對於整體空間規劃影響有限，已酌刪。</p>		
<p>(六)P.46 PRT (個人快速運輸系統) 目前國外多半使用於機場等特定區域，其運量有限，臺灣屬於地狹人稠環境，都會區中仍須仰賴運量較高的大眾運輸系統服務，爰本項目是否適用於臺灣的都會區運輸中建議再予考量。</p>	<p>此部分是彙整各部門重要政策內容，以作為跨域議題彙整來源之一，至於各項內容是否皆納入都會區域計畫討論，則視後續各空間群之規劃需求而定，後續亦可透過平台會議上各部門之討論達成方案共識。</p>	-	-
<p>(七)P.51 有關表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫係以 110 年度預算先期核列情形為基礎，建議更新至最新年期計畫。</p>	<p>已遵照更新為 111 年度預算先期核列情形資料。</p>	表 4-1	P.55
<p>(八)P.72 有關高鐵屏東車站區位及站點已確認設置於六塊厝，目前聯外交通亦刻正規劃中，建議更新。</p>	<p>感謝意見，已遵照更新。</p>	第四章第三節	P.80
<p>七、臺中市政府 (書面意見)</p>			
<p>(一)有關報告引述 104 年本市區域計畫發展定位部分(如報告書 P.53 圖 3-3、P.54 圖 3-4、P.60 圖 3-6 一條山手線、兩個海空港……)，如屬本計畫綜整未來中部區域跨域議題或定位，建議可參考 110 發布實施之臺中市國土計畫所提三大核心、六大策略區、九大資源系等國土計畫相關構想予以呈現。</p>	<p>感謝指導，已遵照修正。參照臺中市國土計畫中提及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，所衍生之中部區域空間結構改變為議題。</p>	圖 4-3、圖 4-4	P.62
<p>八、基隆市政府 (書面意見)</p>			
<p>(一)本案定位都會區域計畫為「策略議題導向之全國層級法定政策計畫」，將不涉及部門實質計畫的研擬或預算經費的匡列。此一性質與過去推動各項都會區域相關規劃類似，將使都會區域計畫僅限於策略指導而迴避提出後續應辦及相關計畫，地方政府實踐時將僅依其所需推動，難已突破既有推動效果不佳之困境。</p>	<p>本計畫雖屬策略性計畫性質，原則上不會直接涉及部門實質建設計畫的研擬或預算經費的匡列，然而本團隊認為都會區域計畫具備「指導重大公共建設計畫或空間管理措施的選址、選線及佈局」之功能，且其規劃成果最後(如經審議通過後)應依據國土計畫法第 15 條，循檢討程序納入各級國土計畫之內容。較過往(未有國土計畫法之前)具備更明確之</p>	第三章第一節	P.40

	法定指導效力，並且本團隊亦將透過後續之座談會、部門協商等，討論結合公共建設計畫編擬機制以利落實之可能。		
(二)涉及都會區域計畫議題方面，請思考既有土資場、垃圾處理設施等鄰避型區域設施之規劃，以及面對未來循環經濟的作為。	區域性公共設施議題已納入研析。	-	-
九、本署綜合計畫組林組長秉勳			
(一)委員所提重要意見，請規劃團隊參考對應調整，包括：議題分類可再研析如何明確對應主管機關；尚缺漏議題可再持續補足；計畫範圍之劃定方式可再釐清；都會區域計畫推動平台之階段設定及平台後續更明確之操作方式等。	遵照辦理。	-	-
(二)建議後續重點應針對各空間群之關鍵議題深入討論及研提對策。建議可先針對簡報 P.20-P.24，包括全國國土計畫、縣市國土計畫、國審會、行政院 99 年國土空間發展策略計畫中所提及議題，先行研析都會區域計畫可著力議題並研擬對應策略，以作為後續研提國審會報告之成果。此部分內容亦請規劃團隊納入下次工作會議討論事項。	遵照辦理。已針對全國國土計畫、縣市國土計畫、國審會、行政院 99 年國土空間發展策略計畫中所提及議題，先行研析都會區域計畫可著力議題及研擬對應策略，並納入第三次工作會議討論。	-	-
(三)國土空間發展願景難由單一空間部門自行擬定。	「空間發展願景」已納入為本計畫後續辦理事項之一。	圖 5-14	P.114
(四)報告書 P.51，所列國發會核列重大公共建設計畫之彙整表，請再補上各計畫之空間分布情形及各計畫之經費資訊，可藉以進一步研析。	遵照辦理。已補充各重大建設之經費、區域別及空間分布情形。	表 4-1、圖 4-1	P.55
(五)本案所建構完成之議題資料庫，後續可提供國土各區域中心運用，協助各中心分別往下延伸展開議題深化或對策之看法。	遵照辦理，本案所彙整議題資料庫將提供業務單位開放運用。	-	-
(六)建議規劃團隊可先行訪談了解「北臺區域發展推動委員會」之需求及運作方式，平台會議辦理前應先行了解部會政策、掌握縣市需求。	遵照辦理，將納入後續訪談規劃。	-	-
十、本署綜合計畫組			
(一)規劃團隊目前已將議題大致梳理完成，下階段將針對先期研究範圍（目前初步建議為南部區域）進行研析，並納入平台會議中進行討論，後續將形成較明確之策略方案；而非本次先期研究範圍之區域則建議給予原則性操作引導以供依循。	遵照辦理，已透過工作會議與業務單位討論研議各空間群關鍵議題之對策，並擇定先期研究計畫之示範區域，研擬較明確內容；而非本次先期研究範圍之	-	-

	區域則給予原則性建議。		
(二)目前所彙整議題，部分可能於各部門計畫中已有解決對策，未必均須透過都會區域計畫處理。	後續將透過工作會議與業務單位討論各空間群關鍵議題之對策，並擇定先期研究計畫之示範區域，就該示範區域之關鍵議題研析對策，並針對都會區域計畫工具可著力之處切入推動。	-	-
(三)後續針對各空間群彙整議題進行對策研提前，建議規劃團隊可於訪談時先行了解部門政策定位、關鍵議題是否已有相關計畫對應處理，與相關部門進行較密切溝通，俾助於後續進入平台會議討論對策時有較深入掌握。	遵照辦理，部門政策定位、相關議題是否已有相關計畫對應處理等，將納入後續訪談規劃之內容設計。	-	-
(四)規劃團隊初步建議將以南部區域進行深入討論，有關選擇南部區域之論述建議再予加強，可嘗試與全國國土計畫、縣市國土計畫、審議過程中提及之論述進行扣合；或說明南部區域時新性議題之重要性，以及其與公共建設計畫預算審議機制整合等相關論述。	遵照辦理，將再予補強說明本團隊建議選擇南部區域作為先期研究示範區域之相關論述。	第五章第一節	P.87
結論			
一、本案第一次期中報告內容原則同意，請規劃單位依契約書約定辦理後續事宜。	遵照辦理。	-	-
二、各出席委員及各單位代表意見（詳附錄發言要點），請規劃單位納入參考，並將意見處理情形對照表納入第二次期中報告書。	遵照辦理。	-	-

三、第二次期中報告審查意見及處理情形

(一)會議時間：111年8月9日(星期二)上午9時30分

(二)會議地點：營建署601會議室(視訊會議)

(三)會議主持人：蘇組長崇哲

(四)出席人員：(詳如簽到表)

(五)會議結論及發言要點：

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
一、吳委員清如			
(一)報告書 P.79, 表 4-10, 建議再補充「交通-城鄉」面向之跨域議題論述(如 TOD 即屬此類), 尤其以南部區域而言, 發展型態較為鬆散, 交通建設財務常難以永續, 交通廊帶週邊常需配置相關開發, 「交通-城鄉」面向議題應已長期持續存在; 而「產業-交通」面向之跨域議題, 除了原先所列內容之外, 建議應納入快速運輸(空運)之考量, 進一步了解南部機場是否足以支持 S 型半導體廊帶高附加價值產品之出口需求, 另上述內容應補充至報告書 P.101 之議題內容進行研析。	感謝意見, 已遵照補充「交通-城鄉」面向之跨域議題。而有關南部機場是否足以支持產品出口需求, 依據本計畫 111 年 11 月 10 日訪談國家科學及技術委員會南部科學園區管理局蘇振綱局長之結果, 其表示貨運部分主要仰賴高雄港及桃園機場(因小港機場沒有夜航), 目前沒有太大問題, 故此點並無新增納入研析議題。	表 4-11	P.84
(二)報告書 P.89 及簡報 P.27, 南部都會區域之上位政策背景似偏重產業觀點政策, 建議補充有關城鄉部門、交通運輸部門之上位政策內容。	感謝意見, 由於本南部都會區域範圍是因應配合臺商回台投資提供產業發展所需空間之國家政策, 故原先所列政策背景偏重產業政策。已遵照再予補充南部都會區域相關之城鄉、交通部門上位政策內容。	第五章第四節	P.118
(三)報告書 P.89, 目前蒐集之相關政策與計畫皆屬於近程計畫, 而都會區域計畫性質屬於全國性層級且為長期政策性計畫, 請再考量是否有其他國家長程政策或計畫, 以作為對於本都會區域計畫之指導。	本計畫蒐集國發會最新國家發展計畫及前瞻基礎建設計畫規劃期程皆為 110 至 113 年, 故暫無新增。	-	-
(四)報告書 P.107, 計畫範圍之劃定建議以「通勤資料」再加以檢視有無遺漏之鄉鎮區; 另建議應將自然地形界線(河川、丘陵邊界)等因素納入計畫範圍調整考量。	感謝指導, 已再予考量自然地形界線及通勤狀況調整計畫範圍, 並已透過訪談與相關部門、縣市政府代表討論再予修改確認計畫範圍。	第五章第三節	P.108

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
二、郭委員翦玉			
<p>(一)都會區域計畫之定位及功能部分：</p> <p>1.報告書 P.41「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「協調整合」較為妥適。</p> <p>2.報告書 P.41「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> <p>3.依據國土計畫法第 8 條第 2 項，已明定都會區域計畫之規劃方式包括「中央主管機關由上而下之規劃」及「縣市基於跨域需求而提出之規劃」等兩類方式，惟報告書 P.42 有許多論述並非屬「規劃方式」。另若屬跨行政區之單一部門議題，應無需透過都會區域計畫處理。</p> <p>4.報告書 P.43「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，……，協助加快改善土地問題，發揮跨部門綜效」，應屬都會區域計畫之「功能」論述，而非「啟動時機與推動機制」；另應再加以說明「土地問題」所指為何（如：用地取得、土地使用變更時程等）。又國土計畫法機制中，並無國土功能分區分類變更機制，則未來都會區域計畫何以解決「土地難題」，建議再予補充。</p>	<p>1.都會區域計畫之定位及功能部分此段文字已依據計畫進展大幅調整。</p> <p>2.依據國土計畫法第 8 條，「得就都會區域範圍研擬相關計畫內容……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，並可就都會區域的空間尺度，研擬較全國尺度更細緻之內容，協助解決跨縣市在空間發展或土地使用上的課題，故稱都會區域之功能包括全國國土計畫之補足。</p> <p>3.感謝指導，已調整為「規劃方式」。若屬跨行政區之單一部門議題，無需透過都會區域計畫處理，本計畫以處理跨縣市區域且跨部門議題為主。</p> <p>4.所指土地問題是指內政部權限下之土地使用權及主管權，包括：計畫指導、土地開發審議及國土計畫法第 17 條「各目的事業主管機關興辦性質重要且在一定規模以上部門計畫時，應於先期規劃階段徵詢同級國土計畫主管機關意見」等。未來都會區域計畫將以完成「空間發展計畫」、「土地使用計畫」內容作為主要重點，據以銜接國土計畫法相關條文工具，以發揮計畫引導功能。對於引導發展之方式可劃分為空間發展計畫及土地使用計畫（應經申請同意及使用許可）2 類：</p> <p>(1)空間發展計畫之引導方式</p> <p>A.透過國土計畫法第 17 條，部門計畫先期規劃階段應徵詢同級國土主管機關之意見。</p> <p>B.指導應經申請同意或使用許可之許可條件擬訂。</p> <p>(2)土地使用計畫之引導方式</p> <p>A.透過國土計畫法第 22 條，</p>	第三章第一節	P.40

