

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

第一次期中報告書

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 111 年 3 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	5
第二章 都會區域計畫相關文獻回顧與探討研析	8
第一節 法定計畫涉及都會區域之跨域議題	9
第二節 中央或地方政府核定之相關計畫	21
第三節 都會區域計畫相關委辦案之研究成果	28
第四節 小結	32
第三章 都會區域重要關鍵議題與跨域內容	36
第一節 都會區域計畫之定位功能及推動策略	37
第二節 交通、產業、城鄉發展及其他之重要關鍵跨域議題	43
第四章 都會區域計畫推動平台	75
第一節 過往平台推動經驗	75
第二節 都會區域計畫推動平台構想	81
第五章 後續工作執行構想	85
第一節 研擬都會區域先期研究計畫	85
第二節 辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談	88
附錄一 都會區域跨域議題資料庫	101
附錄二 期初審查會議意見及處理情形	121
附錄三 第一次工作會議意見及處理情形	133
參考文獻	137

表目錄

表 2-1 區域計畫(第一次通盤檢討)發展議題彙整表.....	9
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).....	11
表 2-3 全國國土計畫跨域議題彙整表	16
表 2-4 國土計畫審議會相關議題彙整表	17
表 2-5 各直轄市、縣(市)國土計畫之跨域議題彙整表.....	18
表 2-6 國土空間發展策略計畫之都會區域議題彙整	21
表 2-7 首都圈跨域議題彙整表.....	25
表 2-8 都會區域計畫相關委辦案內容彙整表	28
表 2-9 相關委辦案與都會區域計畫體系對照表	31
表 2-10 議題資料庫樣態分析結果表	33
表 2-11 議題資料庫屬性分類結果表.....	34
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	42
表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫彙整表	51
表 3-3 本計畫之跨域議題資料庫(北部區域為例).....	55
表 3-4 北部區域關鍵議題研析表	61
表 3-5 中部區域關鍵議題研析表	62
表 3-6 南部區域關鍵議題研析表	63
表 3-7 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)表	65
表 3-8 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)表	66
表 3-9 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)表	68
表 3-10 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)表	69
表 3-11 研析深化關鍵議題(南-1：S 型半導體廊帶範圍)表	71
表 3-12 研析深化關鍵議題(南-2：高雄及屏北範圍)表	72
表 3-13 研析深化關鍵議題(南-3：嘉縣及嘉市範圍)表	74
表 5-1 都會區域計畫系列演講(第一場)內容彙整表.....	89
表 5-2 都會區域計畫系列演講(第二場)內容彙整表.....	91
表 5-3 都會區域計畫系列演講(第三場)內容彙整表.....	92
表 5-4 都會區域計畫系列演講(第四場)內容彙整表.....	93
表 5-5 都會區域計畫系列演講(第五場)內容彙整表.....	95
表 5-6 訪談辦理初步規劃.....	98
表 5-7 座談會辦理初步規劃.....	99
表 5-8 論壇辦理初步規劃.....	99
表 5-9 工作進度規劃、報告提交檢核及後續各項會議期程規劃表	100

圖目錄

圖 1-1 國土計畫法定辦理期程圖	1
圖 1-2 計畫流程圖	6
圖 1-3 本計畫整體操作架構構想圖	7
圖 2-1 本計畫第二章文獻回顧與探討研析之架構圖	8
圖 2-2 首都圈機能願景圖	24
圖 3-1 本計畫第三章都會區域重要關鍵議題與跨域內容之架構圖	36
圖 3-2 都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構圖	44
圖 3-3 跨域議題資料庫空間分布示意圖	53
圖 3-4 跨域議題資料庫議題屬性分類空間分布示意圖	54
圖 3-5 由議題資料庫篩選關鍵議題(1.0)之說明示意圖	59
圖 3-6 篩選關鍵議題(1.0)空間分布示意圖	60
圖 3-7 北部區域關鍵議題研析空間示意圖	61
圖 3-8 中部區域關鍵議題研析空間示意圖	62
圖 3-9 南部區域關鍵議題研析空間示意圖	64
圖 3-10 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)空間示意圖	65
圖 3-11 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)空間示意圖	67
圖 3-12 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)空間示意圖	68
圖 3-13 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)空間示意圖	70
圖 3-14 研析深化關鍵議題(南-1：S 型半導體廊帶範圍)空間示意圖	71
圖 3-15 研析深化關鍵議題(南-2：高雄及屏北範圍)空間示意圖	73
圖 3-16 研析深化關鍵議題(南-3：嘉縣及嘉市範圍)空間示意圖	74
圖 4-1 北臺區域發展推動委員會組織架構圖	77
圖 4-2 日本廣域地方計畫形成機制	79
圖 4-3 紐約都會區域規劃委員會組織架構圖	80
圖 4-4 先期規劃階段之平台運作機制構想示意圖	82
圖 4-5 法定計畫階段之平台運作機制構想示意圖	84
圖 5-1 本案演講、訪談、座談會及論壇之規劃架構圖	88

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階段之平台」、「都會區域計畫法定計畫階段之平台」分別提出其運作機制構想。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「都會區域計畫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。