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
	指導調整國土功能分區、分類。 B.透過國土計畫法第 23 條，指導另訂土地使用管制規定。		
(二)都會區域計畫之計畫範圍界定部分： 1.計畫範圍之界定應有以下兩種方式，本計畫目前是採「以議題決定範圍」之方式。 (1)以「議題」為出發，進而決定議題所涵括之範圍，則該範圍將會隨議題而變動，可能同一縣市範圍因不同議題而分屬於不同都會區域。 (2)決定「空間範圍」後，再針對該範圍內之「部分特定議題（非全盤性議題）」進行研析。 2.承上，依據國土計畫法第 8 條第 2 項，由「中央主管機關研擬」之都會區域計畫或許可採用「決定空間範圍後再找議題」之作法；而由「直轄市、縣(市)政府共同研擬」之都會區域計畫則採用「決定特定議題後再決定範圍」之作法，請規劃團隊參考。	依據業務單位指導，本案主要以「議題」為導向。首先以「三個區域(北部、中部、南部)」作為議題彙整時的空間區域劃分，再依據議題關聯性所形成之「七個空間關聯群」作為都會區域規劃範圍，並依據所研擬之都會區域計畫範圍之劃設原則，包括議題影響範圍、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，以經濟產業、交通運輸、城鄉發展三種機能跨域議題涉及範圍之聯集，作為計畫範圍。並於訪談時與相關部門及縣市討論計畫範圍。	第五章第三節	P.108
(三)都會區域計畫之重要關鍵議題部分： 1.報告書 P.53~P.55，提及城鄉發展部門政策似皆屬於全國性議題，而非針對特定都會區域範圍之議題。 2.報告書表 4-3~表 4-5，建議將「重要建設元素」及「議題」分別論述。	1.感謝意見，由於目前並無針對南部區域之特定城鄉發展計畫，而在全國國土計畫中，住宅部門及公共設施部門發展策略，亦皆為全國適用之通案性策略，並無針對區域特性之差異策略，此亦顯示區域性空間規劃之需要。 2.遵照辦理。	表 4-3~表 4-5	P.73、 P.75、 P.77
(四)都會區域計畫之先期研究計畫部分： 1.大南方計畫請進一步確認其是否已有明確核定。 2.報告書 P.84，提及之「藍色經濟帶」定義為何，因藍色經濟帶通常係與海洋產業有關，又其在 S 型半導體廊帶內扮演角色為何。 3.報告書 P.108，計畫範圍之劃設原則中有關「交通運輸路網關聯範圍」之選定方式為何，建	1.大南方計畫是屬於「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。 2.考量「藍色經濟帶」與本次探討科技產業廊帶議題較無關，已刪除相關內容。 3.«交通運輸路網關聯範圍»主要是以重要交通路線經過及場站所在鄉鎮區位作為判	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
議再補充說明南部都會區域計畫範圍之劃設原則。	定。		
(五)都會區域計畫之推動平台部分： 1.「法定計畫階段」與「公告實施階段」之推動平台建議可考慮整合，目前設定「公告實施階段」之主要任務為計畫管考，惟推動平台之重要任務係各部門必須在符合都會區域計畫之空間發展構想下，提出各自部門實質建設計畫，故過程中將涉及協調及整合事務，因此建議將實質規劃及公告實施階段之平台予以整合，並建議平台參與對象為副首長以上。 2.「先期規劃階段」之推動平台工作任務包含釐清都會區域計畫之定位、功能、計畫內容、如何規劃推動等，本計畫目前即處於該階段，屬於技術幕僚之角色，不需法源。至於未來個別都會區域計畫研擬前，是否皆需要成立先期規劃階段之平台，建議再研議。 3.相較於「先期規劃階段」之平台屬於技術幕僚之角色，不需法源；「公告實施階段」之推動平台則建議參考區域計畫法之「區域計畫委員會」，具備法源、組織、經費來源等，以利實質推動。	1. 感謝委員建議，原先參考第一次期中審查委員意見，分就三階段分別探討「推動平台」之規劃，三階段平台具有不同任務。經參考日本廣域計畫之平台運作經驗，考量「法定計畫階段」與「公告實施階段」之推動平台具有不同之任務，爰目前仍保留三階段平台。 2. 建議未來個別都會區域計畫研擬規劃皆需要成立先期規劃階段之平台，以召集相關單位共同參與辦理先期研究範圍內之跨域議題之研析、策略方案之討論協商及整合事務等。 3. 遵照辦理。	第六章第二節	P.147
三、本署綜合計畫組蘇組長崇哲			
(一)請規劃團隊加速啟動辦理相關部門及縣市訪談及各項會議，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，以具體形成一都會區域計畫法定計畫為主要目標。	遵照辦理。	-	-
(二)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	已遵照指示，再予限縮收斂議題於「內政部權責下可處理之議題」，並以對應國土計畫法之工具為核心，建議各議題之處理方案。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
以收斂最急迫待解決之重要議題，並聚焦於提出相關議題之具體可行處理方案。			
四、本署綜合計畫組廖副組長文弘			
(一)本署推動都會區域先期研究計畫後續係以完成一都會區域計畫法定計畫為目標，而法定計畫內容需取得其他目的事業主管機關與本署合作意願，方能使該計畫具體落實。請規劃團隊後續辦理相關部會訪談時，務必將上述需求加以傳達。	遵照辦理，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。	第七章第一節	P.152
(二)考量南部都會區域先期研究示範計畫未來將形成法定計畫，其計畫內容之相關用語、引述依據需較為精準嚴謹，業務單位將進一步指導。	遵照辦理，後續研擬之「南部都會區域先期研究計畫」內容，將透過工作會議與業務單位密切討論確認。	-	-
(三)有關本都會區域計畫作為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，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，並思考如何轉化為撰寫南部都會區域先期研究示範計畫之內容。	遵照辦理，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」各相關對應章節之內容。	第五章第三節~第五節	P.108
五、本署綜合計畫組			
(一)有關報告書 P.92 及簡報 P.72 所提及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經核定之計畫，並補充相關資料來源。	大南方計畫是屬於「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。	-	-
(二)報告書 P.40，有關都會區域之定義，考量國土計畫法第 3 條第 4 款已針對都會區域進行定義，建議以國土計畫法之定義為準。	已遵照修正。	第三章第一節	P.40
(三)報告書 P.41，都會區域計畫之定位，「協助相關部門研擬空間發展策略…」，建議修正為「協調整合相關部門之空間發展策略」。另有關於都會區域	該部分文字已整體調整刪除。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。			
(四)報告書 P.101 至報告書 P.103 所列南-1：S 型半導體廊帶範圍關鍵議題彙整，與簡報所列有所出入，建請予以修正。	已遵照修正。	第五章第三節	P.108
(五)報告書 P.108 表 5-3 採聯集方式，將涉及經濟產業、交通運輸、城鄉發展相關議題之鄉鎮區納入 S 型半導體廊帶範圍，經檢視該廊道範圍部分鄉鎮區係因交通運輸、城鄉發展關聯而新增納入。惟查報告 P.101-P.104 分析多著重 S 型廊道之產業議題，僅 P.105、P.106 以圖示方式呈現城鄉、交通問題，建議可再補充說明 S 型廊帶都會區內所面臨之城鄉、交通問題，以完備 P.109 計畫範圍論述之完整性，後續亦可對都會區因城鄉、交通交叉衍生之課題研擬策略加以因應。	計畫範圍已再經由訪談時與相關單位及縣市再予討論確認。	第五章第三節	P.108
(六)簡報 P.43 後續辦理訪談、座談會及論壇，目前訪談對象僅包含高雄市政府都市發展局，尚缺臺南市政府都市發展局、南科管理局等機關，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。	遵照辦理。已新增納入訪談對象，並提工作會議與業務單位討論後辦理完成。	第七章第一節	P.152
(七)簡報 P.44，有關國土計畫推動期程部分，考量直轄市縣市國土計畫與國土功能分區圖係為一體，故縣市國土計畫通盤檢討之時程，應於國土功能分區公告實施（即 114 年 4 月 30 日）後計算通盤檢討時程，故建議修正縣市國土計畫通盤檢討期限為 119 年 4 月 30 日完成。	遵照修正。	-	-
六、交通部運輸研究所（書面意見）			
(一)報告書 P.27、P.28 有關臺北市願景計畫之首都圈議題，包含松山機場遷建、高鐵延伸宜蘭等論述均與現況有些差異，如：高鐵路線經過翡翠水庫集水區，雖屬於文獻回顧範疇，	已遵照修正。	第二章第二節	P.28

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
惟仍建議加以標註資料來源，避免外界錯誤解讀。			
(二)報告書 P.49 政策盤點中係以高速鐵路通車做為重要分野，惟敘述中尚包含國道公路系統之議題，建議調整撰寫方式。	已遵照修正。	第四章第一節	P.51
(三)報告書 P.51 所提及之新型態交通運輸系統(如:PRT)，本所前於第1次報告提及本系統在國外多半使用於機場等特定區域，研究團隊亦回應本案例僅係彙整各部門重要政策內容，後續仍將視空間群之規劃需求而定。惟本案係屬於都會區域運輸方案之解決，PRT系統運量相當低，對於都會區之運輸幫助十分有限，是否宜納入報告書中做為舉例項目，仍建議研究團隊再予考量。	感謝指導，已刪除新型態交通運輸系統(如:PRT)等相關內容。	第四章第一節	P.52
(四)報告書 P.81 有關嘉義市及嘉義縣之交通問題中提及嘉義BRT運量已達飽和，惟經查目前之BRT班次，7211路線自朴子轉運站-嘉義公園、7212路線自高鐵嘉義站→嘉義市轉運中心，其班次大約為半小時一班，尖峰時間至多為10分鐘左右，似仍有增班之可行性，是否以運量已飽和為論述焦點，建議再予考量。	感謝指導，已遵照刪除。	第四章第三節	P.83
(五)報告書 P.87 南部地區在科技產業園區快速發展下，臺南及高雄地區的整合發展確有探討之需求，惟 P.106 頁所提之半導體廊帶範圍之交通運輸路線檢視中，說明目前兩市間之交通運輸並未提出與產業廊帶良好配合思維，考量運輸需求分析及當地民眾之生活習慣均將影響大眾運輸使用量，僅透過產業概況推論，立論基礎可能有所不足，爰建議可與兩市政府詳細討論後再下結論。	感謝建議，本團隊目前是就不同部門資料分析疊圖，就空間佈局之串聯上認為無良好配合規劃，而透過訪談相關單位已確認確實有相關交通議題及需求。	-	-
(六)未來若希望達到永續運作的目標，需具有實質解決問題的	感謝建議，本案進行訪談、座談會時，已將國土計畫工具可釋放	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
功能，如：希望南部 S 型廊帶中，兩市所規劃的捷運系統改線或新增路線，在區域平台中應透過哪些法制化程序才能達成，建議可在本次訪談、座談會等場合加以彙整及了解，以利未來政策溝通能順利推動。	之利多、可達成之成效，作為後續與其他部門協調之誘因，以協調整合出具體可行方案為目標。		
<p>(七) 本所 110 年辦理「南部區域陸路運輸系統發展策略研析」計畫，綜整南部區域主要運輸發展課題可歸納為 6 大面向，建議納入參考：</p> <p>1. 國際海空港聯外運輸課題</p> <p>(1) 港口聯外公路系統之行車效率與可及性有待提升。</p> <p>(2) 機場聯外公共運輸接駁服務之品質與便利性有待提升。</p> <p>2. 城際運輸系統課題</p> <p>(1) 城際南北向旅次集中於國道 1 號，通勤尖峰重現性壅塞。</p> <p>(2) 城際東西向高快速路網尚待串聯，行車效率有待提升。</p> <p>(3) 城際公車客運路線與地區接駁路線有待整合。</p> <p>3. 都市運輸課題</p> <p>(1) 市區幹道尖峰通勤時段壅塞，行車效率有待提升。</p> <p>(2) 市區道路整體架構尚需調整，路網功能需持續強化。</p> <p>(3) 市區公車層級定位有待優化，幹線服務有待提升。</p> <p>4. 偏鄉及弱勢族群運輸課題</p> <p>(1) 偏鄉運輸需彙整多方意見，才能掌握地方實際需求。</p> <p>(2) 偏鄉運輸仰賴中央財務支援，服務永續性有待提升。</p> <p>5. 重要工業區或科學園區聯外運輸課題</p> <p>(1) 產業開發計畫未來引入人口，預期對市區幹道產生衝擊。</p> <p>(2) 產業園區通勤以私人運具為主，公共運輸服務競爭力低。</p> <p>(3) 產業園區尖峰時段聯外幹道壅塞，行車效率有待提升。</p> <p>6. 重要觀光景點聯外運輸課題</p> <p>(1) 觀光旅次具有明顯集中性，需</p>	已遵照納入「南部區域陸路運輸系統發展策略研析」計畫中所提及之南部區域主要運輸發展課題。	第五章第四節	P.129