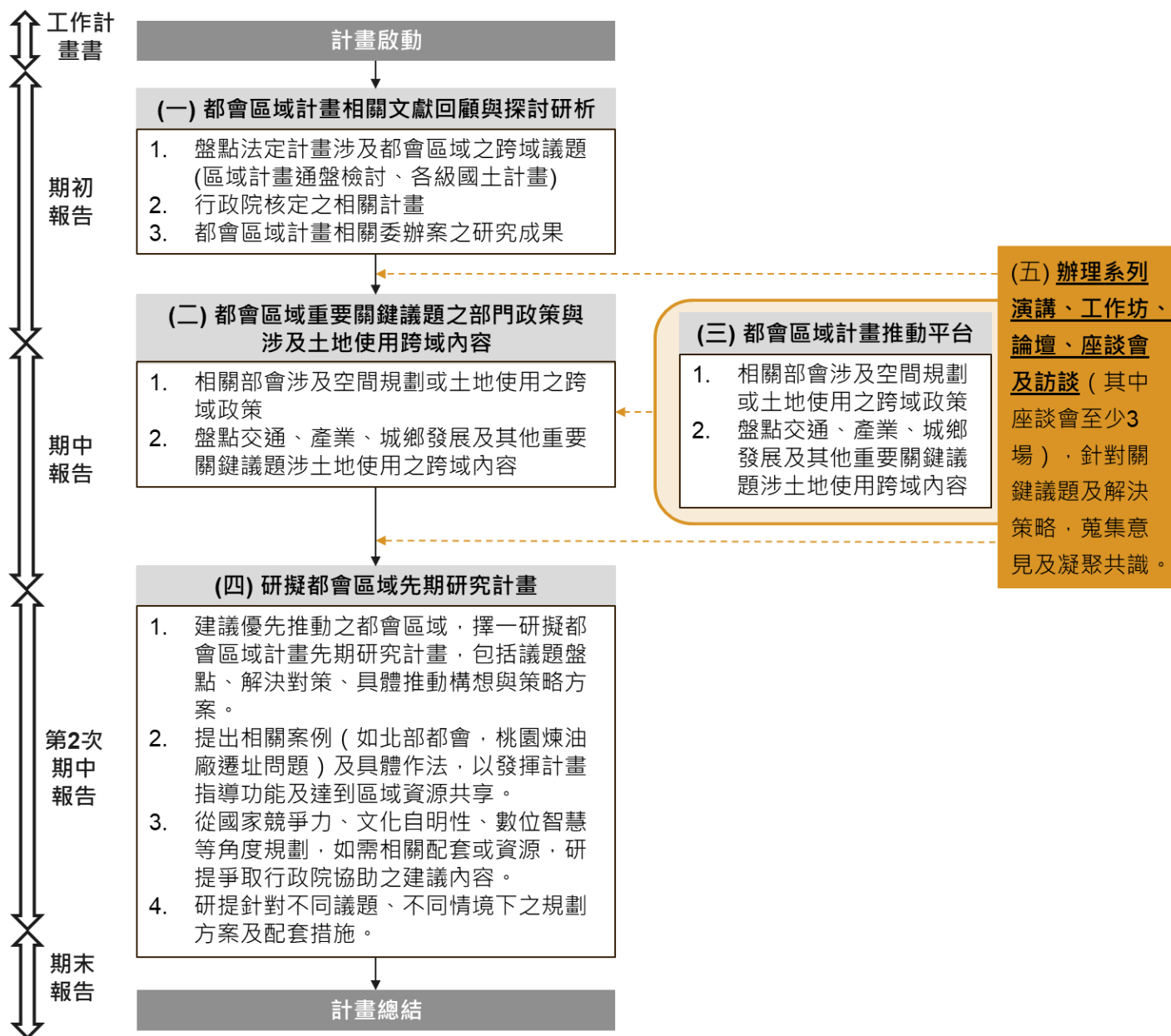


圖 1-2 計畫流程圖

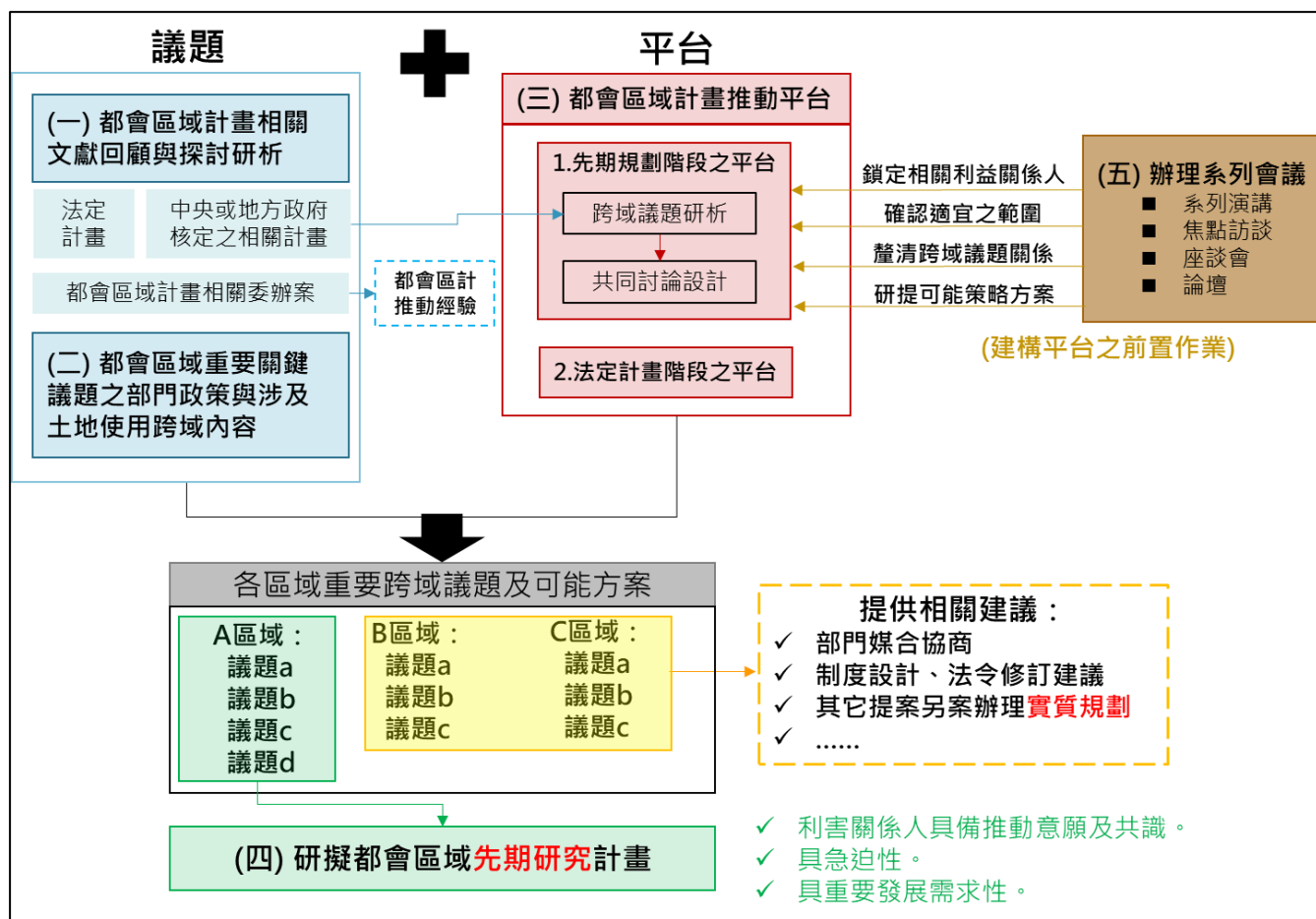


圖 1-3 本計畫整體操作架構構想圖

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。

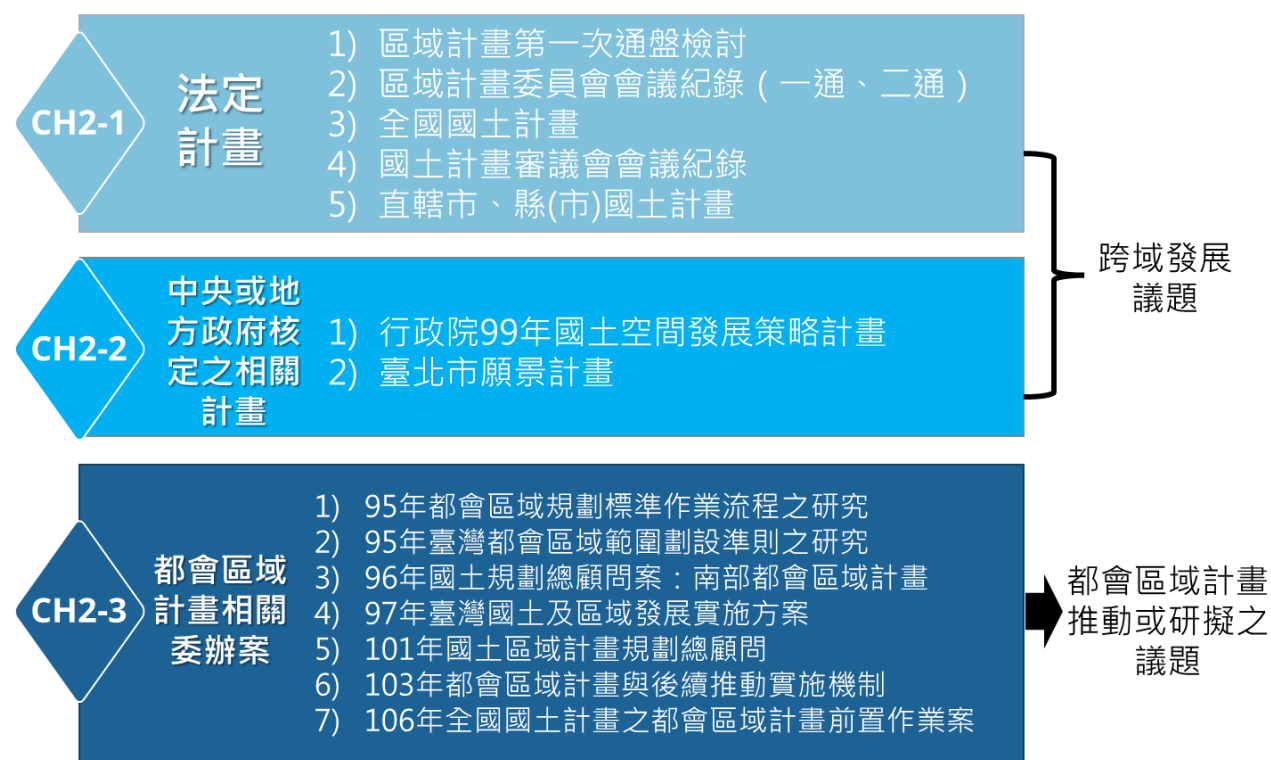


圖 2-1 本計畫第二章文獻回顧與探討研析之架構圖

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。	城鄉
中部區域	1.區域人口成長緩慢並逐漸向都會地區集中，使城鄉人口的差距日益擴大，都會區居住、交通擁塞問題及鄉村地區勞力不足問題日趨嚴重。	城鄉 交通
	2.未來重大開發建設執行，使環境資源保育面臨新困境，尤其是水資源方面，本區域的地下水利用偏高，未來各項重大建設若陸續推動後，對水資源之需求將大為提高，宜及早因應。	其他
	3.缺乏整體有效之土地使用管理策略，本區域之都市土地使用率偏低，且未能與計畫配合，容易造成都市散漫發展。而空間資訊之相對不足，造成區域土地使用缺乏效率及土地資源的不當利用。	城鄉
	4.環境生態資源基本資訊缺乏及環境資源之不當使用，危及生態體系之均衡。	城鄉
	5.交通運輸需求之快速成長，交通系統規劃建設之相對緩慢，使區域性交通運輸幹道及都會區內主要運輸系統面臨日益擁塞問題，而發展緩慢地區之交通條件相對劣化，造成城鄉不均衡發展亦日趨嚴重。	交通
	6.本區域有豐富的觀光遊憩據點，但其公共運輸系統規劃及停車供給卻不盡完善，致使現有的交通運輸系統與旅遊交通未能充分配合，影響觀光遊憩的發展與建設。	產業/ 交通
	7.區域性公共設施量體不足及分布不均影響整體生活品質，如文教、醫療、下水道、喪葬設施及垃圾處理等設施普遍不足，且未依區域發展體系階層特性予以配置，以致服務品質低落。	其他
	8.區域偏遠或濱海發展緩慢地區，人口外流嚴重，產業發展遲緩，交通、文教及醫療設施普遍不足，亟需有效的改善措施以促進地區發展，提昇生活品質。	城鄉/ 產業/ 交通
南部區	1.區域性公共投資不足且過度集中於都會區，使得區域建設不均衡發展的問題日益嚴重，而南部區域內各層級都市也無法有效發揮其目標功能。	城鄉
	2.產業發展多偏重於都會地區，造成南部區域內經濟發展不均衡，地方勞	產業

區域	課題	類別
域	動人口外流。	
	3.運輸系統之規劃與興建，未能配合生活圈發展構想，助長區域不均衡發展。	交通
	4.缺乏整體有效之土地使用管理策略，造成南部區域之土地使用缺乏效率及土地資源的不當使用。	城鄉
	5.環境資源的不當使用，危及生態體系之均衡。	其他
	6.缺乏健全之住宅政策，造成房地產價格不合理飆漲現象，都會區居住水準降低。	其他
	7.南部區域之公共設施普遍不足，且未依都市階層之特性予以配置，以致其服務品質低落。	其他
	8.觀光遊憩資源未做整體考量，缺乏完整的規劃及適當的資源保育經營管理。	產業
	9.高雄、臺南都會區內各都市計畫土地使用未臻合理。	城鄉
	10. 都會區內現有部分工業區之區位不當，無法配合區域發展政策，亦造成現有都市環境惡化、工業土地閒置與工業長期發展之限制。	產業

資料來源：本計畫彙整

再者，本計畫整理民國 83~106 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 。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 。公園綠地供給不足區位分布不均—關渡公園 。自來水系統供水能力—三峽攔河堰、坪林水庫 。喪葬設施之規劃與更新—區域性墓地 。汙水下水道接管普及率			◎		北部(台北都會區)	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： 。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(田園生活方式居住產業活動)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
								831013	29-1
16	北部區域部分都市已過度發展，應管制其成長			◎		北部	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
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
								831013	29-4
18	北二高木柵交流道及北宜高速公路石碇交流道五公里範圍內應整體規劃開發	◎				北部	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 。得申請設施行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】				◎	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	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	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/ 其他	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	無特定
	➤ 當前跨域性的課題如，焚化爐及掩埋場，需引導跨域合作。	邱文彥	其他	無特定
	➤ 基盤設施的服務不是以縣或市為範圍，可能是跨域的。	黃書禮	其他	無特定
第 5 次 (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	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	無特定
	➤ 都會區域計畫推動平台是實體平台或是概念性平台？其與現有國土計畫審議委員會的關聯及與其他既有縣市合作的平台如何合作等建議後續可納入考量。	郭翡玉	其他	無特定

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
	➤ 有關都會區域計畫可以不用雙軌，因為地方政府互相之間可能各有堅持，因此建議由中央主導，各地方政府參與即可。	劉俊秀	其他	無特定
	➤ 都會區域計畫採雙軌(中央及地方)併行方式推動，應先就規劃內容及規範劃定與整合協調機制預為規範，以利後續推動。	徐中強	其他	無特定
	➤ 建議都會區域計畫作為示範性先驅計畫，可將數位發展納入規劃層次，作跨部門之通盤考量，提升國土計畫之規劃功能及因應智慧國家之整體發展。	國發會	其他	無特定
	➤ 區域交通運輸課題與發展策略，相關規劃成果可提供貴署作為辦理都會區域計畫交通議題之參考。	運研所	交通	無特定
	➤ 國土計畫強調集約發展，集約讓空間規劃布局更符合實際需求，未來都會區域計畫亦將基於此概念下進行發展，以補足整體空間發展軸線上不足的部分。	營建署 綜計組	其他	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
	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。	其他
桃園市	p.104	透過捷運機場線、捷運棕線及三鶯線連結大臺北都會區捷運系統，使臺北都會區 30 分鐘可達的便捷捷運路網生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」。	交通
	p.162	研擬北部都會區域計畫(基隆市、新北市、臺北市、桃園市)，經報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。	其他

來源		直轄市、縣(市)跨域議題	類別
台中市	p.2-46	為建構中部區域完整之軌道系統，以前瞻基礎建設之山海環線計畫架構臺中都會區完整之環狀軌道運輸服務。	交通
	p.3-2	在跨域合作治理之前提下，納入北彰共榮區，進一步成為高鐵特定區、烏溪兩岸之中彰共同生活圈重要核心與產業物流中心。	交通/ 產業
	p.8-3	本府得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。	其他
台南市	p.5-18	健全國道及快速道路系統，制定都會區重點公路改善計畫。	交通
	p.8-3	本府得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入全國國土計畫。	其他
	p.8-6	考量本市與鄰近嘉義縣及高雄市空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括：海域範圍及執行管理、跨縣市都市計畫檢討、河川流域整治、觀光旅遊系統整合…等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。	其他
高雄市	p.63	未來將持續以強化都會區中心都市之區域中心功能，以大眾運輸導向型開發（TOD），引導本市核心持續走向更節能、集約有效率發展。	交通
	p.144	考量本市與臺南市及屏東縣為南高屏生活圈，空間發展關係密切，跨縣市空間議題包括：海域範圍執行管理、河川流域整治、觀光旅遊系統整合、空污控管、交通規劃等，藉由跨縣市整合平台機制共同協調推動。	交通/ 產業/ 其他
基隆市	p.1-3	產業策略則需滾動回應港城丘環境及航港產業等條件，以及與周邊都會區關聯性，朝向多元化發展。	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
	p.2-19	建議國土計畫中央主管機關主導統籌及整合北臺首都圈空間、經濟、運輸等多項度發展需求，並協調各縣市政府及各目的事業主管機關跨域合作。	其他
	p.2-20	基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑之受制於行政區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
	p.8-7	會同臺北市政府、新北市政府、水利署協調基隆河治理與利用跨域合作，並配合流域綜合治理計畫實施，整合相關土地使用與水利計畫。	其他
新竹縣	p.2-49	頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套。（交通-新竹市、新竹縣）	交通
	p.4-7	強化災害分析，建立跨局處、縣市合作平台。	其他
	p.5-19	主要觀光廊帶多為災害敏感區，在永續觀光發展前提下，提供跨縣市(城鎮)多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊。	交通
	p.5-19	因勢利導與強化都會區主要運輸走廊較具競爭力的公共運輸	交通

來源		直轄市、縣(市)跨域議題	類別
		系統搭乘便利性。	
	p.8-5	推動芎林鄉新設立產業園區，提供優質產業發展環境，引導成為新竹都會近郊的產業支援地區。	產業
新竹市	p.8-3 p.8-4	跨縣市產業發展合作、跨縣市公共設施(設備)資源整合規劃及跨縣市交通整合改善規劃。	交通/ 產業/ 其他
苗栗縣	p.25	新竹科學園區的擴大，帶來苗栗地區的人口與產業發展，未來對於苗栗產業發展上的定位，與周邊中部區域、北部區域的密切交流與相關整合，將是首當其衝的課題。	產業
彰化縣	p.3-1	北與臺中市都會核心發展、東與南投縣觀光資源整合、南與雲林縣水域治理、農產資源之分工合作。	其他
	p.5-13	加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸。	交通
南投縣	p.94	以一級產業資源為核心所開展的產業鏈在中部區域有其顯著重要性。	產業
嘉義縣	p.75	嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間架構，亦即以太保市、嘉義市為雙核心。	交通/ 城鄉
	p.138	嘉義縣政府亦得就都會區域或特定區域範圍，研擬相關計畫內容，報中央主管機關審議後，納入本計畫。	其他
屏東縣	p.56	高屏都會軸將以運輸服務中樞及加工產業為發展主力。	交通/ 產業
	p.113	屏北地區應優先強化跨域串連。	交通

資料來源：本計畫彙整

第二節 中央或地方政府核定之相關計畫

一、行政院 99 年國土空間發展策略計畫

本案檢視 99 年「國土空間發展策略計畫」及其技術報告相關內容，盤點與都會區域發展相關之交通、產業與城鄉發展及跨域治理等議題內容，整理如下表 2-6 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。松山機場原位址北側可規劃以河岸濕地公園與基隆連結，南側以文化、行政及產業等核心發展內容與市中心連結，機場周邊地區可適度放寬高土地管制內容；另一方面強化臺北市與桃園機場交通量能，包含旅運量及交通時間。