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>因應旅次特性精進管理手段。</p> <p>(2)公車客運相較於私人運具，對觀光旅次之競爭力較低。</p> <p>(3)路幅狹小或路網單一之景點，假日觀光旅次不易紓解。</p>			
七、高雄市政府經濟發展局(書面意見)			
<p>(一)有關用水量、用電量之評估納入都會區域計畫進行分析及指導確有其必要，因現行計畫審查模式皆由目的事業主管機關就事業內容個別審查釐清園區引進產業類型及規模所需用水用電總量，而於先期空間規劃計畫中，將只能夠指認區位、範圍，以及預期引進產業樣態(隨時依政策方向變動)，無法確切進行估算而無整體計畫或總量之引導，考量用水及用電量涉及發電廠區位、工業與民生用電分派不同，而有其專業分析項目，建議由台灣自來水公司以及台灣電力公司，於都會計畫或全國國土計畫中，說明各縣市確切可供產業發展用水及用電總量，納入都會區域計畫供各縣市政府參酌評估。</p>	<p>經業務單位建議，水電資源是可配合產業進行調配，非必須透過空間計畫解決的課題，故已遵照刪除。後續有關南部都會區域科技產業廊帶範圍議題，將進一步限縮聚焦於「內政部權責下可處理之議題」。</p>	-	-
<p>(二)有關報告書所列第 102 頁空污總量管制區可能影響區域之產業發展承載量，建議不宜納入都會區域計畫，因空污總量需有確定之產業引進範疇、規模始可進行換算，而都會區域計畫、直轄市縣市國土計畫中，僅針對未來園區開發區位進行匡列，其內部預期設廠數量、確切引進類型尚未可知，建議空污總量不宜納入空間計畫管制。</p>	<p>已遵照刪除。</p>	-	-
<p>(三)認同南部區域之產業用地總量可因應政策更新而進行檢討提升或調節，如報告書第 102 頁、簡報第 34 頁所提大南方大發展政策，惟市場驅動與國際情勢亦瞬息萬變，爰建議針對產業發展之總量評估是否可更具彈性？</p>	<p>感謝建議，由於產業受國際情勢、市場因素等影響，區域產業發展之總量不易也不宜明確計算，目前本計畫採以指認南部都會創新產業廊帶之優先發展區之方式，建議產業可優先引導投入之區位，至於總量則保留彈性，視產業政策需求而定。</p>	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
結論			
一、本案第二次期中報告內容原則同意，請規劃單位依契約書約定辦理後續事宜。	遵照辦理。	-	-
二、各出席委員及各單位代表意見(詳附錄發言要點)，請規劃單位納入參考，並將意見處理情形對照表納入期末報告書。	遵照辦理。	-	-

附錄三 歷次工作會議意見及處理情形

一、第一次工作會議意見及處理情形

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

(二)會議地點：營建署 107 會議室

(三)會議主持人：林組長秉勳

(四)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

(五)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 7-9	P.149
(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 7-9	P.149
(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 7-9	P.149
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。	第二章第一節	P.13
(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	P.27

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(三)文獻回顧部分除了盤點彙整，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。	已遵照增補本計畫對於都會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。	第三章	P.40
(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。	第四章第三節	P.70
(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)。	相關部會涉及空間規劃或土地使用之跨域政策中，涉及空間規劃或土地使用之跨域內容已增補納入。	第四章第一節	P.49
(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。	第四章第三節	P.66
(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。	第四章第三節	P.66
(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	感謝指導，本計畫目前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
畫能處理議題等)。			
(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。	第六章第二 節	P.131
(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、 其他等部門面向進行分類 外，亦參酌本案期初審查委 員意見，進行「議題樣態分 析」，分為「仍存在、尚待 研處者」、「已有一定程度處 理者」、「無具體構成都會區 域之議題者」；並進一步進 行「議題屬性分類」，分為 「與規模經濟有關者」、「與 資源互補或相互分工有關 者」、「與區域性公共設施設 置或服務相關者」。	第二章第四 節	P.36
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。	圖 4-2	P.61
(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。已提出本計畫對 於都會區域計畫之定位、功 能、範圍、規劃方式及推動 策略之相關看法與建議。	第三章	P.40
(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	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。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
通、產業、城鄉及其它(防災、生態)四大面向來研析。			
(五)部門難以提出空間資訊，空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。	本計畫已有盤點交通、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。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。	第四章第一節	P.49
(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，目前已參照計畫推動過程中歷次相關意見，調整議題優先篩選原則為「議題之利害關係人具備推動意願及共識」、「議題具急迫性」、「議題具重要發展需求性」。	第三章第三節	P.46
(七)有關演講邀約對象，同意郭翡玉(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。目前已完成辦理之系列演講成果已彙整於報告書。	第七章第一節	P.136
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。	第二章第一節、表2-2	P.15
(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。	第二章第二節、表2-6	P.25

二、第二次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111年3月8日(星期二)上午9時30分

(二)會議地點：營建署105會議室

(三)會議主持人：林組長秉勳

(四)出席人員：張簡任技正順勝、朱簡任技正偉廷、張科長誌安、林幫工程司逸璇、蔡幫工程司佺蒼、本署城鄉發展分署、國立成功大學張計畫主持人學聖、陳協同主持人姿伶、石協同主持人榮豐、程專任助理韋涵

(五)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)後續工作會議應逐次針對數個關鍵議題，提出解決對策與實質方案共同討論，持續累積內容後再進一步與部會協商。	遵照辦理，後續工作會議擬逐一針對本計畫劃分之空間關聯群，實質討論該空間範圍內之跨域議題及對策方案。	-	-
(二)「平台」之啟動方式、運作機制、時程規劃等推動構想應及早確認，針對議題形成解決對策與實質方案後，即可透過平台對話，此部分內容應納入下次工作會議討論。	遵照辦理，有關「平台」之推動機制設計，已納入第一次期中報告，後續將依據第一次期中報告審查意見進行調整，並持續與業務單位討論。	第六章第二節	P.131
(三)有關後續演講時程規劃，應進入下一階段，針對關鍵議題有初步看法及方案後，再配合實質需求，擇定特定對象。	有關後續演講規劃，將針對各空間範圍之關鍵議題有多討論，形成初步看法及策略方案後，再視需求辦理。	-	-
(四)建議本案後續各次工作會議時間可預先排定，保留例行性討論時間，亦可依議題需求彈性加開。	遵照辦理。	-	-
(五)另每次工作會議資料，應報告前次工作會議結論之辦理情形。	遵照辦理。	-	-
報告案議題二：期初審查意見回覆確認，及有疑義之部分意見討論			
(一)本計畫為「議題導向」，目的為掌握關鍵議題並嘗試提出解決方案，而議題彙整形式或篩選過程之方法論，原則尊重規劃團隊。	感謝意見，有關議題之彙整及關鍵議題之篩選方法及程序，本計畫已研擬納入報告。後續將再依審查會議或相關會議之專家意見持續滾動調整。	第四章第二節、第四章第三節	P.60
(二)議題整理方式依據區域(北、中、南、東)、部門(交通、產業、城鄉)，或是規劃團隊所提出之「樣態分析」或「屬性分類」	感謝意見，本計畫已參酌期初審查委員意見，將所節錄的相關論述進行「議題樣態分析」，分為「仍存在、尚待	第二章第四節	P.36

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
原則尊重。	研處者」、「已有一定程度處理者」、「無具體構成都會區域之議題者」。再者，參考過去國發會所發表過的跨域合作經驗，將跨域議題進行「議題屬性分類」，分為「與規模經濟有關者」、「與資源互補或相互分工有關者」、「與區域性公共設施設置或服務相關者」。		
(三)重大建設區位選址、資源投入時應以空間規劃作為基底，而非單一部門決定，故應從都會區域角度形成有別於現況之決策模式。如：高鐵北端延伸之宜蘭之議題、桃園煉油廠曾建議遷移到臺北港之相關討論。以上議題即可嘗試以都會區域整體空間發展是否有效率之觀點進行論述，加以說明其必要性，給予區位指導原則，如區位未必恰當，則可給予調整建議。	感謝指導，本案後續亦將以都會區域整體空間發展之觀點，針對各空間範圍之跨域議題進行深入研析，並嘗試就相關議題或重大建設計畫，研提策略建議或空間指導原則。	-	-
(四)承上，配合國土計畫法第 17 條，各目的事業主管機關興辦性質重要且在一定規模以上部門計畫徵詢本部時，相關論述即可作為指導或調整建議。	敬悉。	-	-
(五)中央部會或縣市政府願意參與本計畫平台之關鍵在於「預算資源」及「法定工具」，相關說明提供規劃團隊作為後續執行參考： 1.「預算資源」部分，可考量本計畫之平台機制是否可能與國發會重大公共建設預算之審議機制適度相結合，如部門所提出公建計畫必須與都會區域計畫相符，方准予其預算。 2.「法定工具」部分，則包括國土功能分區、土地使用管制、容許使用規定等，在合理範圍內土地使用主管機關可利用法令工具協助其他部會解決土地使用或空間區位之問題。如過去請縣市區域計畫提出得申請設施型使用分區之區位，針對區	本團隊贊同本計畫平台或本計畫發揮實質效果之關鍵在於「預算資源」及「法定工具」。故本計畫於「都會區域計畫之規劃方式」特別說明營建署角色較不易推動「預算引導」，然可藉由包括：計畫指導、土地開發審議及「應於先期規劃階段徵詢同級國土計畫主管機關意見」等工具，或是國土永續發展基金之運作，做為推動跨域合作之策略資源。 並且建議都會區域計畫之規劃成果最後應循檢討程序納入各級國土計畫之內容(配合國土計畫法§15)，嘗試結合公共建設計畫編擬機制以落實，發揮積極引導國土	第三章第一節	P.40

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
域計畫指認產業用地之發展區位，則後續在土地使用變更或其他行政程序作業上可以較快速。	空間發展的功能。		
(六)另針對本署城鄉發展分署辦理「106 年全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案」之經驗，提供規劃團隊參考： 1.該委託案關鍵議題篩選方式係透過舉行論壇，由地方政府決定及研提解決方向。 2.有關「平台」部分，建議本案平台組織必須具備規劃能力、決策能力(具體解決衝突之能力)，以及需界定權利關係人。 3.都會區域計畫應由下而上醞釀、由上而下決策。 4.該委託案於辦理過程，相關專家學者建議，平台組織應為常設機構；財源短期由國發會、內政部編列預算協助，長期則建議可透過財政收支劃分法修正。	1.本計畫已研擬一套關鍵議題篩選方式，主要包括「建立議題資料庫」、「篩選關鍵跨域議題(1.0)」、「研析深化關鍵議題(2.0)」等三大程序。後續亦將透過平台會議與各部門及各縣市進行議題討論並研提解決策略。 2.本計畫將透過「辦理系列演講、論壇、座談會及訪談」，協助本計畫鎖定都會議題之相關利益關係人，以作為後續建構及運作本案「平台」之前置作業。 3.遵照辦理。已於「都會區域計畫之規劃方式」中說明，都會區域計畫應是充分尊重地方意見(具備由下而上之內涵)，以及其他部會意見所形成具共識之「協作式規劃」。 4.感謝意見，已納入本案平台機制設計酌參。	第四章第二節、第六章第二節	P.60、P.131
討論案議題一：都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程說明及成果			
(一)都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程中，研析深化關鍵議題(2.0)提及「釐清議題之間的競合、網絡關係」所指為何，請再進一步說明。	「關鍵議題(1.0)」是篩選自本計畫彙整各類來源所建立議題資料庫之結果，而「研析深化關鍵議題(2.0)」則是依據本團隊之規劃專業，嘗試分析個別不同議題之間在空間上可能衍伸之各種互動網絡關係(因果、互補、競合...等關係)。	第四章第三節	P.70
(二)議題之樣態分析中，「○：已解決或已做適當研處者」建議調整為「○：已有一定程度處理」，並應考量其後續仍可能衍生之問題，保留仍可能納入關鍵議題一併考量之空間，且部分議題也有可能在今環境狀況、法令(已有國土計畫法)下	已遵照調整為「○：已有一定程度處理」，此類相關論述或議題已大致有所對應處理，本案暫以「○」符號標示之，然而未來此類議題是否衍生出其他課題或影響，未來仍保留納入本案討論之空間(所有議題論述無論其樣態	附錄一	P.153

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
產生不同新觀點、新處理方式。	或屬性，皆仍保留於本案議題資料庫中，後續可依各空間範圍討論研析情形，依實質需求斟酌納入議題)。		
(三)議題之篩選原則中，「時新性」、「策略性」等原則之論述建議再補充說明。	遵照辦理。已補充說明「時新性」為「近期才被提出討論；在縣市國土計畫首次被提出；或因近年部門重要政策推動，所衍生之相關議題」。「策略性」為「可隨著社會關注程度、社會輿論或政黨輪替等變動因素，而彈性納入考量之議題。如：被社會輿論高度關注、相關部會首長特別提出之議題」。	第三章第三節	P.46
討論案議題二：四場演講及期初審查意見內容，彙整回饋納入本計畫之說明			
(一)針對目前已舉辦之四場演講及期初審查意見，規劃團隊所彙整針對都會區域計畫之「計畫定位」、「計畫功能」、「計畫範圍」、「規劃方法」等，原則同意，並納入本案後續執行基調。	感謝意見，已參酌相關會議辦理之成果蒐整各方意見後，提出本計畫對於都會區域計畫之「定位」、「功能」、「計畫範圍」、「規劃方法」等之觀點與建議，以作為本案後續推動基礎。	第三章	P.40
(二)針對各演講者演講內容，請規劃團隊就以下幾點再納入後續探討及考量： 1. 跨域城鄉及交通規劃經驗分享（講者：吳清如） (1)簡報 P9，所列規劃課題及挑戰，請規劃團隊酌參，並考量本計畫在現今趨勢下之課題及挑戰為何。 (2)簡報 P21-P24，所列南部區域邊緣化及危機，並以科學統計資料進行論述及分析，建議本計畫可參酌其整理方式，以現階段重新檢視。 (3)簡報 P66-P68，所列都會大型鄰避設施整體調整計畫、高齡少子化設施因應調整計畫等內容，請規劃團隊納入參考。	(1)遵照辦理，酌參考量納入現狀及未來可能面臨議題之彙整。 (2)遵照辦理，以科學資料進行論述。 (3)酌參作為區域性公共設施議題之參考。	-	-
2. 跨域治理（講者：郭翡玉） (1)國發會過去推動之前瞻性計畫、戰略計畫等是否有在持續推動？國土空間發展策略計畫之前尚有哪些基礎研究？亞太營運中心、自由貿易港等願景	(1)感謝指導，已將空間發展願景納入後續應完成項目。 (2)納入後續研析。 (3)遵照辦理。將遵照彙整重大建設計畫之空間區域、	圖 5-14、表 4-1、圖 4-1、第三章第一節	P.114、P.55、P.59、P.42

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>是否仍維持？此類國土空間架構及願景之計畫如必要，亦可建議後續國土永續發展基金優先執行推動之基礎研究。</p> <p>(2)「城市區域」是否仍存在，或是否應以其為雛型進行適當調整，並在都會區域計畫中適當延續，建議規劃團隊再思考。</p> <p>(3)重大建設計畫之空間分布、預算關係、區域投入等資訊亦可納入參考。</p> <p>(4)另外，有關都會區域計畫之規劃方式，請規劃團隊於報告中論述清楚，應為內政部由上而下擬定，同時充分尊重地方意見(具備由下而上之內涵)，以及其他部會意見所形成具共識之協作式規劃。</p>	<p>預算等資訊。</p> <p>(4)已遵照納入於「都會區域計畫之規劃方式」中說明。</p>		

三、第三次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111年5月12日(星期四)下午2時30分

(二)會議地點：本署601會議室(視訊會議)

(三)會議主持人：林組長秉勳

(四)出席人員：廖副組長文弘、張科長誌安、林幫工程司逸璇、本署城鄉發展分署姚正工程司佳君、國立成功大學張計畫主持人學聖、閻協同主持人永祺、葉協同主持人如萍、石協同主持人榮豐、程專任助理韋涵

(五)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
報告案一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
一、請受託團隊修正工作進度甘特圖，分別標註規劃(預定)時程與實際時程，以利檢核。	遵照辦理，已於甘特圖上分別標註預定時程與實際時程。	表7-9	P.149
二、原預定第四次工作會議為6月1日較為急迫，請業務單位再與受託團隊協調其他時間。	遵照辦理，排定於6月15日。	-	-
報告案二：第二次工作會議及第一次期中審查意見回覆及部分意見討論			
一、第2次工作會議報告案二(五)處理情形，提及「土地使用權之主管權」較不易理解，建議調整說明內容包括：計畫指導、土地開發審議及國土計畫法第17條「各目的事業主管機關興辦性質重要且在一定規模以上部門計畫時，應於先期規劃階段徵詢同級國土計畫主管機關意見」等。	已遵照補充說明有關土地部門可茲運用之工具包括：計畫指導、土地開發審議及「應於先期規劃階段徵詢同級國土計畫主管機關意見」等。	-	-
二、針對第2次工作會議及第1次期中審查意見之處理情形，請受託團隊配合本案辦理進度，持續滾動修正。	遵照辦理。	-	-
討論案議題一：「南-2：科技產業廊帶範圍」關鍵議題之對策方向研析			
一、針對本案後續執行方向，建議如下： (一)原則同意受託團隊先以「南-2：科技產業廊帶範圍」及議程資料P.12表6建議討論內容作為後續研究重點，惟請受託團隊補充相關數據資料予以佐證S廊帶確已形成，並指認出行生議題所涉及之空間範疇(如涉及之行政區)。	已補充相關數據分析資料佐證說明相關議題。	第五章第二節、第五章第三節	P.89、P.101
(二)在前述空間範疇內，以集約發	遵照辦理，已初步整理條列	第五章第二	P.89、P.101

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
展、高鐵 TOD 或其他重要規劃理念導向為發展願景之下，檢核是否存在衝突議題，如分析 S 型半導體產業廊帶之產業分布現況（如科學園區、產業園區及產業用地）及其部門計畫或公共建設計畫，與目前縣市國土計畫（主要著重於城鄉發展地區第 2 類之 3 及未來發展地區分布及總量）、國土功能分區劃設成果草案等，並將本次會議內容加以整理為條列式關鍵議題，提供業務單位進行確認，據以針對鎖定之議題提出初步對策方案，並作為後續訪談及相關會議之推動基礎。	式關鍵議題提供業務單位，並持續補充相關分析內容。	節、第五章第三節	
(三)另考量都會區域計畫之擬定及審議為內政部之權責，請受託團隊後續應以內政部為主體，針對上開議題及對策方案，研析都會區域計畫如何透過國土計畫法工具(如第 17 條、第 19 條、第 22 條、第 23 條及第 24 條等)，據以偕同各部會及地方政府達成。	有關後續對策方案主要將對應國土計畫法工具(如第 17 條、第 19 條、第 22 條、第 23 條及第 24 條等)提出；另外，在上開工具之外，其他可茲運用之機制，如：運用國土永續發展基金、其他部門資源整合統籌或結合公建計畫編擬機制等，亦將提出相關建議。	第五章第三節	P.110
二、針對科技產業廊帶分析部分： (一)從規模經濟觀點，科技產業廊帶之空間範疇上係以南臺南、北高雄及南高雄、屏東北為雙核心範圍，並衍生相關交通及城鄉課題，透過產業軸帶、居住聚落、高鐵軸帶及其他運輸系統之串聯整合，始形塑出都會區域之雛形。	敬悉。本計畫已補充科技產業廊帶範圍之產業用地分布分析，並對照城 2-3、未來發展用地，以掌握其空間發展樣貌，並進行關鍵議題之圖面及相關資料之深化研析。從各關鍵議題探討其衍生之規劃需求，並研擬本計畫之對應作法，形成南部區域都會先期研究計畫之整體操作架構及雛形。	第五章第三節	P.101
(二)惟廊帶之形成非一步到位，係以現有雙核心發展為基礎，並透過長期醞釀進而形成網絡，故廊帶範圍內之個別簇群發展應有短、中、長期程。	遵照辦理，後續研擬發展方案將考量期程階段，惟仍需後續與各部門訪談協商其推動策略及進程後訂定。	-	-
(三)促成廊帶內都市網絡發展之工具或對策，應在於都會區域計畫中載明，於計畫審議時(如相關開發計畫未來申請由未來發展地區變更為城 2-3，於審議	遵照辦理，本計畫欲建構一套區域城鄉發展之總量及區位準則，即可扣合國土計畫法之審議工具，針對符合總量及區位準則者予以同意開	第五章第三節	P.110