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

(三)流域跨域治理

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

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

(四)首都圈居住議題

首都圈跨區就業情況多，且購屋負擔能力過低，臺北市社會住宅資源有限，社會住宅供給量不足。應如何解決首都圈居住議題，達到住宅市場供需平衡，落實居住正義。

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

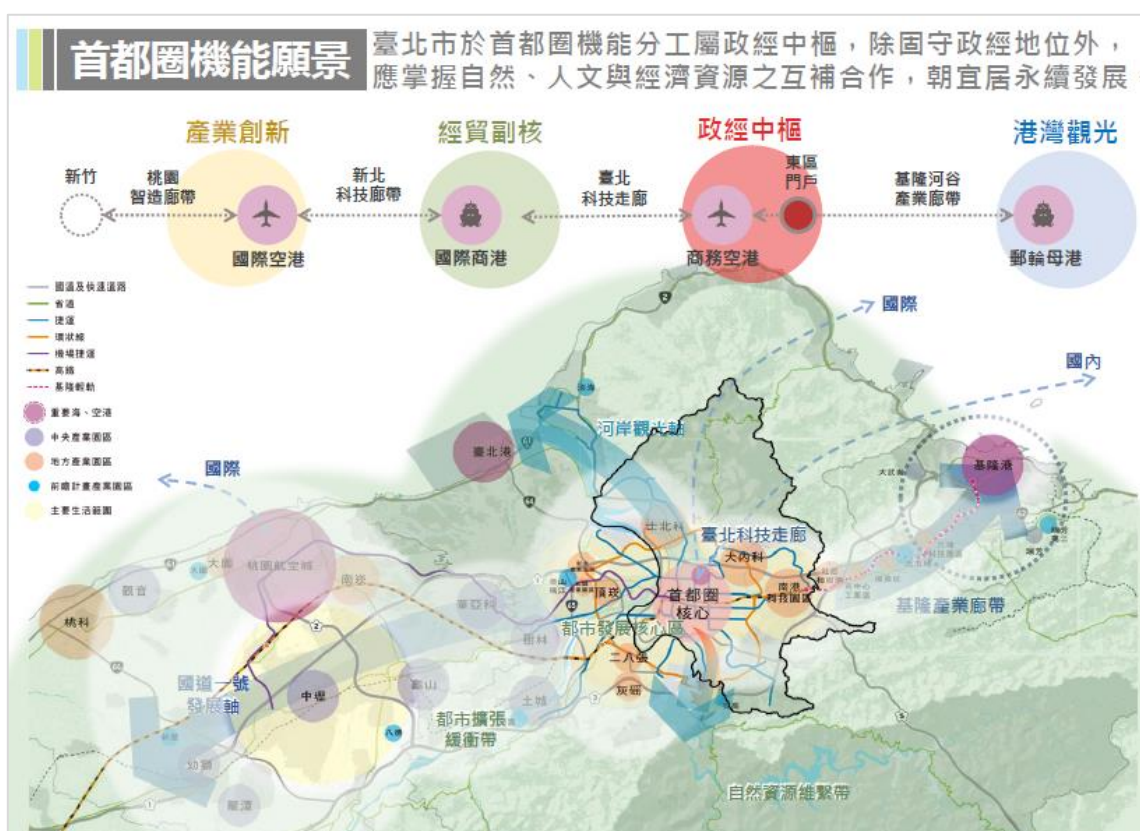


圖 2-2 首都圈機能願景圖

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	■ 首都圈產業佈局及本市定位 1. 全球競爭：面對國際產業趨勢轉變，臺北市的全球產業鏈定位 2. 首都圈整合：面對各縣市既有產業耐力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	■ 區域與國際交通連結 1. 全球競爭：應如何加強國際連結並兼顧區域交通整合，增強首都圈的國際地位？ 2. 首都圈連結：以高效率移動為目標，臺北市做為首都圈核心，應如何強化其與周邊區域的交通連結性。
議題三	■ 流域跨域治理 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。
議題四	■ 首都圈居住議題 首都圈跨區就業情況多且臺北市社會住宅資源有限，應如何解決首都圈居住議題，達到住宅市場供需平衡，落實居住正義。

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，應依法提送出流管制計畫並配合各部門、公共設施之規劃，以提高地區之承洪韌性。
2. 環境永續延續的操作機制：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。	F1
	(2) 面對國土計畫法揭示全國國土計畫應納入成長管理策略，區域計畫欠缺有效整合的土地使用成長管理制度政策工具。	F5
G. 機制 (或組 織、 平台)	(1) 都會區域計畫因其規模常跨越既有行政區域，是故在執行與監督方面應建立新的治理架構，俾使有效執行。	G1
	(2) 國土計畫下的都會區域計畫目的為提升區域競爭力，都會區域內之合作協調機制是影響區域計畫成敗因素。	G1
	(3) 由於無跨域型政府（區域政府）的體制，各方對區域建設委員會缺乏共識，如何與跨域議題範疇內的相關縣市政府、中央目的事業機關達成共識，並形成行政約束力是重要課題。	G6
	(4) 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)無具體構成都市區域之議題者（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，未足以具體構成都市區域議題。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	46	38	32	16
○：已有一定程度處理者	2	11	7	3	0
✕：無具體構成都市區域議題者	44	26	31	13	6
總計	80	83	76	48	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	24	14	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	46	38	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 都會區域重要關鍵議題與跨域內容

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」中所彙整「擬定都會區域計畫相關課題」，再納入本案目前已完成辦理之五場系列演講中專家學者所提供之觀點(內容詳第五章第二節)，整理為本計畫「都會區域計畫之定位功能及推動策略」，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建議，此即為本章第一節之內容。

另外，延續前章文獻回顧由「法定計畫」及「中央與地方政府核定計畫」中盤點「與跨域或都會區域計畫議題相關論述」嘗試整理為本案之跨域議題資料庫，並且透過本計畫訂定之議題篩選原則，包括延續性、時新性及策略性(其中，由於「時新性原則」，本計畫另彙整了相關部會涉及空間規劃或土地使用之新跨域政策內容)，嘗試梳理及篩選本計畫欲處理之重要關鍵跨域議題，此即為本章第二節之內容。本章架構圖如圖 3-1 所示。

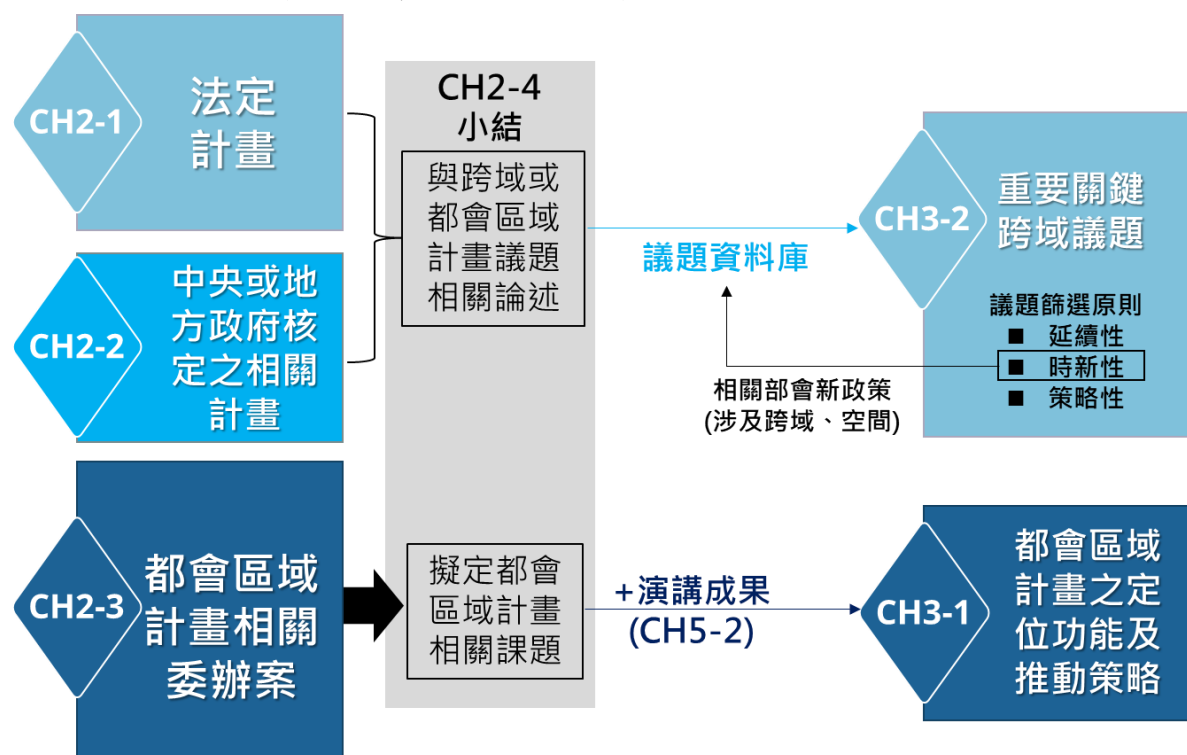


圖 3-1 本計畫第三章都會區域重要關鍵議題與跨域內容之架構圖

第一節 都會區域計畫之定位功能及推動策略

本案檢視自民國 95 年開始營建署委辦之都會區域計畫相關研究案，所研提有關都會區域計畫之計畫定位、功能、範圍、議題及推動機制等內容；並依據國土計畫法中對於都會區域之定義及有關都會區域計畫之相關條文；以及由本案目前已辦理之系列演講中彙整各方看法後，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相關建議，以作為後續推動之基礎。

一、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。可知其具備「策略性計畫」之特質（※策略性計畫「不涉及」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「策略性及議題導向之全國層級法定政策計畫」。

二、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、縣市國土計畫或國土計畫土地使用管制規則之指導，特別是跨域、跨部門空間議題之協調，以期達到多部門之「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。

三、都會區域計畫之範圍與個數

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」。對於都會區域計畫的範圍界定，各研究有不同見解，然而以「議題為導向方式作為後續都會區域範圍之劃設方式」已形成共識。

另外，「95年臺灣都會區域範圍劃設準則之研究」提出「三個緊湊都會區域範圍」過去被認為臺灣應有的都會區域個數與形式，然而現今空間發展結構改變下，未來都會區域範圍或生活圈關聯範圍之劃分方式是否仍適用，尚須進一步探討。而在本計畫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，參考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。

總結以上，本計畫提出都會區域計畫之範圍界定原則包括：

- (一)應依據所關切的議題影響範圍界定都會區域計畫範圍，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。
- (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，較不易明確訂定出行政區界。

四、都會區域計畫之規劃方式

「都會區域計畫」之研擬方式建議為「以議題為導向」的規劃模式。例如，因應未來北宜高鐵重大建設驅動宜蘭地區的產業結構改變、北部地區縣市的城鄉生活發生極大變化，又例如因應經濟部推動台商回流計畫、產業界的五缺現象，南部區域亟需進行相關科學園區、工業區的整合及城鄉、軌道交通等配套，因此需研擬都會區域計畫以整體規劃。另外，不同地方縣市政府若有提出共通性的都會發展(跨域)議題，中央政府亦應積極評估是否納入都會區域計畫內容。

另外，在本計畫 111 年 1 月 26 日辦理之第二場演講中，郭翡玉前副主委提及目前國土規劃的認知與內容較為保守(依據國土計畫法施行細則第五條，較欠缺對於「願景」或「國土空間架構」之著墨)，在國土空間結構指導較缺乏之情況下，期提出跨域合作之推動關鍵因素在於：財務整合、時程整合、產業整合、對象整合，以及計畫整合。

總結以上，本計畫提出都會區域計畫之規劃方式及規劃原則主要包括以下重點：

- (一)都會區域計畫涉及多部門，應採「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可考量以正式文件記錄與確認。
- (二)都會區域計畫雖定位以跨域議題為導向，但仍必須「儘量朝整體角度進行規劃(同時處理該都會範圍內之若干跨域議題，儘管非全面議題)」。
- (三)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)。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。
- (四)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。

(五)規劃策略：營建署角色恐較不易推動「預算引導」，然可藉由計畫引導、土地使用權之主管權(也可視為財務)、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。

五、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。

六、都會區域計畫之啟動時機與推動機制

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。

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。因都會區域計畫之法定位階屬於全國國土計畫，可免經通檢變更即納入目前全國國土計畫之附冊，在時程上具有優勢，對於各部門計畫納入法定計畫應有一定程度的誘因。

再者，各部門應配合辦理事項可考慮納入國土計畫法施行細則第五條「都會區域計畫應載明事項(四)執行計畫」，並建議應與相關建設計畫經費之編列相結合，以實質發揮效果。對於中央各部會而言，藉由上述都會區域計畫之機制期能協助加快改善土地問題，並可發揮跨部門之綜效。透過上述操作以都會區域計畫連結建設計畫，並確實解決部門推動計畫的土地難題，透過跨部門的對話，提出整體發展計畫，以達整體規劃之綜效。

七、都會區域計畫之議題篩選原則

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跨域議題(即非單一縣市或單一部門可處理之議題)，且該些議題透過都會區域計畫整體規劃可能具有資源互補、整合，發揮綜效之潛力。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，從中盤點符合前述跨域議題特性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。

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(全國國土計畫一流域特定區域計畫推動機制及示範計畫之研擬實作，110 年)	- 議題涉及土地管理機關範疇： - 議題範疇涉及土地利用管理 - 非屬執行層面之議題 - 議題符合流域特定區域計畫之性質： - 議題無法透過其他計畫處理 - 議題涉及多機關整合與協調	- 風險辨識 - 計畫整備 - 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)	(一)確認共通性面向： - 是否為都會區域空間特有問題 - 是否為輿論焦點 - 是否具有重要性與急迫性 - 空間發展計畫涉及跨縣市問題 (二)共通性面向議題篩選原則，各原則至少符合其中一細項： - 原則一(國土計畫法§6) - 配合區域特色與整體發展需要 - 加強跨域整合 - 達成資源互補 - 強化區域機能提升競爭力 - 原則二 - 是否無法以既有空間計畫或部門計畫處理。 - 是否需透過都會區域計畫執行之必要性。	- 議題可同步規劃 - 議題具可操作性 - 議題可解決既有問題 - 議題具後續發展效益
都會區域計畫(本計畫)	- 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。	- 議題相關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