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
過程中針對符合科技產業廊帶之發展目標者予以加分),使都會區域計畫發揮其效力,以協助其他部會及地方政府。	發或加分。		
三、其他建議： (一)日本廣域國土計畫的操作原則、成功因素，亦可提供本案參考。	遵照辦理，將納入本案研析。	-	-
(二)半導體產業之產業特性、佈局及空間需求請再分析釐清，必要時可安排訪談請益國家科學及技術委員會及經濟部。	已遵照納入訪談規劃。	-	-
討論案議題二：本案後續各項工作推進規劃			
一、考量討論案議題一整理結果更聚焦後，再律定訪談對象及實質推動內容較具體，建議留待下次工作會議討論。	遵照辦理。	-	-
討論案議題三：都會區域計畫長期各階段應推動事項規劃			
一、受託團隊建議所擬長期各階段應推動事項規劃，應預留都會區域計畫二級審議時間，以及形成共識、發揮指導效益之餘裕時間，故建議規劃時程應再提前半年至一年。	已遵照提前各項事項規劃推動時程。	-	-
二、本次南部區域先期研究計畫有一定完成度後，作業單位可先行評估其他區域都會區域計畫辦理之必要性，預先形成新委託研究計畫。	遵照辦理。後續將依南部區域先期研究計畫進度，循序評估辦理其他區域都會區域計畫之必要。	-	-
三、都會區域計畫之其他基礎研究，建議可再更具體說明其應用方向，並可針對本次南部都會區域先期研究計畫辦理過程中所面臨瓶頸或缺漏資料，建議相關主題式研究，以供各國土區域平台中心研究參考，另案形成新研究計畫(各類區域性公共設施、引導南部區域綠能政策或空間佈局等議題研究，可優先考量)。	遵照辦理，已提出都會區域計畫之其他基礎研究建議。	第七章第二節	P.150

四、第四次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111 年 7 月 19 日(星期二)下午 4 時

(二)會議地點：本組會議室

(三)會議主持人：蘇組長崇哲

(四)出席人員：廖副組長文弘、張科長誌安、3 科、本署城鄉發展分署、國立成功大學

(五)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
一、本案後續執行整體性意見			
(一)都會區域計畫應發揮積極引導發展之功能，惟「如何引導」，為本計畫後續應思考重點。	遵照業務單位指導，本案後續將以完成「空間發展計畫」、「土地使用計畫」內容作為主要重點，據以銜接國土計畫法相關條文工具(第 17 條、第 22 條、第 23 條等)，以發揮引導功能。	-	-
(二)國土計畫法之架構係透過「計畫」來引導發展及進行管制，對於引導發展之方式可劃分為空間發展計畫及土地使用計畫（應經申請同意及使用許可）2 類： 1. 空間發展計畫之引導方式 (1)透過國土計畫法第 17 條，部門計畫先期規劃階段應徵詢同級國土主管機關之意見。 (2)指導應經申請同意或使用許可之許可條件擬訂。 2. 土地使用計畫之引導方式 (1)透過國土計畫法第 22 條，指導調整國土功能分區、分類。 (2)透過國土計畫法第 23 條，指導另訂土地使用管制規定。	遵照辦理。本案後續將以「空間發展計畫」、「土地使用計畫」內容作為後續研擬都會區域先期研究計畫之主要重點，並以「空間發展計畫」為核心。	-	-
(三)本案後續推動包括第二次期中審查、三場座談會、二場論壇等，請依上開「空間發展計畫」、「土地使用計畫」內容為主要重點，以扣合國土計畫工具，有餘力再將其他建議機制工具納入（如結合公建計畫編擬審議機制）。	遵照辦理。	-	-
二、本次工作會議簡報相關建議			
(一)簡報 P.20，依據國土計畫法第 8 條第 2 項：「中央主管機關擬訂全國國土計畫時，得會	感謝意見，有關由「直轄市、縣（市）政府共同研擬相關計畫內容，報中央主管	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。」，目前規劃團隊所提「先期規劃階段之平台」尚缺由「直轄市、縣（市）政府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。」部分之機制。	機關審議後，納入全國國土計畫。」部分之平台機制，將納入後續研析並於後續座談會等相關會議中與相關專家學者討論後提出。		
(二)簡報 P.21，所提「法定計畫階段之平台」，目前規劃團隊建議成員組成爲副首長層級，建議涉及部會成員，可以目前國土計畫審議會之機關委員爲主。	感謝意見，遵照納入。	第六章第二節	P.147
(三)有關本計畫跨域議題盤點等相關內容，已有階段成果，建議先告一段落，並深化執行南部都會區域計畫先期研究計畫，以前述「空間發展計畫」、「土地使用計畫」之內容，研擬議題及對策，並同步辦理訪談、座談會、論壇及平台會議等爲主要工作。	遵照辦理。將依指示研擬南部都會區域先期研究計畫(草案)之初步內容，作爲後續相關訪談、座談會、論壇及平台會議等之討論資料；並提出各項相關會議之辦理規劃。後續與業務單位工作會議討論決議後即可辦理。	-	-
三、討論案：研擬南部都會區域先期研究計畫			
(一)有關南部都會區域 S 型半導體廊帶範圍目前所整理議題，後續應再進一步限縮聚焦於「內政部權責下可處理之議題」，故目前所列如水電、空污議題非屬土地使用主管機關之權責。可透過都會區域計畫，針對爲發展 S 型半導體廊帶且符合特定條件（如水、電）之適宜區位，於計畫中指導後續依據國土計畫法第 26 條授權訂定之使用許可審議規則，得適度簡化審議程序（即綠色通關），並進一步指導臺南市及高雄市國土計畫，其未來發展區域集中於都會區域計畫指定之廊帶適宜區位。	感謝意見，已遵照調整南部都會區域南部都會區域計畫—科技產業廊帶之議題內容，聚焦在「內政部權責下可處理之議題」。	-	-
(二)南部都會區域 S 型半導體廊帶範圍在對應國家重大政策前	本案將依據產業、城鄉、交通等考量面向，漸次完成一	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
提下，建議優先以產業為出發，針對衍生之產業勞動人口，進一步討論城鄉居住需求、勞動人口移動、客運貨運需求等相關配套，漸次將產業、城鄉、交通各面向納入考量以求完備，並完成一「空間發展計畫」銜接至國土計畫相關工具。	空間發展計畫。此為研擬南部都會區域先期研究計畫(草案)之核心規劃思維。		
(三)承上，後續規劃團隊研擬初步內容後，請進一步與業務單位討論對應各項國土計畫工具可釋放之利多，作為與其他部門或相關單位協調談判之誘因。	遵照辦理。將依指示研擬南部都會區域先期研究計畫(草案)之初步內容，並透過工作會議與業務單位討論，關於都會區域先期研究計畫(草案)內容是否有應調整之處，策略方案對應各項國土計畫工具可釋放之利多等，以作為後續各項會議辦理時與其他部門或協調談判以達共識之誘因。	-	-
(四)如跨域議題範圍或處理對策尚難明確界定，亦可考量從推動平台之建立著手，先與議題涉及之相關單位透過平台會議進行溝通，對於議題後續對策或處理較有幫助。	目前本案採取雙軌並行方式：本團隊先嘗試提出跨域議題及策略之初步建議，惟此結果並非定案，僅作為後續與相關單位訪談或平台會議辦理時，與相關單位討論協商之基本資料。而相關單位針對本團隊所提跨域議題或策略如有其他見解，或有關各策略之可行性等皆可溝通討論，各項會議彙整意見將滾動式納入調整計畫內容。	-	-

五、第五次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111年10月3日(星期一)上午9時30分

(二)會議地點：本組會議室

(三)會議主持人：蘇組長崇哲

(四)出席人員：廖副組長文弘、朱簡任視察偉廷、張科長誌安、3科、本署城鄉發展分署、國立成功大學

(五)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
報告案一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
一、洽悉。另訪談、座談會及工作坊時程規劃請依討論案議題二決議事項辦理。	已遵照辦理完成訪談作業，已極地場專家學者座談會，後續尚有二場座談會待辦理，另工作坊經討論尚無辦理需求。	-	-
報告案二：前次工作會議及第二次期中審查意見回覆及部分意見討論			
一、請將會議資料簡報 P6、P7 彙整前次工作會議及第二次期中審查意見中，有關本案後續執行方向之相關內容，配合本案研究重點，轉換為通案性說帖，俾利後續進行訪談、座談會、平台會議，及本署相關會議基本說明內容。	已遵照彙整相關內容為通案性說帖資料，分別研擬中央部會、縣市政府之訪談討論提問，並經業務單位審閱修改訪綱資料後，完成五場次訪談之辦理。	第七章第一節	P.152
討論案議題一：研擬南部都會區域先期研究計畫			
一、計畫名稱建議訂為「南部都會區域計畫—S型半導體廊帶(草案)」，以副標題之方式搭配呈現。	已遵照調整為「南部都會區域計畫—S型半導體廊帶」，後續又於訪談會議中調整為「南部都會區域計畫—科技產業廊帶」。	-	-
二、依據本計畫合約中工作項目要求，本案應完成一「先期研究計畫」而非「法定計畫」，請規劃單位儘量朝向以完成一法定計畫(草案)之格式與內容為目標，原則以不超過合約規定項目，以保留彈性。	遵照辦理，本計畫將依據國土計畫法施行細則第五條規定都會區域計畫應載明事項，研擬「南部都會區域計畫—S 科技產業廊帶(草案)」，儘量朝向以完成一法定計畫(草案)之格式與內容為目標。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>三、建議基於現況(全國國土計畫及縣市國土計畫內容)及既定政策方向之前提,針對以下議題再行分析:</p> <p>(一)南部區域是否確實有產業用地不足,需要增加產業用地需求?如全國國土計畫新增產業用地需求總量為 3,311 公頃、科學園區 1,000 公頃,分派至南部區域是否足夠?既有臺南市、高雄市及屏東縣國土計畫之城 2-3 用地是否足夠、是否需重新檢討?倘確有需求,可依國土計畫法第 22 條,透過都會區域計畫新增城 2-3 之劃設。</p>	<p>遵照辦理,有關產業用地需求,本計畫將嘗試分析試算,並透過訪談了解產業部門及各縣市之想法,再予提出本計畫之建議。</p>	-	-
<p>(二)既定產業政策所指認開發之區位,其適宜性是否妥適,有無需要檢討之處。</p>	<p>有關產業開發區位之適宜性討論,本計畫將透過訪談了解產業部門之想法後,提出本計畫之建議。</p>	-	-
<p>(三)既定產業政策下之交通建設、公共建設、居住需求等是否需要相關配套措施。</p>	<p>產業政策下之交通建設、公共建設及居住需求等,本計畫將一併提出相關配套措施。</p>	-	-
<p>四、綜整都會區域計畫具備之策略工具:</p> <p>(一)全國層級計畫因應都會區域範圍,可有特別指導事項,以別於全國通案性之指導原則,如:成長管理發展優先順序、城鄉發展地區劃設條件等,建議再具體說明。</p>	<p>遵照彙整都會區域計畫之預期成效。</p>	第三章第一節	P.40
<p>(二)承上,都會區域範圍之特別指導事項可於計畫中載明,透過以下途徑落實:</p> <p>1. 依據國土計畫法第 15 條,都會區域計畫公告實施後,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,依據縣市國土計畫製作國土功能分區圖,並實施管制。</p> <p>2. 逕依國土計畫法第 22 條第 1 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……」直接依據都會區域計</p>	<p>感謝指導說明,有關都會區域範圍特別指導事項之落實途徑,本計畫已彙整納入本案通案性說帖資料,並據此完成訪談作業。後續亦將納入報告書適當處說明。</p>	第三章第一節	P.40

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
畫，調整國土功能分區圖。 3. 依國土計畫法第 23 條，針對都會區域計畫範圍，調整國土計畫土地使用管制規則（草案）或指導縣市另訂土地使用管制規則。			
五、目前議題尚明確，惟合作對象較不易界定，如目前南部都會區域先期研究計畫似以南科為主要對象，未將臺南市政府、高雄市政府納入合作對象原因為何？請規劃單位將對焦之議題、議題之主要涉及單位、協助該單位解決了什麼困難等之整體論述，再進一步加強，俾利後續跟各單位或地方說明。	感謝意見，已訪談包括：南科管理局、經濟部工業局南區工業區管理處、交通部運輸研究所、高雄市政府、臺南市政府，後續將再依據訪談情形調整合作對象及相關內容論述。	第七章第一節	P.152
六、建議規劃單位考量如何透過都會區域計畫，達成城、鄉之間之縫合，如高雄縣、市合併升格後之衍生議題；規劃中產業區位與未來發展地區之配合，既有產業及規劃中產業需求如何驅動地方分工(扮演不同角色)。	將遵照將此些議題納入考量，並納入與高雄市政府訪談確認。	第七章第一節	P.152
七、簡報部分調整建議： (一)P25，建議再補充明確指認出議題範圍，並提出具體解決策略。	遵照補充。	-	-
(二)P28，建議公共設施部門策略內容宜保留彈性，除了物流園區之外，依訪談內容，視地方需求酌情納入。	依訪談結果再予調整內容。	-	-
(三)P30，內容可參考全國國土計畫第八章(國土功能分區)、第九章(土地使用指導事項)，列為獨立之章節，並依訪談結果確認有意願合作之部會或機關後，整理部會或機關關切涉及土地使用或管制之議題，並研提解決策略。	遵照調整，並依據各部會訪談結果再予增補議題及策略內容。	-	-
(四)P31，使用許可程序及許可條件內容有違國土計畫法規定，應予以修正： 1. 依據國土計畫法第 24 條第 4 項，使用許可程序簡化，僅針對已許可案件辦理變更時才適用。	感謝指導，已遵照修正。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
2. 依據國土計畫法第 26 條第 2 項，使用許可之許可條件並無放寬之相關規定。 3. 建議涉及使用許可之內容可調整為，如申請區位符合都會區域計畫內容，則於審議規則中得排除適用，或放寬達一定規模以上之面積標準等。			
討論案議題二：訪談、座談會及平台會議規劃			
一、訪談： (一)訪談對象：建議納入產業上下游需求之綜合考量，而非僅鎖定科學園區，故尚包括經濟部主管之工業區，或產業園區周邊之綠電等產業擴及之範圍。	已增列訪談經濟部工業局南區工業區管理處(林怡姝執行長)。	第七章第一節	P.152
(二)訪談內容：除了規劃單位原設定之訪談內容外，建議將本次工作會議報告案二、討論案一(以尋找可共同合作，並完成法定計畫書(草案)為前提之需求)納入訪談之書面資料。	已遵照彙整本次會議報告案二、討論案一相關內容為通案性說帖資料，並分別研擬中央部會、縣市政府之訪談討論提問，並經業務單位審閱修改訪綱資料後，完成五場次訪談之辦理。	-	-
(三)訪談結果：除通案之訪談紀錄外，建議增加下列二項： 1. 對於本次都會區域計畫，以議題式方式進行研究：依受訪者之權責，是否有建議其他適合之議題可供本署後續研究參考。規劃單位所提供之書面資料是否可讓受訪者充分了解本案進行都會區域計畫研究之目的。 2. 本次暫不與本部合作辦理都會區域計畫之原因為何？(如：不了解、無需求、時機不對【建議適當時機為何】……)等。	已遵照增列訪談內容。	第七章第一節	P.152
(四)會後請提供本組辦理國土計畫土地使用管制訪談之訪綱格式供參考。	已取得並參照研擬本案之訪綱資料。	第七章第一節	P.152
二、座談會及平台會議： (一)請釐清與訪談之時程規劃，採同步或依序進行。	已辦理完成五場次訪談，個別了解部會及縣市之需求及意願，接續將辦理座談會。	第七章第一節	P.152
(二)建議以法定計畫書(草案)為主軸，進行相關議題之設計。	遵照辦理。	-	-
(三)建議先行辦理座談會，後續有較明確議題衝突點浮現後，再辦理平台會議。	遵照辦理，本計畫將先行規劃辦理三場次座談會，平台會議、論壇等則俟後續有較	第七章第一節	P.152

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
	明確議題衝突點浮現後再行辦理。		
(四)後續座談會之規劃請邀約署長時間。	遵照辦理。	-	-
討論案議題三：都會區域計畫之具體產出及功能			
一、都會區域計畫之功能除說明具體可解決之問題，亦應確認議題對應之部門或縣市政府有合作意願。	遵照辦理，訪談時亦將一併調查各部會及縣市之合作意願。	第七章第一節	P.152
二、本署試圖透過都會區域計畫或鄉村地區整體規劃，使國土計畫第二階段轉換至第三階段過程中面臨之相關問題有所依據得以處理。如南科於 115 年欲提出科學園區開發需求，現依據臺南市國土計畫及高雄市國土計畫所劃設之國土功能分區並不符合需求，倘現循開發許可或縣市國土計畫通檢(119 年)均緩不濟急，故透過都會區域計畫之擬訂及公告實施，該 2 縣市政府即可依國土計畫法第 22 條規定，依據都會區域計畫指導內容，將上開開發需求區位於國土功能分區繪製階段調整城 2-3，俾 114 年 4 月 30 日國土計畫法全面上路執行，以利 115 年科學園區開發完成(時效性功能)。	已將此時效性功能納入都會區域計畫之具體產出及功能，並納入訪談過程中與相關單位說明。	第七章第一節	P.152
三、「優先發展區」與既有法定名詞不同，建請再釐清。	後續計畫將不出現「優先發展區」字眼，以免混淆。而是說明廊帶範圍之產業經濟狀況判定準則、交通條件判定準則。	-	-
四、訪談資料部分，請一科、二科及分署同仁協助檢視，是否足以讓受訪者了解本案之研究目的。	已於本次會後研擬調整訪綱內容提供業務單位協助檢視修改。	--	
五、請規劃單位依同仁檢視結果酌修，納入後續訪談之訪綱說明資料，並於訪談後滾動修正。	已依據業務單位檢視建議酌修訪綱資料，並依修改後資料辦理相關部會及縣市政府訪談。	第七章第一節	P.152

六、第六次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111年11月17日(星期四)下午2時30分

(二)會議地點：本組會議室

(三)會議主持人：廖副組長文弘

(四)出席人員：朱簡任視察偉廷、張科長誌安、3科、本署城鄉發展分署、國立成功大學

(五)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
報告案一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
一、本案後續工作項目請依討論案議題二決議事項辦理。	遵照辦理。	-	-
報告案二：前次工作會議意見回覆說明			
洽悉。	-	-	-
討論案議題一：中央相關部會及直轄市、縣(市)政府訪談辦理情形說明			
一、有關臺南市政府提出「一般農業區」被劃設為「農1」影響民眾既有權益保障之問題，本署目前於國土計畫土地使用管制規則(草案)，已儘量將「農1」、「農2」之容許使用情形朝向一致性原則設計，至「農1」、「農2」之區別，主要在農委會投入農業施政資源之多寡。	該課題將遵照說明，建議循土地使用管制規則(草案)處理，不適宜透過本案都會區域計畫處理。	-	-
二、依據國土功能分區圖及使用地繪製作業辦法，縣市政府應於土地清冊之備註欄，記載非都市土地之使用地編定，以保障既有權益，國土計畫之使用地則供是否業經國土計畫相關機制辦理之辨別，而非作為管制依據，目前設計方向有以下類型： (一)許可用地(應)：循國土計畫法第23條。 (二)許可用地(使)：循國土計畫法第24條。 (三)公共設施用地：循國土計畫法第29條。 (四)國土保育用地：循國土計畫法第32條。 (五)其他：保留給縣市因地制宜。	感謝進一步指導及說明。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
三、有關高雄市政府提出不依據工廠管理輔導法辦理工廠登記之農地，後續是否可探討農地分級化管理之問題，本署立場為：現行違法之未登記工廠、宗教寺廟使用等，如循目的事業主管機關輔導合法化之途徑者，則國土計畫土管將配合調整，倘若不配合目的事業主管機關輔導合法化之途徑者，不及於 114 年 4 月 30 日以前納入，則國土計畫第 3 階段將暫無法協助處理。	該課題將遵照說明，建議其應儘速循目的事業主管機關輔導合法化之途徑配合辦理，倘若不及於 114 年 4 月 30 日以前納入，則國土計畫第 3 階段將暫無法協助處理。	-	-
四、有關南科管理局、經濟部工業局南區工業區管理處及產業之時效性問題部分，請以國土計畫法已於「計畫面」及「法規面」訂有彈性機制可資應用，協助宣導說明。	遵照辦理，有關國土計畫法中有關「計畫面」及「法規面」之彈性機制工具設計內容已納入期末報告，並已納入座談會資料中進行說明。	第三章第一節	P.40
五、有關經濟部工業局南區工業區管理處提及有關產業用地儲備之問題，究應如何在計畫中預先規劃產業用地，同時又保留彈性、避免土地閒置？過去區域計畫法並未有用地無法變更之規定，因此可隨意申請開發用地變更所致，而此正是國土計畫欲以計畫引導發展之緣由。	感謝進一步指導說明，有關國土計畫欲以計畫引導發展之相關理念論述，將適度納入報告中說明。	第三章第一節	P.40
討論案議題二：後續三場座談會辦理規劃			
一、後續本案辦理重點請將相關論述改以【正面論述】： (一)都會區域內之議題各單位均可提出。 (二)以「議題式為導向」之都會區域計畫，其有效解決問題的方法包含： 1.以合作方式而非分派工作。 2.非單一部會之義務。 3.各單位均可於權責範圍內扮演關鍵角色。 4.行政院不會選擇處理過於複雜的議題，如果部會可以彼此協調好，無須由高層出面。 5.國土計畫法已建立多元工具，本部會主動持續徵詢，各單位亦可隨時參與，相關可用之制	遵照辦理，已將都會區域計畫之角色定位，乃至都會區域計畫在整體國土計畫架構中作為多元彈性制度工具之一等相關論述定調，並納入報告書。	第三章第一節	P.40

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>度工具如下：</p> <p>(1)計畫面(用以引導發展、隨時可擇優推動,擬定法定計畫,可維持政策的持續性)</p> <p>a. 全國國土計畫層級：都會區域計畫、特定區域計畫。</p> <p>b. 直轄市、縣(市)國土計畫：鄉村地區整體規劃。</p> <p>(2)法規面(彈性因應)：更為靈活的土地使用管制政策。</p> <p>a. 國土計畫法第 23 條第 3 款：原住民土地使用管制。</p> <p>b. 國土計畫法第 23 條第 4 款：縣市因地制宜制訂土地使用管制。</p> <p>c. 國土計畫法第 23 條第 5 款：重大國防、公共設施、公用事業得於各國土功能分區申請使用。</p>			
<p>二、座談會之辦理方式：</p> <p>(一)座談會之議題部分，請將相關背景說明，以【正面論述】方式呈現。</p> <p>(二)檢視合約規定，採最能發揮「宣導」效果的方式執行。</p> <p>(三)以政策宣導國土計畫非僵性、具備彈性之設計。</p> <p>(四)邀請對象：</p> <p>1. 可以協助本案整理、調整、修正者—議題式都會區域計畫推動策略(以提升參與合作意願為前提)。</p> <p>2. 有意願了解者：老師、學生、NGO 等。</p> <p>3. 有意願參與者：部會、縣市政府。</p> <p>(五)建議北、中、南各辦一場，邀請不同參與者。</p> <p>(六)請規劃團隊依上述決議，重新研擬三場座談會之辦理規劃及會議資料，再送業務單位檢視。</p>	<p>已遵照重新研擬座談會議資料提送業務單位協助檢核確認，並調整座談會為宣導辦理方向。目前已據此於 112 年 1 月 11 日辦理完成北部場座談會，並排定於 2 月陸續完成南部場、中部場座談會。</p>	第七章第一節	P.152