資料來源：本計畫彙整

第二節 交通、產業、城鄉發展及其他之重要關鍵跨域議題

本節主要說明延續第二章所彙整「與跨域或都會區域計畫議題相關論述」之議題資料庫，本計畫如何從中篩選欲處理之重要關鍵跨域議題之程序。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3-2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。

一、程序一：建立議題資料庫

基於後續在「程序二：篩選關鍵議題」時，有關議題篩選原則「時新性」之考量，故本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，本計畫進一步納入盤點交通、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。

以下首先說明部門空間政策之考量內容，再者說明納入部門空間政策相關跨域議題後所建立之本計畫議題資料庫之成果。

(一)部門與空間規劃相關之政策

1. 交通部門

北臺、南臺、中臺區域整體運輸規劃、「2020 運輸政策白皮書」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。

(1)政策盤點

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

A. 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。

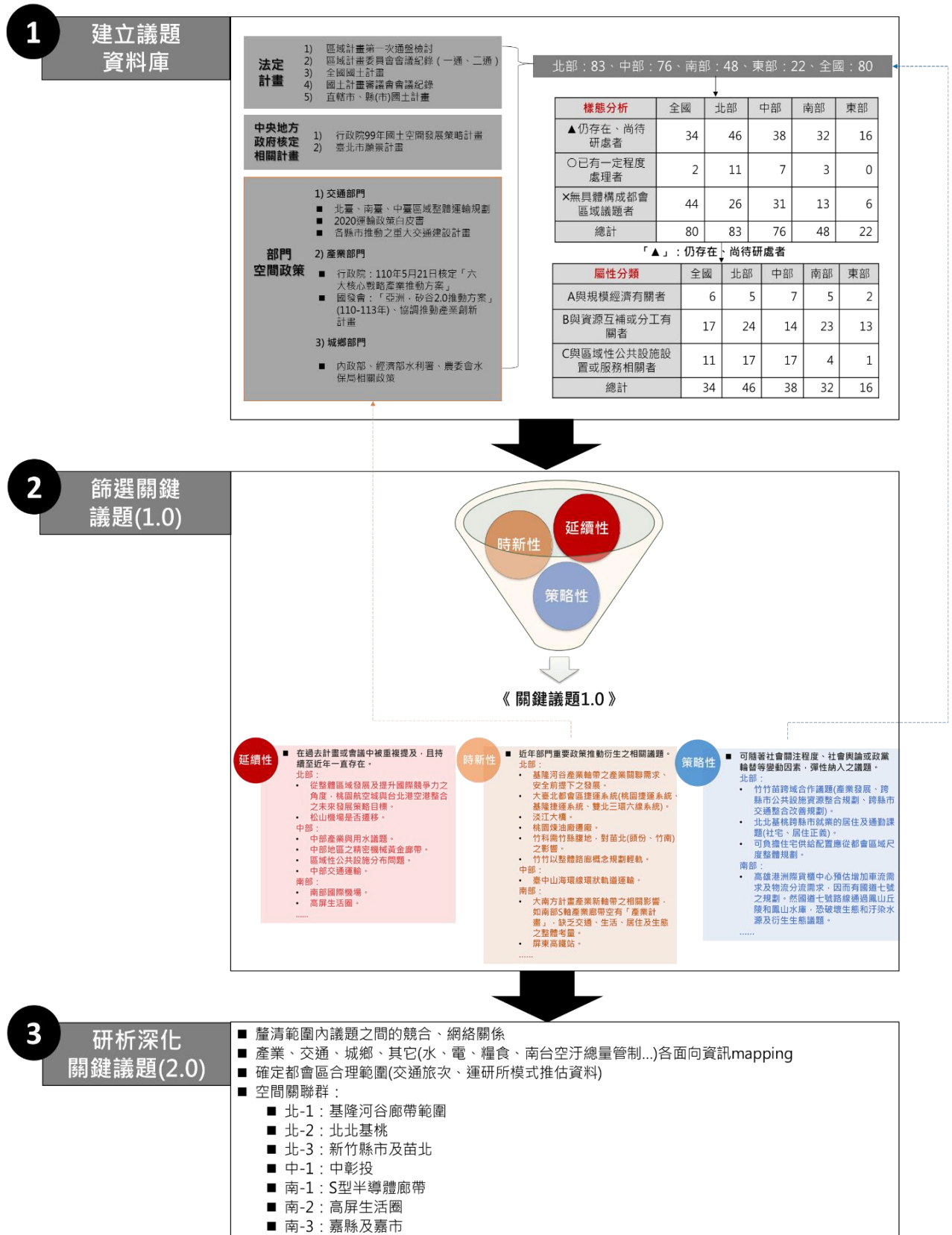


圖 3-2 都會區域跨域議題資料庫之彙整及梳理過程架構圖

- B. 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。

(2)既有都會區域交通議題

- A. 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。
- B. 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。
- C. 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。
- D. 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。
- E. 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。

(3)未來都會區域交通議題

- A. 都會區域智慧運輸資訊交換與整合：縣市間不同之公共運輸業者異業結盟，共同推動交通行動服務(MaaS)已逐漸成為風潮，打破單一模式的運輸服務和各種運輸營運者間的隔閡，藉由資訊交換與整合服務創新及產品差異性的概念，共同致力為所有運輸使用者帶來最大效益。
- B. 都會區域道路資訊協調交換與控制：高快速公路與都會區域交通號誌協調運作，將原本僅於單一縣市內的智慧運輸中心之資訊，擴大至鄰近縣市或高快速道路之智慧運輸中心，相互資料互通交換後，透過用路人資訊平台、道路資訊顯示看板、車用電子顯示器、智慧手機或平板等載具，可以整合發布對道路使用者更便利之資訊。
- C. 高快速道路路網之快捷公車路網：隨者地方政府客運轉運站興建完成，以及西部走廊高快速道路路網形成，都會區域間的公共運輸可以藉由發展快捷公車來連結轉運站，以強化都會區域間之發展。於轉運站加強如公車、捷運、輕軌等轉駁的路線、班次等規劃，以利民眾轉乘，提升搭乘意願，降低自用車耗能且不環保的旅運模式。
- D. 都會區域間新型態交通系統之發展：隨者資通訊與自駕車技術之發展，國際上已經開始引入個人化捷運系統(PRT)，此新型態的交通系統具備彈性營運、綠色能源、成本較低、工期較短、可擴張性及可降低新冠病毒之傳染等特性。個人化捷運系統可以是軌道型態的車輛，也可以採用道路型態的車輛，若是採用道路型態的車輛可視為高架化之自駕車，未來有機會於都會區域間採用。

2. 產業部門

(1)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。

- A. 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。
 - B. 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。
 - C. 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。
- (2)既有都會區域產業議題
- A. 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。
 - B. 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。
 - C. 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。

- D. 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。
- E. 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。
- F. 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。

(3)未來都會區域產業議題

- A. 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。
- B. 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。
- C. 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。
- D. 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。

3. 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。

(1) 水資源及能源的區域供給

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

電能部分，臺灣各區域之發電用電比有顯著差異，如北部之夜間用電高於發電量，中部之日間用電量則高於發電量。過往各類發電設施及輸配電網高度仰賴中央規劃，涉及分配地方需求及各設施選址，仍缺乏明確有效之統籌機制。以北部大潭電廠天然氣供應為例，相對須設置液態天然氣接收站，衍伸出產業需求評估、選址、電網配置、空氣汙染等議題。

(2) 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。

(3)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。

(4)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。

(5)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。

(6)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。

(7)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 等空氣污染物，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。

4. 其他：重大公共建設計畫

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

表 3-2 國發會核列重大公共建設計畫彙整表

政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形		
內政部	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）8 年（104-111 年）
	都市及區域發展	淡海及高雄新市鎮開發計畫
	都市及區域發展	林口新市鎮機場捷運 A7 站區開發計畫
	都市及區域發展	都市更新發展計畫（108-111 年）
	交通建設	國家生技研究園區聯外道路
	環境資源	公共污水處理廠再生水推動計畫
教育部	教育設施	「臺北科學藝術園區」整體發展計畫
	教育設施	國家運動園區整體興設與人才培育計畫（第三期）
	衛生福利設施	新竹生物醫學園區計畫-新竹生醫園區醫院
經濟部	經濟建設	全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫
	經濟建設	興建大臺南會展中心
	經濟建設	興建桃園會展中心
	經濟建設	臺中廠港外擴建(四期)投資計畫
	經濟建設	第三座液化天然氣接收站二期投資計畫
交通部	交通建設	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫
	交通建設	國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫
	交通建設	臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)－布袋港埠建設計畫
	交通建設	國內商港未來發展及建設計畫(106~110 年)-馬祖港埠建設計畫
	交通建設	國內商港未來發展及建設計畫(106 110 年)-金門港埠建設計畫
	交通建設	臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110 年)
	交通建設	國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫－新莊線、蘆洲支線

政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形		
	交通建設	生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年(104-111 年)計畫
	交通建設	臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫
	交通建設	國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程
	交通建設	高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)
	交通建設	環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫
	交通建設	國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道工程
	交通建設	淡江大橋及其連絡道路新建工程
	交通建設	台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫_信義線東延段
	交通建設	省道改善計畫(108~113 年)
	交通建設	增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫
	交通建設	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
	交通建設	西濱快速公路曾文溪橋新建工程
	交通建設	台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫(臺東段)
	交通建設	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫_萬大-中和-樹林線(第一期)
	交通建設	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統 延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫
	交通建設	桃園航空城機場園區用地取得計畫
	交通建設	國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程
	交通建設	重要觀光景點建設中程計畫(109-112 年)
	交通建設	增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫
農委會	農業建設	花東地區有機農業發展計畫(第二期)
	農業建設	國土生態保育綠色網絡建置計畫
	農業建設	桃園農業物流園區建設計畫
文化部	文化設施	「國美躍昇～邁向國際級美術館建構計畫」
	文化設施	跨域匯流・傳統入心－國立傳統藝術中心公共建設跨域增值發展計畫
	文化設施	國立國父紀念館跨域增值計畫
	文化設施	國立歷史博物館升級發展計畫
	文化設施	國家人權博物館中程計畫
	文化設施	多元文化交織・古蹟風華再現－中正紀念堂服務升級計畫
	文化設施	臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫
	文化設施	空總臺灣當代文化實驗場第二期整體發展計畫
	文化設施	國家漫畫博物館計畫(106-111 年)
科技部	經濟建設	科學城公共建設計畫-科技部
	衛生福利設施	新竹生物醫學園區興建第三生技大樓中長程計畫(109 年至 112 年)
	經濟建設	新竹科學園區建設計畫
	經濟建設	中部科學園區建設計畫

政府重大公共建設計畫 110 年度預算先期作業核列情形		
	經濟建設	南部科學園區
	經濟建設	中興園區籌設計畫
原住民族委員會	都市及區域發展	原住民族經濟產業發展 4 年計畫(107 年至 110 年)
	交通建設	原住民族部落特色道路改善計畫 (107~110 年)
客家委員會	文化設施	火車頭園區建置計畫
	文化設施	客庄創生及環境營造計畫
國立故宮博物院	文化設施	新故宮-故宮公共化帶動觀光產業發展中程計畫
中央研究院	經濟建設	中央研究院南部院區計畫

資料來源：本計畫彙整

(二)本計畫議題資料庫之彙整成果

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，並納入上述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 3-3 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 3-3，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 3-4。