七、第七次工作會議意見及處理情形

(一)會議時間：111年11月28日(星期一)下午2時30分

(二)會議地點：本組會議室(視訊會議)

(三)會議主持人：蘇組長崇哲

(四)出席人員：廖副組長文弘、朱簡任視察偉廷、張科長誌安、3科、國立成功大學

(五)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
報告案一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
一、本案後續工作項目請依討論案議題一決議事項辦理。	遵照辦理。	-	-
報告案二：前次工作會議意見回覆說明			
洽悉。	-	-	-
討論案議題一：三場座談會辦理規劃及會議資料內容確認			
一、有關座談會辦理時間，目前第一場座談會預定時間(12月27日)已排定國審會，請規劃團隊再與業務單位協調，另建議考量縣市新首長就職時間，建議延後至1月辦理。	遵照延後座談會辦理日期，目前已於112年1月11日辦理完成北部場座談會，並排定於2月陸續完成南部場、中部場座談會。	第七章第一節	P.152
二、有關座談會主持人：請規劃團隊再與業務單位協調。	遵照辦理。	-	-
三、有關座談會邀請對象： (一)專家學者部分： 1.南部場次建議再納入南部區域之國審會委員，如：國立屏東大學不動產經營學系張桂鳳教授。 2.原建議國立高雄大學建築學系曾梓峰教授已調任逢甲大學，請調整。 3.邀約過程建議先行與專家學者溝通目前本署及本案對於都會區域計畫之定調，以免座談會討論重點發散。 (二)政府機關部分： 1.請再納入東部及離島之縣市，並妥為安排於三場次中。 2.苗栗縣政府、雲林縣政府請調整至中部場次。 (三)建議除了專家學者、政府機關之外，再納入協助本署或直轄市、縣(市)政府執行國土計畫之規劃單位，而原先規劃民眾或民間團體部分，則不主動邀	已遵照調整三場次座談會之專家學者名單、縣市政府之場次安排，並新增納入協助執行國土計畫之規劃單位等，並將調整後邀請對象提送業務單位確認。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
請。 (四)中部、南部場次因中央部會較少，相較北部場次似豐富度有差距，請再加以考量安排。			
四、有關座談會之會議資料內容： (一)目前所研擬之討論議題力道稍嫌不足，請以圖示加強說明都會區域計畫或鄉村地區整體規劃與本署國土計畫三階段之關係，並強調目前本署政策推動以有法定推動時程之第三階段一劃設國土功能分區圖，為首要推動目標。至都會區域計畫或鄉村地區整體規劃等彈性或因地制宜之多元工具部分，本署亦同步準備中，且過去已有部分推動案例成果(如原住民族特定區域計畫—泰雅族鎮西堡及斯馬庫斯部落、新屋區及觀音區鄉村地區整體規劃)。	已遵照新增「國土計畫相關法定工作與彈性多元工具說明示意圖」與相關說明於會議資料中。	圖 3-1	P.43
(二)規劃團隊已辦理完成 5 場次訪談之成果，可適度於不同場次之會議資料中呈現，說明本案以南部為例，初步主動徵詢各單位欲透過都會區域計畫解決之課題及需求，惟現階段合作推動意願尚不高，藉以突顯俟推動時機成熟，本署隨時開放各部門因應需求來合作推動。	已遵照適度納入訪談成果於會議資料中說明。	-	-
(三)會議資料 P.12 提及可與國發會重大公共建設預算審議機制適度結合，可考量納入「座談會討論議題一」中之配套事項一併討論。	已遵照將「與國發會重大公共建設預算審議機制適度結合想法」納入與「座談會跨域合作機制討論議題」之配套事項一併討論。	-	-
(四)「座談會討論議題三」中討論跨域合作機制，建議納入徵詢縣市政府是否有共同擬定之需求，作為後續推動平台之參考，如：過去北、北、基、桃針對基隆河谷廊帶之區域合作需求。	已遵照納入會議資料。	-	-
(五)建議會議資料整體朝議題導向、問答式設計，以實際案例進行說明，如：嘉義科學園區、屏東科學園區選址不位於適當國土功能分區，倘運用都會區	已遵照納入會議資料。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
<p>域計畫可能如何解決；或目前全國國土計畫中的「部門空間發展策略」內容較為原則性，如各部會有其他時新或更明確政策涉及空間部分之內容欲新增納入國土計畫時，可能如何操作等。</p>			

附錄四 專家學者座談會會議意見及處理情形

一、第一場專家學者座談會會議意見及處理情形

(一)會議時間：112年1月11日(星期三)下午2時

(二)會議地點：台大醫院國際會議中心205廳

(三)會議主持人：蘇組長崇哲

(四)出席人員：(詳如簽到表)

(五)會議發言要點：

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
一、蔡育新教授			
(一)都會區域計畫應是強調跨縣市合作的空間計畫，而平台應該提供跨縣市合作之「機會」，然應此類平台無法定主責單位故並不具有「強制性」。未來如各部會或縣市提出需處理議題時，各該單位的意向與主動性(是否具備規劃實施之意願)至關重要，各該單位的首長是否願意擔任領頭羊之角色？由於都會區域計畫「非必需研擬」之計畫，故相關單位之「主動性」將影響計畫的成效。	感謝指導，都會區域計畫之成效受到各單位之意向與主動性之影響等相關論述已納入。可作為後續持續推動都會區域計畫或跨域合作相關議題之參考。	第三章第一節	P.40
(二)贊同簡報 P.14 國發會郭翡玉前副主委所提：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。四個面向之整合存在許多挑戰，如能克服，對於後續都會區域計畫之形成具有關鍵性之影響。	感謝指導，於本計畫執行過程中持續四項之整合不斷被納入考量。	-	-
(三)有關議題一議題需求，除了規劃團隊整理內容，縣市政府、實務界可能會更清楚，本人暫無其他意見。	-	-	-
二、鄭安廷教授			
(一)過去辦理都會區域先期制度研究時，歸納出都會區域計畫之兩大可能方向： 1.都會區域計畫不一定是綜合計畫，避免疊床架屋疑慮，讓縣市再受到多個計畫管制。 2.改變過去跨域合作應屬於中央	感謝指導，相關論述與本計畫目前定位相同。	第三章第一節	P.40

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
事務之觀念，讓地方本於自身實質需求主動提案。			
(二)都會區域計畫不應僅是營建署的工作，地方政府應扮演關鍵角色。故本階段重點就在於討論應如何促成地方政府之參與及協作、議題式規劃(非綜合式規劃)之議題該如何篩選指認、部會是否已準備完成、如何提供地方誘因等。	感謝指導，相關論述與本計畫目前操作重點一致。	第三章第一節	P.40
(三)都會區域計畫議題之篩選指認及規劃方式可分為 1.部會認為重要之議題(由上而下之規劃)、2.縣市認為重要之議題(由下而上之規劃)兩類。然而，縣市是否可能不為了計畫而做計畫，由下而上之規劃方式是否具有可行性？其它中央部會是否可能在營建署不主導的情況下，提出部門需求的都會區域計畫？ 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。基隆河谷廊帶之範圍上包括新北市汐止，再者此廊帶範圍之產業能量是為了驅動東台北市(內湖、南港)而存在，基於此，三縣市嘗試合作共同對應基隆河谷廊帶之跨域策略方案。透過以上經驗，新北可以進一步思考與桃園之間的工業用地與交通運輸需求議題、桃園可以思考大眾運輸連結至首都核心之議題，新竹可以思考與桃園南部半導體生產聚落共同規劃等。 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很大的衝突。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	感謝指導及相關經驗說明。二類推動都會區域計畫之途徑機制各有不同重點，已納入報告。	第三章第一節	P.40

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。			
(四)除了產業部門之外，交通運輸部門也存在許多跨域議題，如：高鐵宜蘭站是否繼續往南延伸？高鐵宜蘭站是否造成基隆邊緣化問題？另外，城鄉生活部門也存在許多跨域議題，如：社會住宅是否可能跨縣市規劃，簽訂協議。	相關議題皆已有納入本案跨域議題資料庫。	第四章第二節	P.62
(五)雙北過去已針對其真實議題進行首長之間的協議，惟此種模式可能因首長輪替就改變，都會區域計畫即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，進而達成和諧有序、永續推動(計畫引導)之目標。	感謝指導，都會區域計畫可提供「制度背書」之功能已納入報告。	第三章第一節	P.40
(六)除了提供縣市誘因之外，更重要的是要協助縣市解決其真實議題，達成確實效果。評估目前各區域條件，以北部區域較具條件優先推動，由於其已形成緊密生活圈。	感謝意見，此點可作為後續評估各區域辦理優先順序之參考。	-	-
(七)建議應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對於部門之好處以及對於解決地方議題之真實效果。	感謝意見，本計畫目前即朝此方向辦理，座談會目的即在於向相關部會及縣市政府說明該計畫之定位功能及成效等，以建立都會區域計畫之推動共識。	-	-
(八)由地方本於自身真實需求所創建之計畫會比過去由中央政府推動主導之計畫更能實現。	本計畫贊同此觀點，因此強調都會區域計畫應以議題導向式，鼓勵各單位研提議題，以尋求合作。	第三章第一節	P.40
三、吳清如副總經理			
(一)交通、產業、居住(及公共設施)就是典型的都會區域所涵蓋的議題構面。	-	-	-

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(二)分散式集中的空間布局方式可能是都會區域議題的解決策略，另外近年也有提出 C-TOD(走廊式 TOD)、N-TOD(網絡式 TOD)等不同 TOD 模式。交通部目前交通建設規劃其實都有結合 TOD 概念，即交通建設嘗試主動跨域整合思考交通、土地使用甚至是產業面向的問題。	感謝指導及說明交通部門在運輸規劃時有關 TOD 之規劃構想，惟除了觀念推動，期待能有更多針對實務議題之跨部門討論及實質協商。	-	-
(三)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。再者，不同部門之間存在規劃工具之差異，如交通部門重視數據模型，而土地使用及產業部門之規劃則相對而言數據模型的探討是較少的，因為此差異，協作式規劃實難以達成，而常常淪為資料提供之層次。	感謝指導及提醒跨域合作機制可能尚面臨不同部門之間規劃技術或工具差異之挑戰。	-	-
(四)參考美國都會規劃經驗，主要係由數據客觀性驅動跨域合作。如：都會區域一定都需要軌道計畫、進而延伸至 TOD 規劃、進而推動跨域之可能。也許可參考這樣的模式為基礎，作為整合式規劃之契機。建議根據技術、數據作為跨域合作之基礎，而都會區域計畫即作為開啟此平台之機會。	感謝指導，此於本計畫之規劃方式符合，在研擬都會區域先期研究計畫時，即先藉由理性規劃分析，提出議題研析、初步規劃策略，再以此成果為基礎，進行焦點部門訪談及跨部門座談會。	第五章第二節	P.93
(五)都會區域計畫之成效：協調重大建設計畫、提升審議行政效率等，如能達成以上兩點已足夠，而土管鬆綁此點建議再斟酌，尤其現階段國土計畫制度尚在逐步建立階段，土管部分建議仍循縣市國土計畫指導分區進而指導土管之途徑為主，否則此綠色通道反而可能成為管理上較令人憂心處。	有關都會區域計畫「協助開發計畫於適宜發展區位加速審議」此項，目前暫予保留，並加註該項之適用情形應由主管機關特別審核。後續將再與業務單位討論定調。	第三章第一節	P.45
(六)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者則排除代謝。	感謝進一步說明。都會區域計畫研擬完成後，在下次國土計畫通檢時，自然就應納入全國國土計畫、縣市國土計畫之中。	-	-
四、本署綜合計畫組蘇組長崇哲			