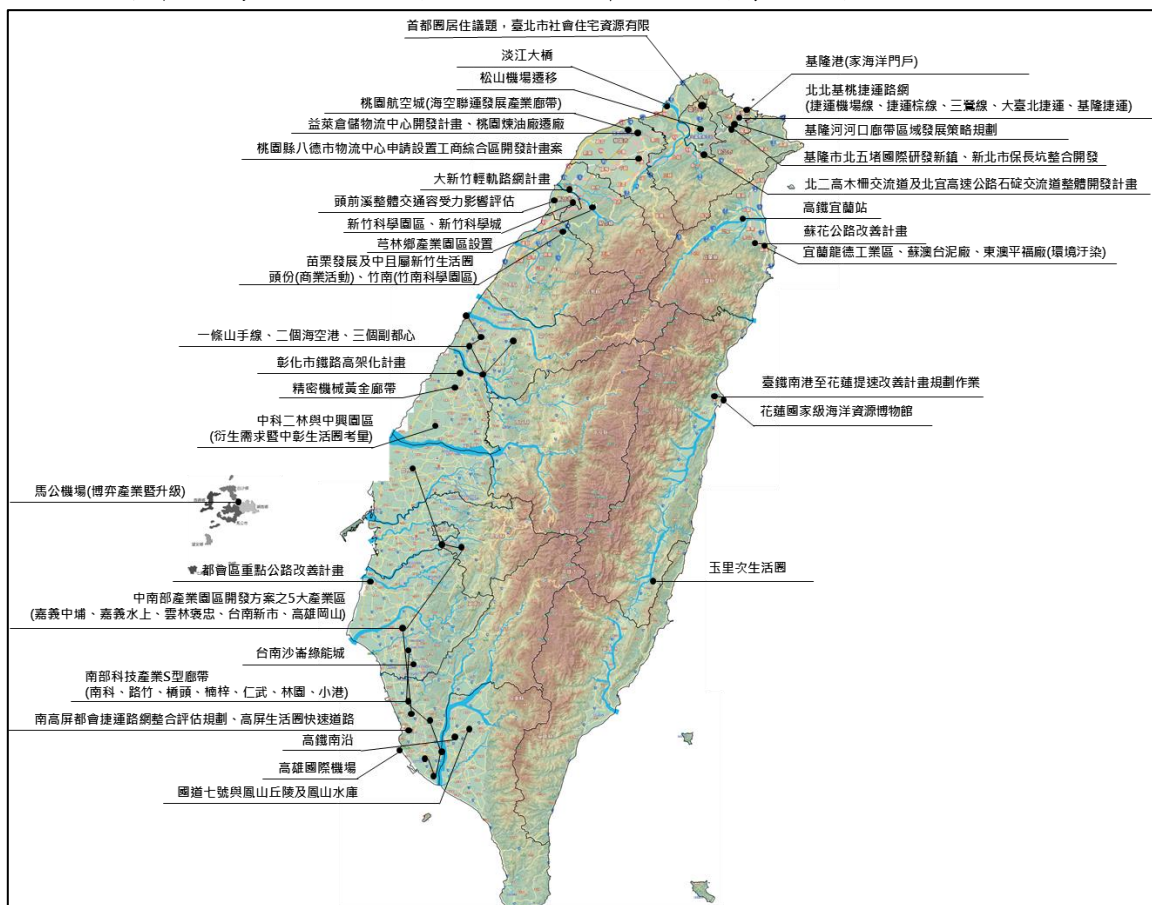


圖 3-3 跨域議題資料庫空間分布示意圖

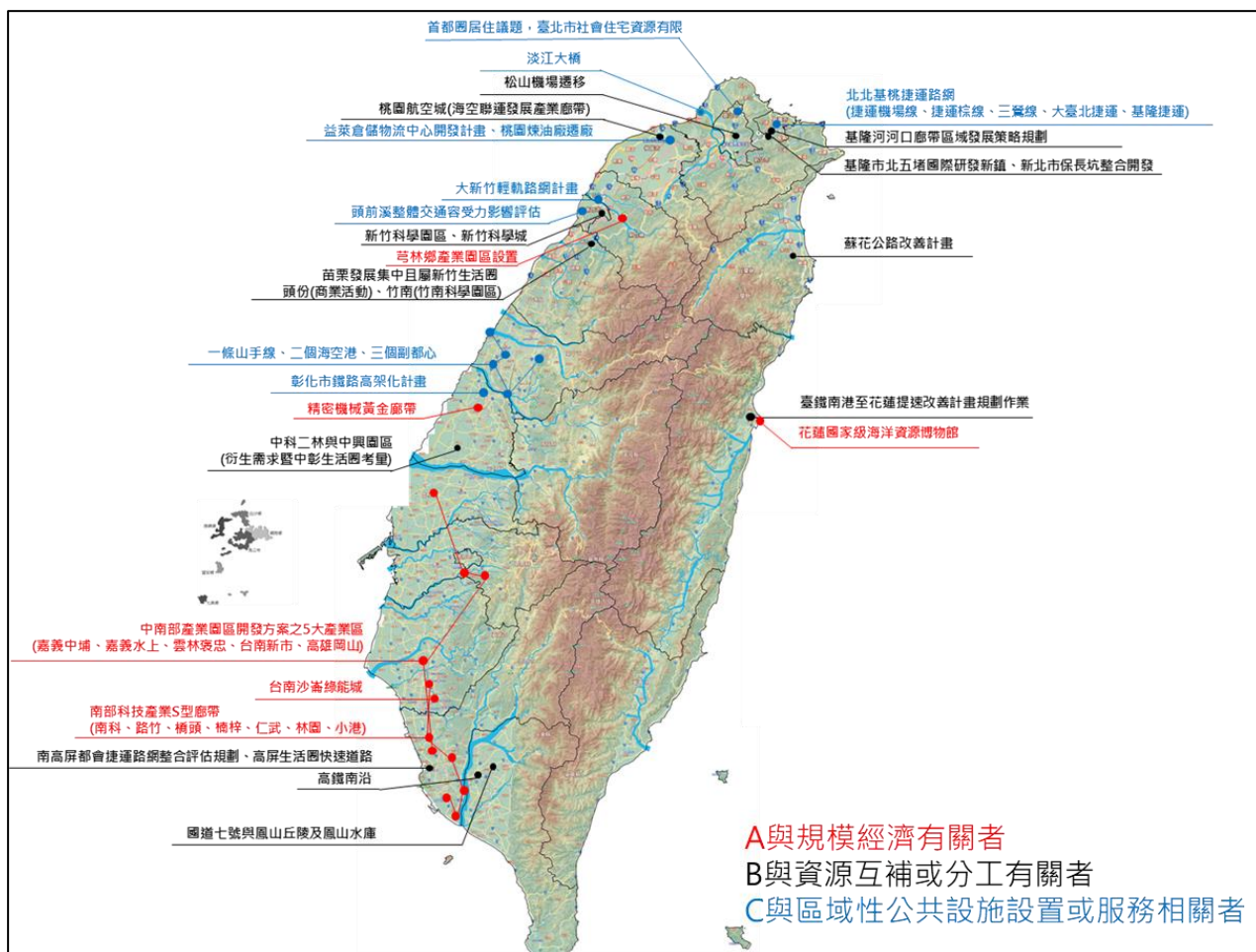


圖 3-4 跨域議題資料庫議題屬性分類空間分布示意圖

表 3-3 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，帶來苗栗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
• • • • • •												

二、程序二：篩選關鍵議題(1.0)

本階段「程序二：篩選關鍵議題(1.0)」，將運用本章第一節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 3-5。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 3-6。

- (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」等議題，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。
- (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。



圖 3-5 由議題資料庫篩選關鍵議題(1.0)之說明示意圖

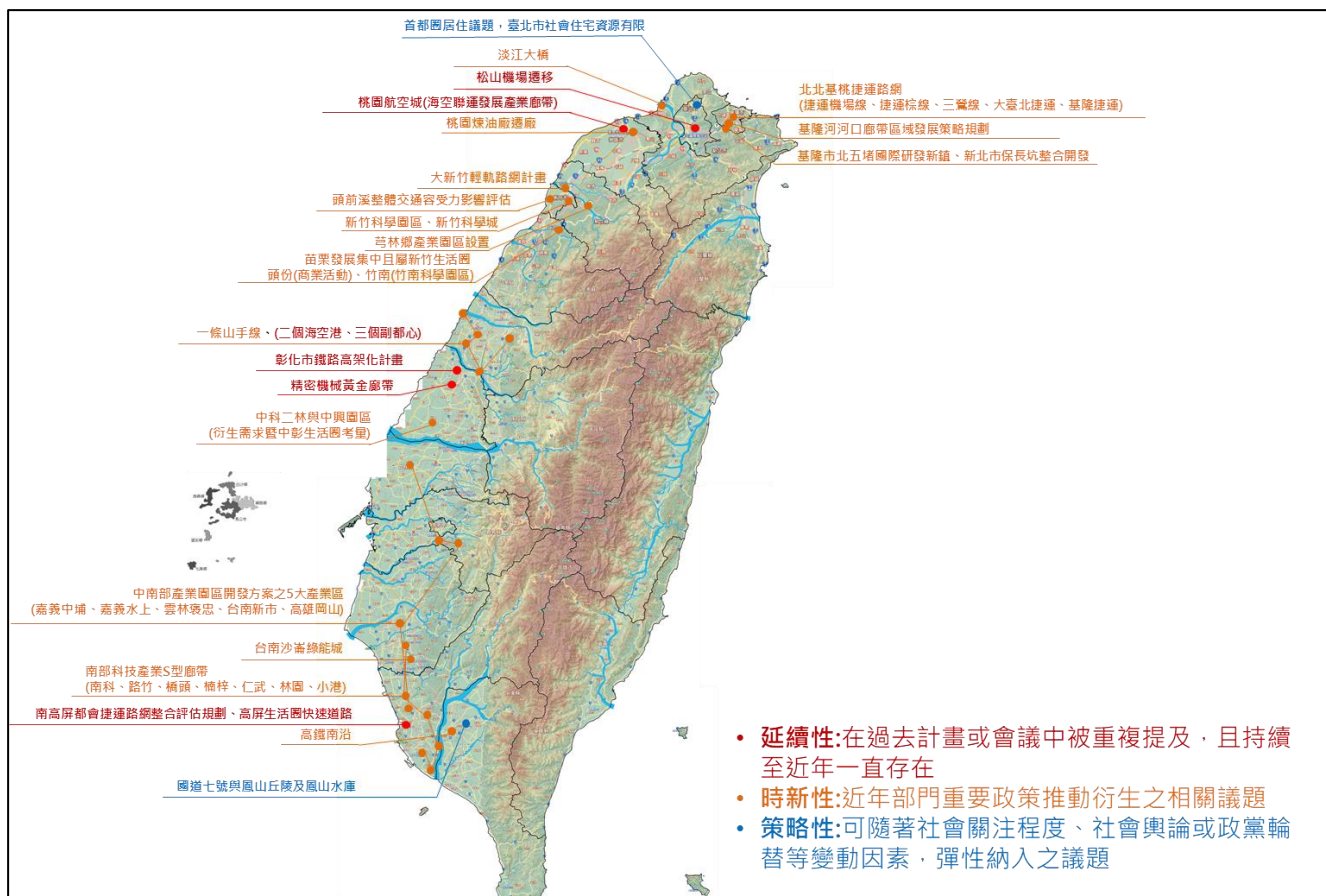


圖 3-6 篩選關鍵議題(1.0)空間分布示意圖

三、程序三：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的競合及網絡關係，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關鍵議題之相互影響關係，再依據關鍵議題之間的空間關聯程度劃分成七個空間關聯群，以作為後續構思各都會區域議題之策略方案之基礎。

(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 3-4，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：新竹縣市及苗栗範圍等三個空間關聯群，如圖 3-7 所示。

表 3-4 北部區域關鍵議題研析表

部門別	議題
交通	A. 基隆捷運：預計 2023 年動工。 B. 高鐵宜蘭站：(預計 2022 年至 2024 年完成環評與細設、2025 年動工，工期約 11 年)完工後之場站周邊發展、北部區域空間結構轉變。 C. 淡江大橋：預計 2024 年全線通車，縮短淡水-八里-桃園。
產業	A. 基隆河谷產業軸帶應與臺北市科技園區，串連規劃；基隆市北五堵國際研發新鎮與新北市保長坑應一併考量產業關聯需求，形成高科技密集產業帶。 B. 桃園煉油廠遷廠問題，考量能源供應與經濟發展、環境問題非單一縣市議題，中央應針對北部區域產業研擬相關配套。 C. 竹科是重要的半導體產業聚落，但新竹市腹地不足，需竹縣用地；苗栗發展定位應與新竹科學園區產業需求整合。
城鄉	A. 北北基桃跨縣市就業的居住及通勤課題。 B. 苗栗發展過於集中頭份(商業活動)、竹南(竹南科學園區)，且屬於新竹生活圈。
其他	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？

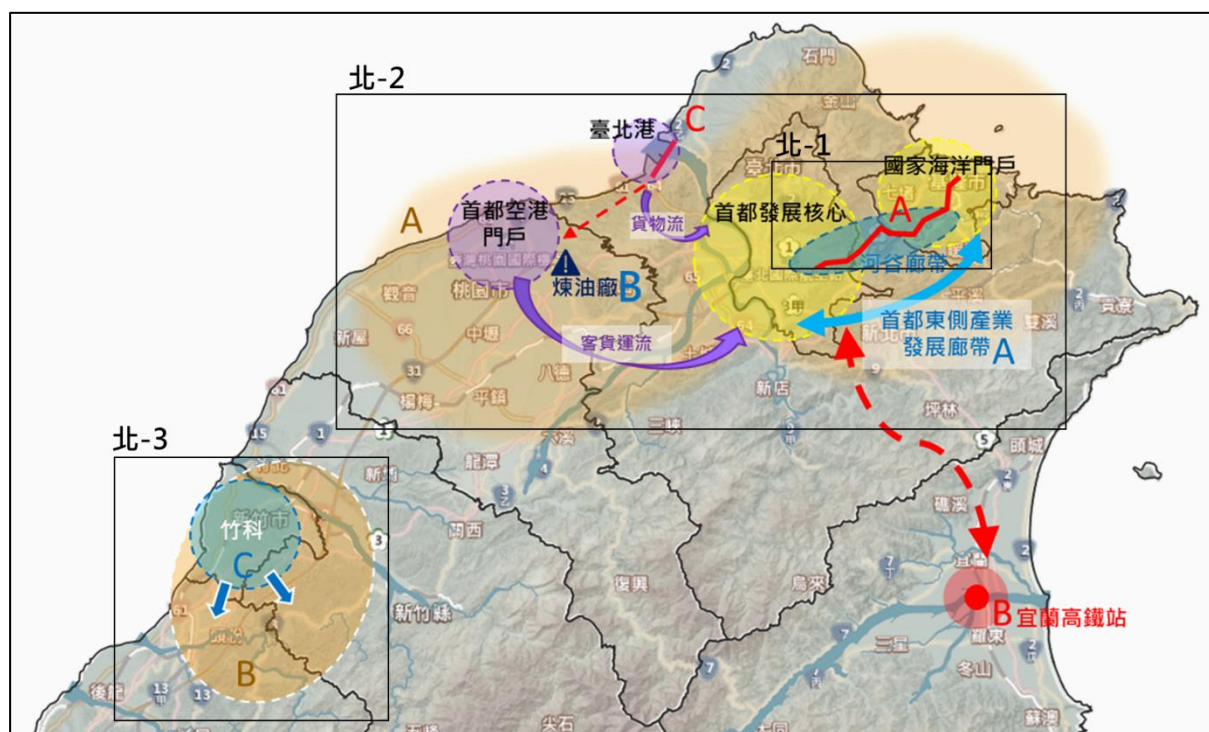


圖 3-7 北部區域關鍵議題研析空間示意圖

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 3-5，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 3-8 所示。

表 3-5 中部區域關鍵議題研析表

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

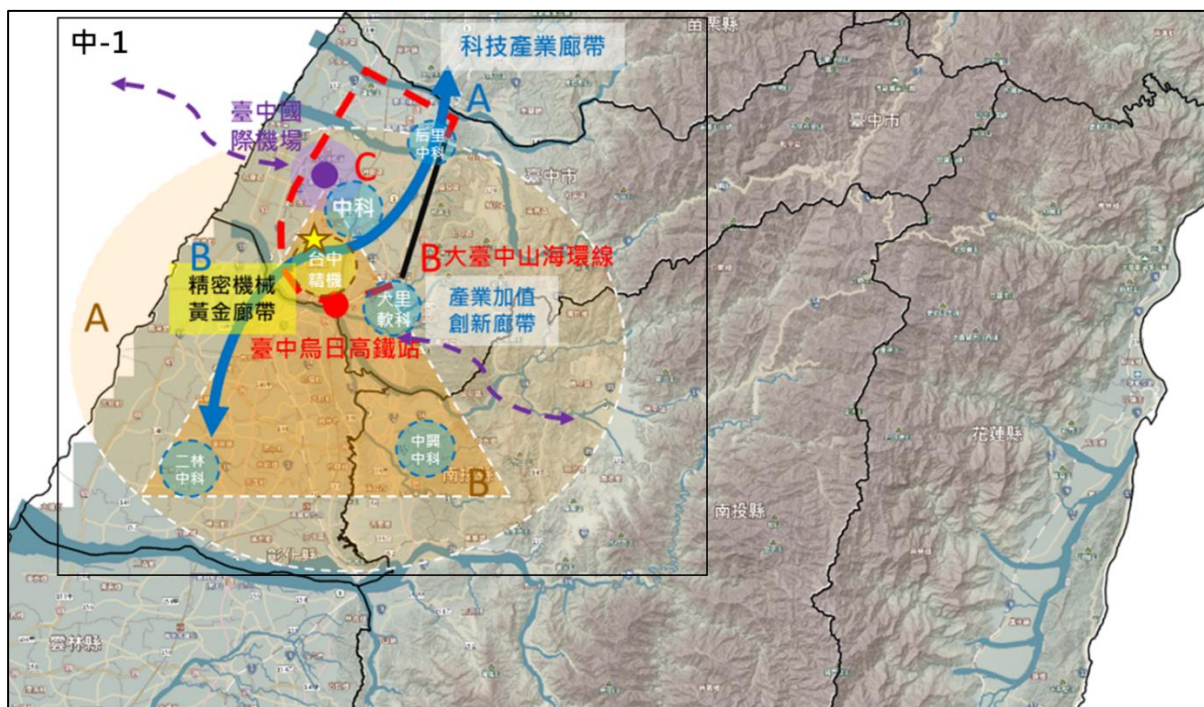


圖 3-8 中部區域關鍵議題研析空間示意圖

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 3-6，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：S 型半導體廊帶範圍；(2)南-2：高雄及屏北範圍；(3)南-3：嘉縣及嘉市範圍等三個空間關聯群，如圖 3-9 所示。

表 3-6 南部區域關鍵議題研析表

部門別	議題
交通	A. 大型產業園區開發計畫卻欠缺交通運輸之相關規劃，台南新市、高雄所形成之南部科技產業 S 型廊帶，衍生大量通勤旅次造成交通問題。 B. 國道 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	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	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	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。初步研析探討該範圍之跨域議題關係如表 3-7、圖 3-10 所示。

表 3-7 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	■ 基隆捷運、汐東捷運等重大交通建設與基隆河流域防洪安全之權衡。
交通-城鄉	■ 基隆捷運(預計 2023 年動工)完工後，基隆與雙北關係更密切。
交通-產業-城鄉-其他	■ 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？

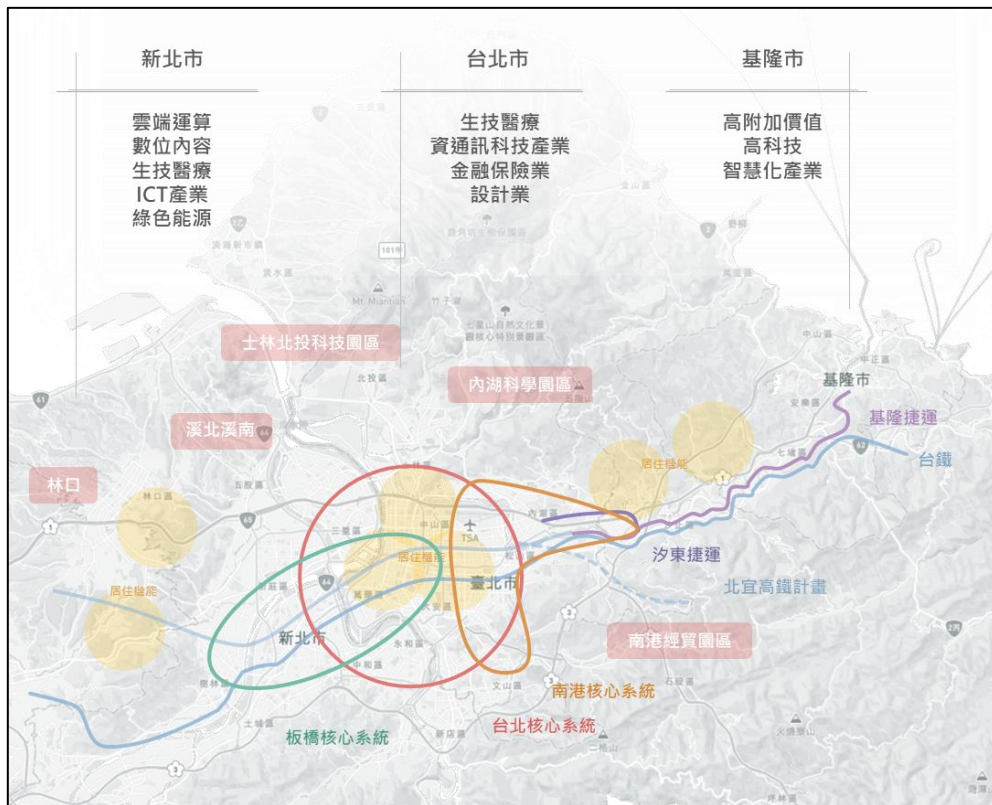


圖 3-10 研析深化關鍵議題(北-1：基隆河谷廊帶範圍)空間示意圖

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 3-8、圖 3-11 所示。

表 3-8 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-城鄉	■ 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 64 則可抵台北都會區。 ■ 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。 ■ 北北基桃捷運路網之整合討論，形成都會區之便捷軌道生活圈。 ■ 松山機場之定位與遷移議題應綜合考量：國土發展之整體性，臺北欲成為國際城市所應具備的長遠格局、桃園-臺北捷運建設計畫的意義、桃園國際機場發揮樞紐地位及運籌效能所應具備之航網規模等層面之影響。
交通-產業	■ 台北港、基隆港、桃園機場之結合，善用海空聯運或國際海港運輸模式跨域發展產業廊帶。 ■ 強化機場、高鐵等重要公共交通樞紐串聯並強化物流能力。
產業-城鄉-其他	■ 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。

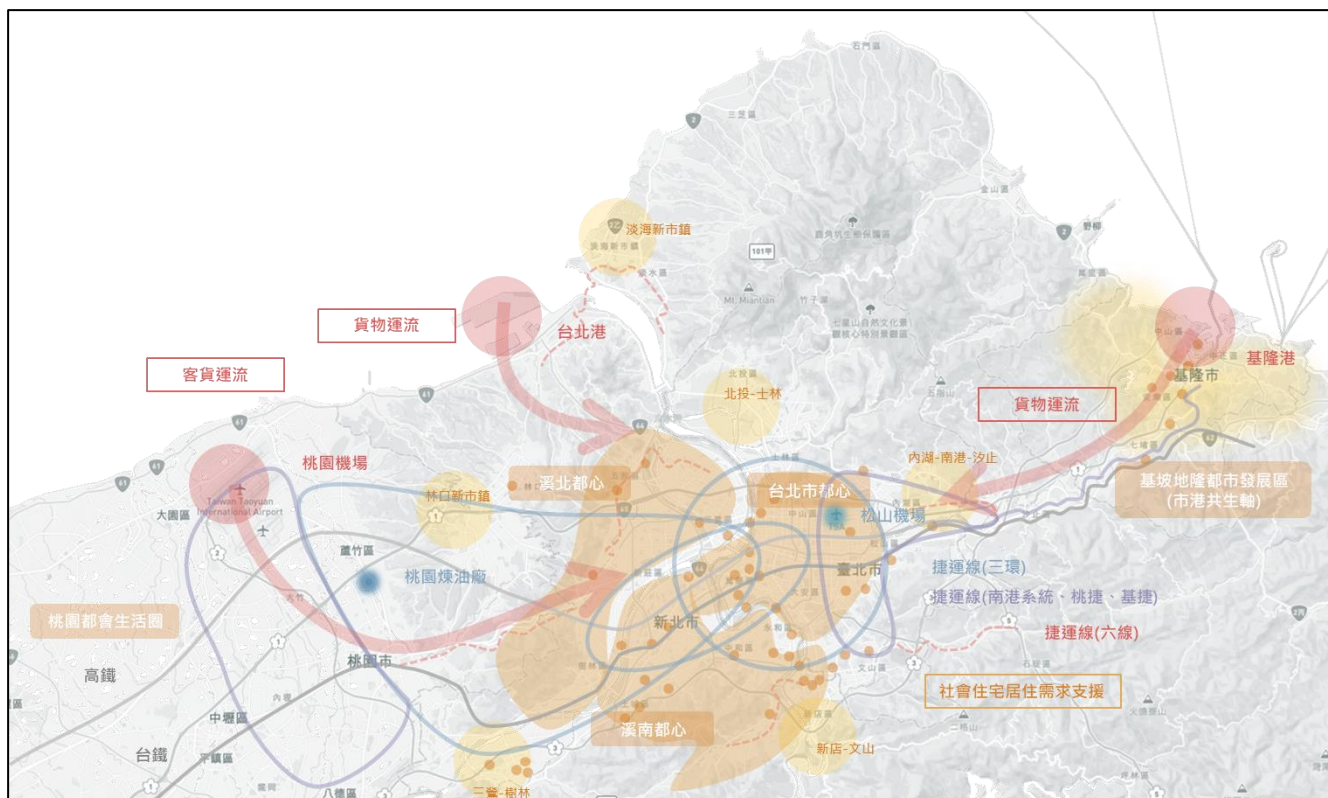


圖 3-11 研析深化關鍵議題(北-2：北北基桃範圍)空間示意圖

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 3-9、圖 3-12 所示。

表 3-9 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	■ 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。
產業-城鄉-交通	■ 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	■ 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。

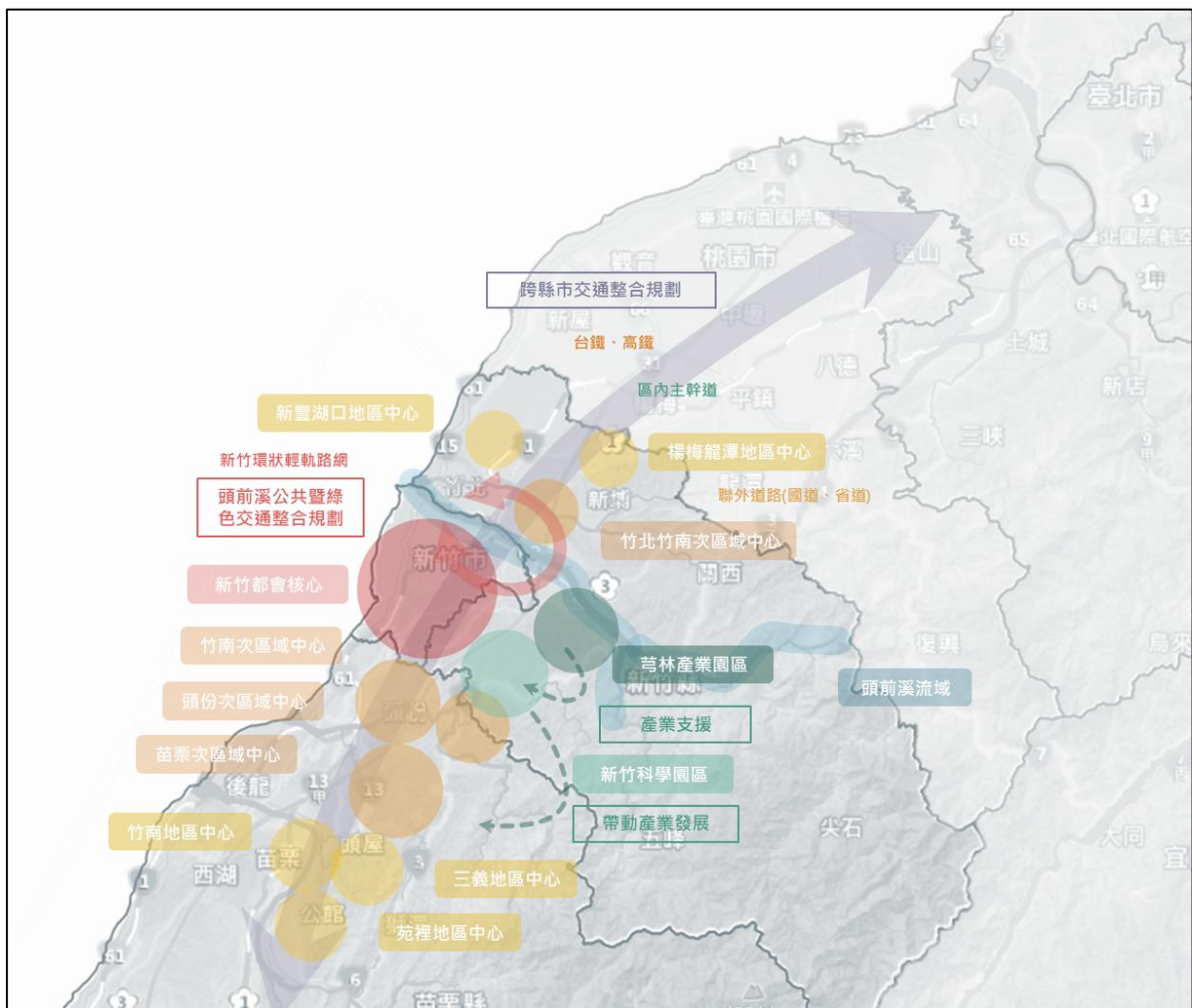


圖 3-12 研析深化關鍵議題(北-3：新竹縣市及苗北範圍)空間示意圖

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 3-10、圖 3-13 所示。

表 3-10 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	■ 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。 ■ 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。 ■ 應以中彰投共同生活圈建構便捷軌道交通路網系統。
產業-城鄉	■ 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。 ■ 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。
產業-其他	■ 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。