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(一)贊同以都會區域計畫作為跨域整合之平台，惟中央、地方各部門之垂直水平整合、主責單位與民選首長之意願等，在都會區域計畫之跨域合作機制中皆需要再強化。	相關內容皆將整理作為後續推動都會區域計畫跨域合作機制之參考。	-	-
(二)現階段國土計畫制度尚在逐步建立過程，都會區域計畫是否直接給予土管規定鬆綁或審議制度放寬，本署將再慎重評估思考。	有關都會區域計畫「協助開發計畫於適宜發展區位加速審議」此項，目前暫予保留，並加註該項之適用情形應由主管機關特別審核。後續是否調整刪除，則配合業務單位辦理。	第三章第一節	P.45
(三)橋頭科學園區之開發經驗即涉及多個部門跨域整合，內政部土地提供、周邊交通建設整體盤點規劃、甚至該例為國內科學園區開發碰到有機農場首例、水利整治、文化資產保存(泥火山)……等。其中涉及內政部、交通部、農委會、高雄市政府等多個單位。	感謝經驗分享。相關內容皆將整理作為後續推動都會區域計畫跨域合作機制之參考。	-	-
五、國家發展委員會劉思蓉簡任技正			
(一)都會區域計畫應扮演承上啟下之角色，針對某區域給予更細緻化的指導，使得縣市國土計畫得以更具體配合。	此與本計畫之定位看法一致。	第三章第一節	P.40
(二)議題式規劃仍有相當程度之差異，議題應如何選定。是否可能因產業、淨零、氣候變遷調適、居住正義等不同議題而產生多冊都會區域計畫？建議都會區域議題不宜太單一化。	感謝意見，本計畫認為都會區域計畫雖以議題式啟動，惟規劃時仍將針對該議題所涉範圍內進行其它議題之盤點，整合思考該範圍之議題策略，以實質議題作為驅動(沒有議題則不需研擬計畫)，而非傳統的總體式計畫由上而下之規劃邏輯。	第三章第一節	P.40
(三)都會區域計畫範圍是否因應議題而浮動，然而為使該計畫產生效力仍應有一具體範圍，建議應偕同議題涉及縣市共同討論研商範圍。	感謝意見，都會區域計畫之範圍劃設原則建議應依據所關切的議題影響範圍界定都會區域計畫範圍；同時應考量將社會、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，而非以明確行政區界為界線；並應於「都會區域計畫之推動平台」中偕同議題涉及縣市共同討論研商才訂	第三章第二節	P.46

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
	定。		
(四)區域責任分擔及公平性議題等建議可於都會區域計畫中進行論述。	區域分工、公平效率等問題皆已於議題中納入。	第四章	P.51
(五)簡報中提及都會區域計畫得以引導管制分區、另訂管制規則等，在本計畫尚無法定效力前會有適法性之疑慮。	感謝指導，本計畫係指在都會區域計畫通過法定程序成為法定計畫後，得以指導下位計畫或管制規則等。倘若尚未成為法定計畫前，係作為下位計畫或管制規則等之「指導參考」。	-	-
(六)目前公共建設審議時皆會請各部會表達意見，而公共建設審議與國土計畫之配合目前已有國土計畫法第 17 條之依據，惟尚無實際操作案例，建議未來公共建設審議應採動態調整模式(常態性審查各部會建設)。	感謝指導及說明貴會之公共建設審議機制。惟考量國土計畫法第 17 條尚無實際操作案例，也許亦能考量未來以都會區域計畫作為審議各部門建設之參酌。	-	-
六、本署城鄉發展分署姚佳君工程師			
(一)以內政部角色本於土地使用管制權責在土地使用、空間規劃部分雖然可提出理性規劃成果，然而在欲與其他部會對談時，不易確實掌握其他部會之需求、現有政策規劃、未來政策想法。針對跨部門協商方式是否有其他較可行之建議方式，得以具體啟動跨域合作、各得其利。	除了理性規劃之計畫本身之外，本計畫提出尚需要組織平台及機制預算之配合，另外今天會議亦有專家提出以「解決地方真實存在課題著手」。以上皆可作為未來推動跨域合作之關鍵要素參考。	-	-
七、本署綜合計畫組張誌安科長			
(一)在國土計畫的整體框架中，全國國土計畫、縣市國土計畫作為一分為二之大格局(比喻如西瓜刀)；然而在國土計畫中，尚有許多彈性工具，包括鄉村地區整體規劃、特定區域計畫、都會區域計畫提供因地制宜、細緻化之調節(比喻如雕花刀)。所有計畫拼起來仍是一完整國土計畫，亦不會有逾越國土計畫層級格局之情形。	感謝指導及說明，相關論述已納入報告。	第三章第一節	P.40
(二)且在國土計畫的整體機制設計中，彈性類型之計畫，包括鄉村地區整體規劃、特定區域計畫、都會區域計畫如完成後，在下次國土計畫通檢時，自然	感謝指導及說明，相關論述已納入報告。	第三章第一節	P.40

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
就應納入全國國土計畫、縣市國土計畫之中。			
八、交通部運輸研究所(書面意見)			
(一)中央部會或縣(市)政府針對都會區域之議題需求研提 本次都會區域計畫主要係期望解決全國國土計畫及直轄市、縣(市)國土計畫不易處理之課題；而以交通運輸而言，是一種衍生性需求，因此需要各部會的支持與配合，從整體規劃設計面著手，透過適當的空間規劃及建築設計，從根本減少交通問題的發生，當相關機制都已建置後，運輸部門再就仍有瓶頸之處加以解決，始能真正產生成效，避免道路建設後持續衍生交通旅次的惡性循環，以下可分幾個面向說明：	感謝指導，本計畫將酌予納入參考。	-	-
1.私有運輸量的減少：目前以南部地區而言，公共運輸使用率幾乎均低於10%，探究其原因，包含過往工業區、產業園區的設計提供大量的停車位，在使用便利的情形之下導致公共運輸的使用率無法提升，爰討論跨區域協調之前，應首先就新規劃的科技園區強化「外部成本內部化」之概念，讓使用者付費能加以落實，如：要求科技園區停車必須有合理的收費機制、檢討建築技術規則中獎勵停車場設置之措施並嚴格進行違規停車取締等，減少民眾使用私有運具之意願，進而降低高速公路使用需求。	感謝指導，有關「外部成本內部化」、停車收費機制、檢討建築技術規則中獎勵停車場設置之措施並嚴格進行違規停車取締等相關管理手段，本計畫將納入作為建議策略之一。		
2.公共運輸及交通車的推展：視產業特性提供適宜之公共運輸服務是未來區域發展之課題，科技產業廊帶、都會商業區各自有不同的運輸系統需求模式，軌道運輸系統固然快速，惟可及性較低，工業區及科學園區公司量體龐大，透過軌道運輸仍舊有相當長的步行距離及時間，因此在減少停車位以及強化收費制度後，建議須透過園區管理單位主動要求進駐廠商	感謝指導，透過園區管理單位要求進駐廠商提供園區巴士、交通車等，要求開發單位處理自身開發衍生之交通衝擊確實為必要手段，此於基地開發中皆有要求交通衝擊評估。惟本計畫所提出之區域協調，並非著眼於單一開發基地範圍，而是應從大尺度區域範圍整體思考產業較適宜之佈局(周遭通機能良好、城鄉機能完備等)，以達		

意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
提供園區巴士、交通車等機制，鼓勵員工及洽公民眾使用。	成空間綜效。		
(二)跨域合作之機制與關鍵因素探討 1.目前都會區域相關議題和各縣市對於城市發展藍圖不同，而確實有溝通上之難處，合作跨域機制除如議程所提需透過「資源分配、誘因及預算」以外，各縣市政府主管機關首長之意向亦為需要考慮之焦點，為提高推動共識可能需由上而下先就大方向發展有共識後再著眼於細部項目之討論，效果會較佳。	感謝意見，相關內容將整理作為後續推動都會區域計畫跨域合作機制之參考。	-	-
2.在議題中提及各部門先需指認「重點發展區」後透過國發會公建計畫等經費進行重點投注，確實可初步收斂並整理可能的「重點發展區」，惟對於「重點發展區」各縣市政府、部會意見不同時仍會因本位主義難以達成共識，甚至就各個地方政府也可能難以認定「重點發展區」為何，另認定方式究採何因子(例如：經費、範圍及項目多寡等)亦需再研議，此將是後續仍須面臨的課題與挑戰。	感謝指導，各縣市政府、部會意見不同時可能較難以達成共識，此亦為都會區域計畫欲處理跨域議題之價值所在，後續仍建議應透過跨部門平台會議多研商討論。	-	-
3.目前議題中之重點發展區似著重於未來，建議考量現況已發展且已產生交通或產業問題的區域，此亦為都會區域議題中應探討之對象。	感謝意見，議題中亦有部分現況議題，惟論述造成誤解，本計畫已進行調整。	-	-
4.另就跨域合作上交通部已於全國國土計畫中之「運輸部門空間發展策略」中秉持不涉及實體建設計畫的原則，保留政策彈性，除提供縣市政府施政空間外，亦考量運輸係一種衍生需求，即使是TOD政策，亦需先有產業、國土發展之規劃構想後始能規劃運輸服務。	感謝說明。	-	-

參考文獻

一、法定計畫、機關委託研究報告

1. 民國 84 年，臺灣北部區域計畫(第一次通盤檢討)(摘要)，內政部。
2. 民國 85 年，臺灣中部區域計畫(第一次通盤檢討)(摘要)，內政部。
3. 民國 85 年，臺灣南部區域計畫(第一次通盤檢討)(摘要)，內政部。
4. 民國 99 年，國土空間發展策略計畫(核定本)，行政院。
5. 民國 95 年，都會區域規劃標準作業流程之研究，內政部營建署市鄉規劃局。
6. 民國 95 年，臺灣都會區域範圍劃設準則之研究，內政部營建署市鄉規劃局。
7. 民國 96 年，國土規劃總顧問案：南部都會區域計畫，內政部營建署市鄉規劃局。
8. 民國 97 年，臺灣國土及區域發展實施方案，內政部營建署城鄉發展分署。
9. 民國 101 年，國土區域計畫規劃總顧問，內政部營建署城鄉發展分署。
10. 民國 103 年，都會區域計畫與後續推動實施機制，內政部營建署。
11. 民國 106 年，全國國土計畫之都會區域計畫前置作業案，內政部營建署。
12. 民國 109 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」，臺北市政府。
13. 民國 109 年，「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃總結報告書(精要版)」，基隆市政府。

二、網站

1. 內政部國土計畫審議會歷次會議記錄網頁。檢自 <https://reurl.cc/ogbnMq> (110 年 12 月 6 日)
2. 內政部審議「全國國土計畫」專區網頁。檢自 <https://reurl.cc/a9boWD> (110 年 12 月 9 日)
3. 內政部審議「直轄市、縣(市)國土計畫」專區網頁。檢自 <https://reurl.cc/KAzmgg> (110 年 11 月 15 日)
4. 內政部營建署城鄉發展分署/歷年都會區域計畫相關研究。檢自 https://www.tcd.gov.tw/business_view.php?pid=115 (110 年 11 月 16 日)
5. 北臺區域發展推動委員會。檢自 <https://twntdc.org.tw/> (111 年 3 月 18 日)
6. 行政院國家發展委員會/近年政府重大公共建設計畫中央公務預算核列情形。檢自 <https://www.ndc.gov.tw/cp.aspx?n=C2DBB70704AC1B43&s=7CAF28DCBAC6B498> (110 年 12 月 14 日)
7. 基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃案。檢自 <https://www.klcc.gov.tw/tw/urban/2648-249479.html> (111 年 2 月 25 日)