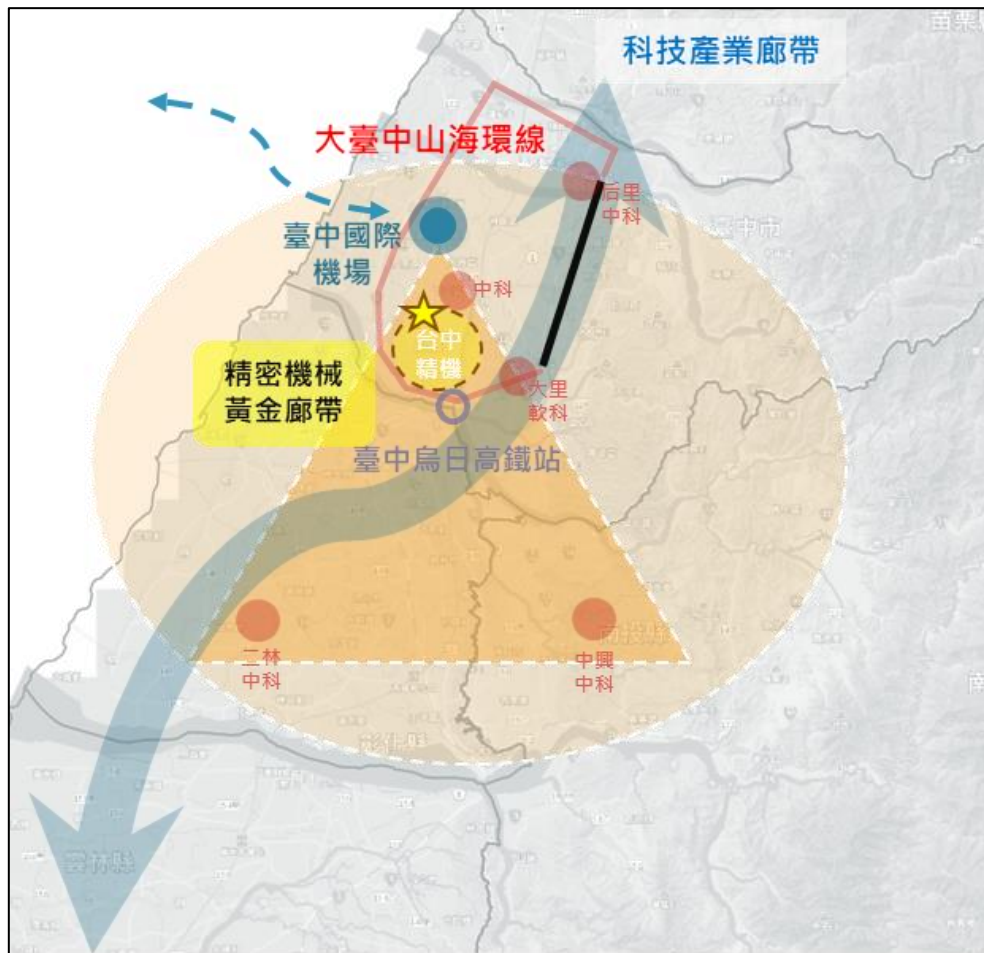


圖 3-13 研析深化關鍵議題(中-1：中彰投範圍)空間示意圖

5. 南-1：S 型半導體廊帶範圍

S 型半導體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 3-11、圖 3-14 所示。

表 3-11 研析深化關鍵議題(南-1：S 型半導體廊帶範圍)表

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

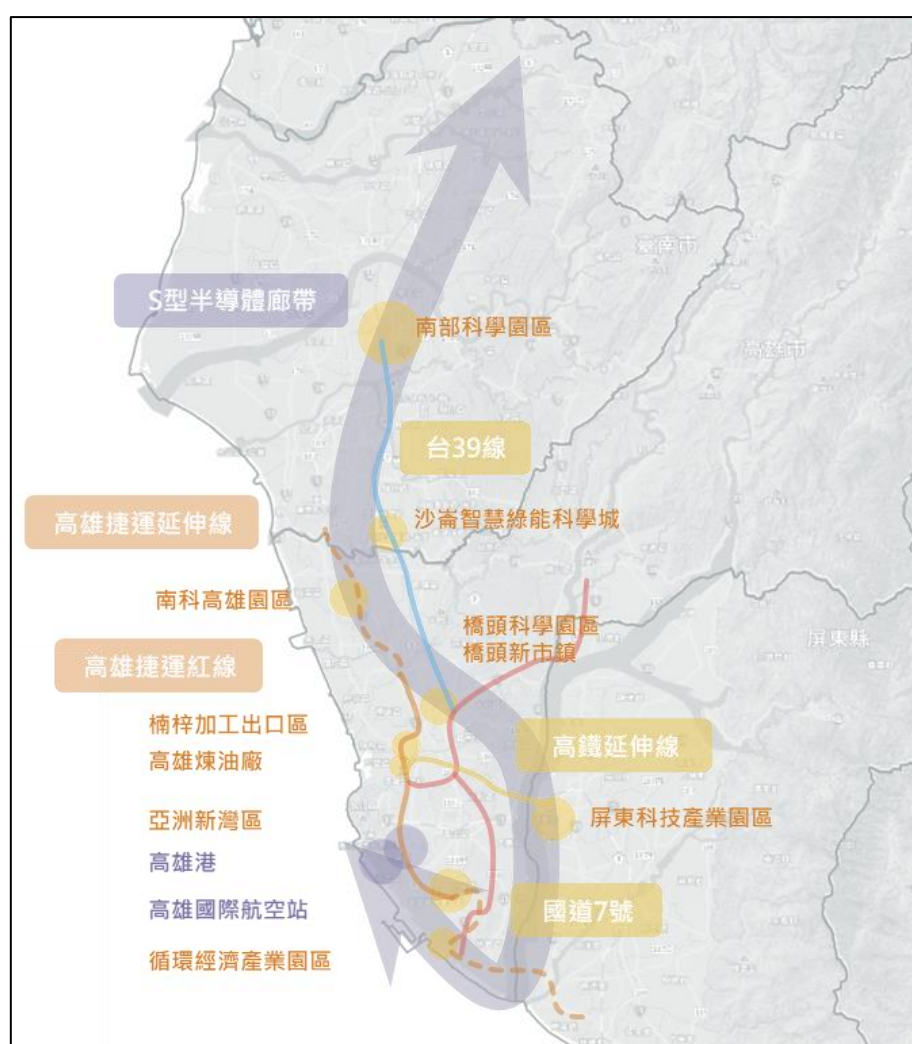


圖 3-14 研析深化關鍵議題(南-1：S 型半導體廊帶範圍)空間示意圖

6. 南-2：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3-12、圖3-15所示。

表 3-12 研析深化關鍵議題(南-2：高雄及屏北範圍)表

跨域關係	議題
城鄉-產業	■ 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。 ■ 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-城鄉	■ 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。 ■ 南部科學園區屏東園區位於高鐵屏東車站特定區計畫內，然而「新訂屏東高鐵特定區計畫」及高鐵屏東站區位尚無定案，仍存在許多變數，且應與高雄之交通運輸、生活圈等一併規劃。
交通-其他	■ 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。
產業-其他	■ 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。

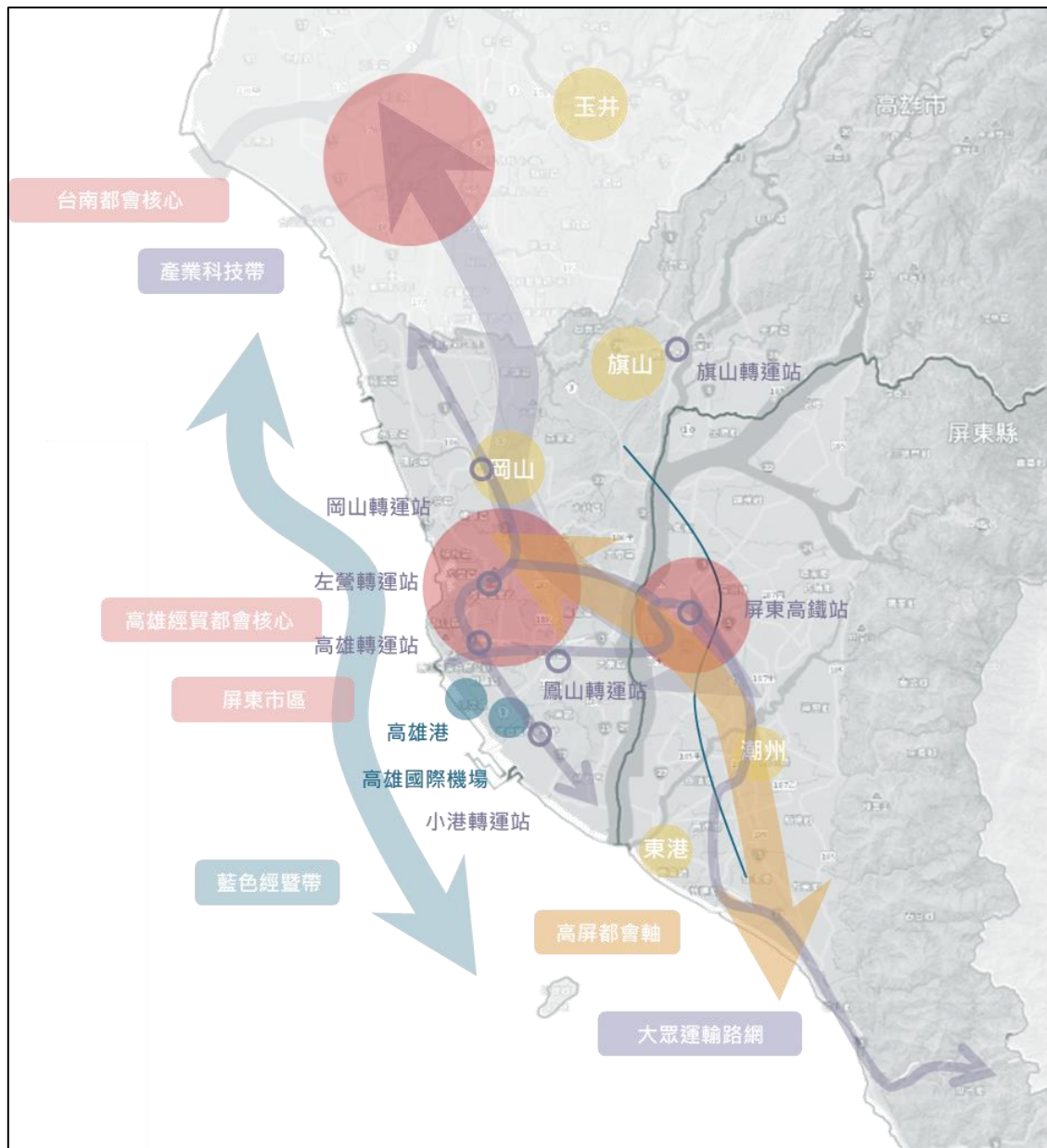


圖 3-15 研析深化關鍵議題(南-2：高雄及屏北範圍)空間示意圖

7. 南-3：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 3-13、圖 3-16 所示。

表 3-13 研析深化關鍵議題(南-3：嘉縣及嘉市範圍)表

跨域關係	議題
產業-城鄉	■ 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	■ 嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間規劃，亦即以太保市、嘉義市為雙發展核心。

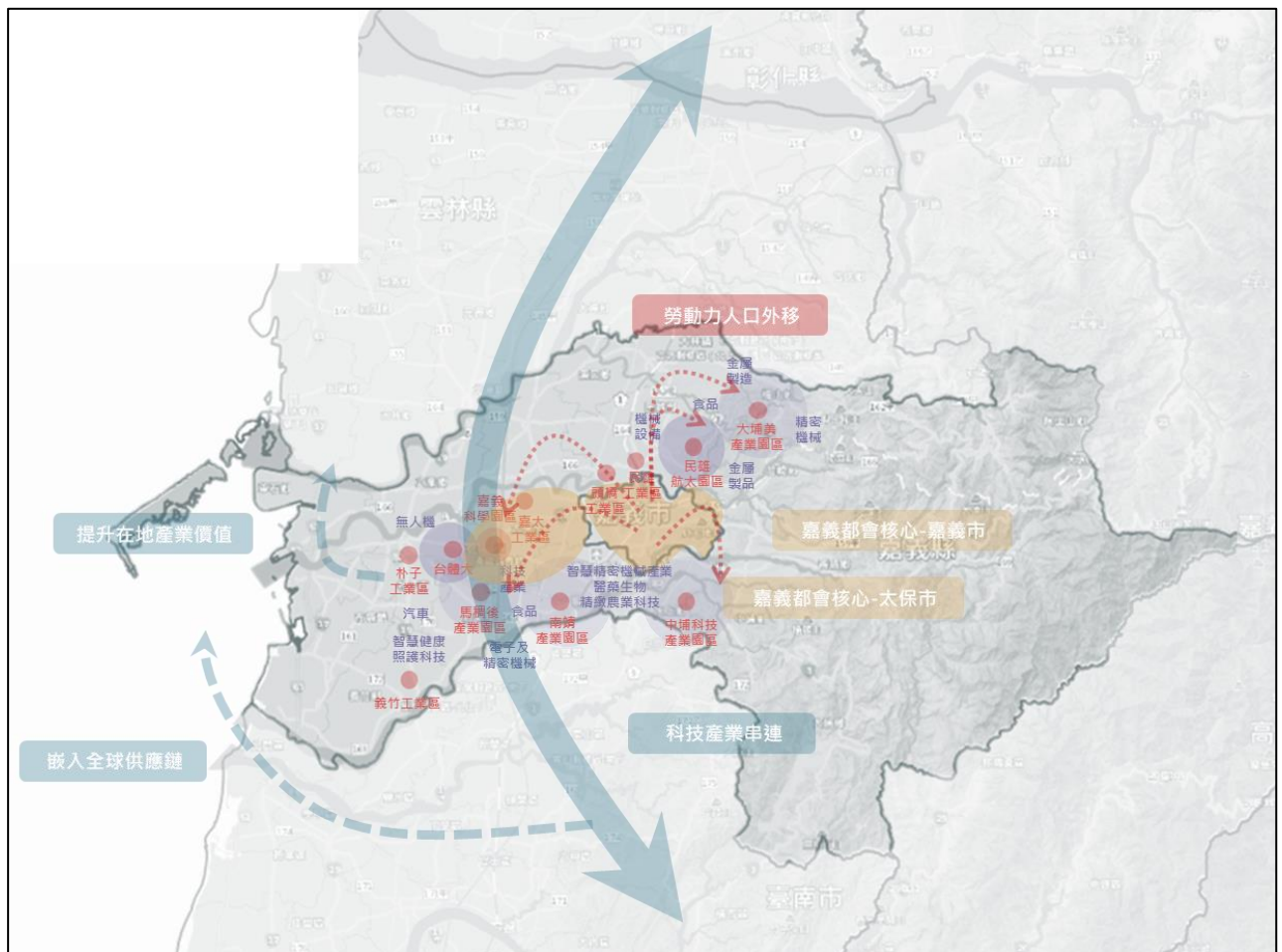


圖 3-16 研析深化關鍵議題(南-3：嘉縣及嘉市範圍)空間示意圖

第四章 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之平台」、「都會區域計畫法定計畫階段之平台」分別研提其運作機制構想。

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 4-1 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。

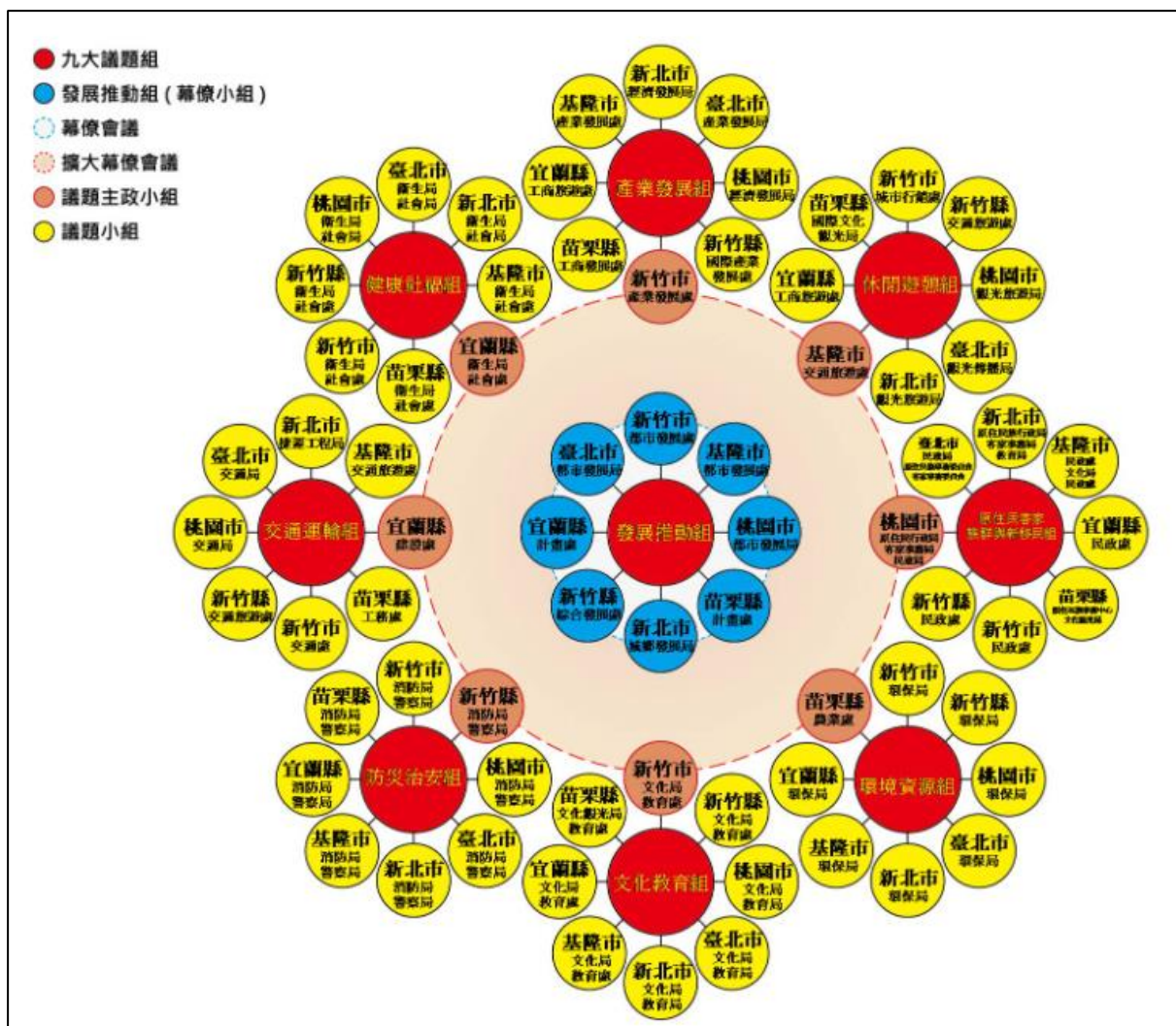


圖 4-1 北臺區域發展推動委員會組織架構圖

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 4-2 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。

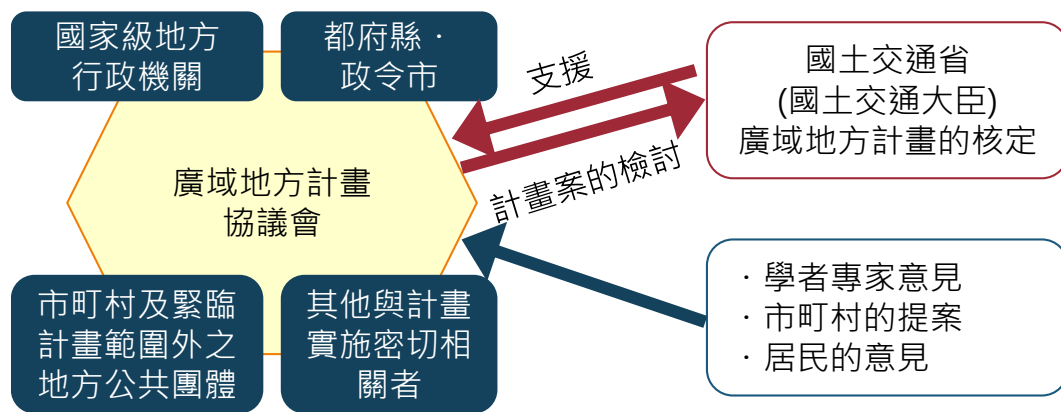


圖 4-2 日本廣域地方計畫形成機制

(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 4-3 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 4-3 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

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」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 4-4。

- (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。

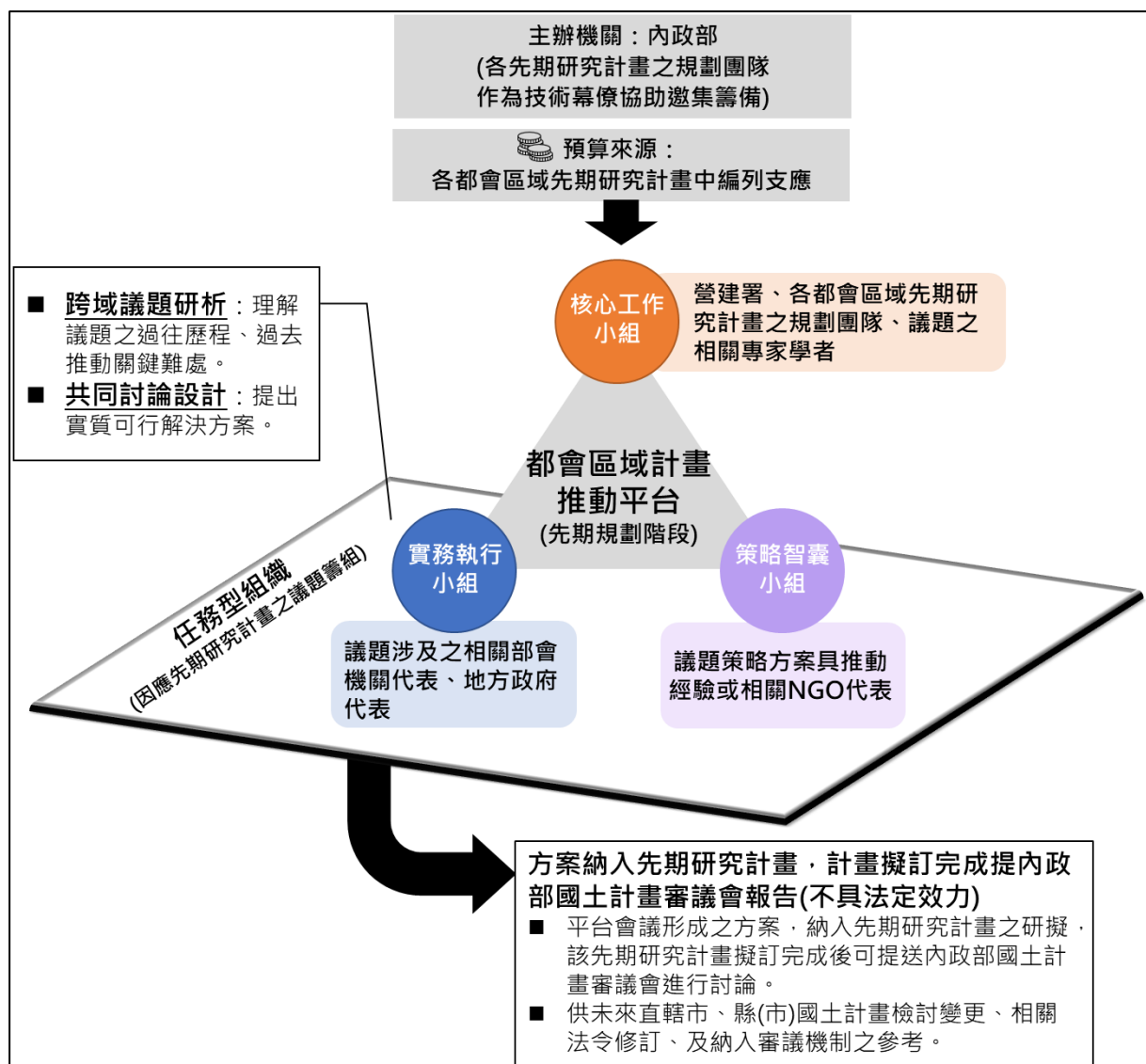


圖 4-4 先期規劃階段之平台運作機制構想示意圖

二、法定計畫階段之平台運作機制

本計畫研提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 4-5。

(一)法源：建議未來應考量將「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：建議由相關部會之首長、各區域所涉縣市之首長組成固定成員；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，為任務型組織，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」。

(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。

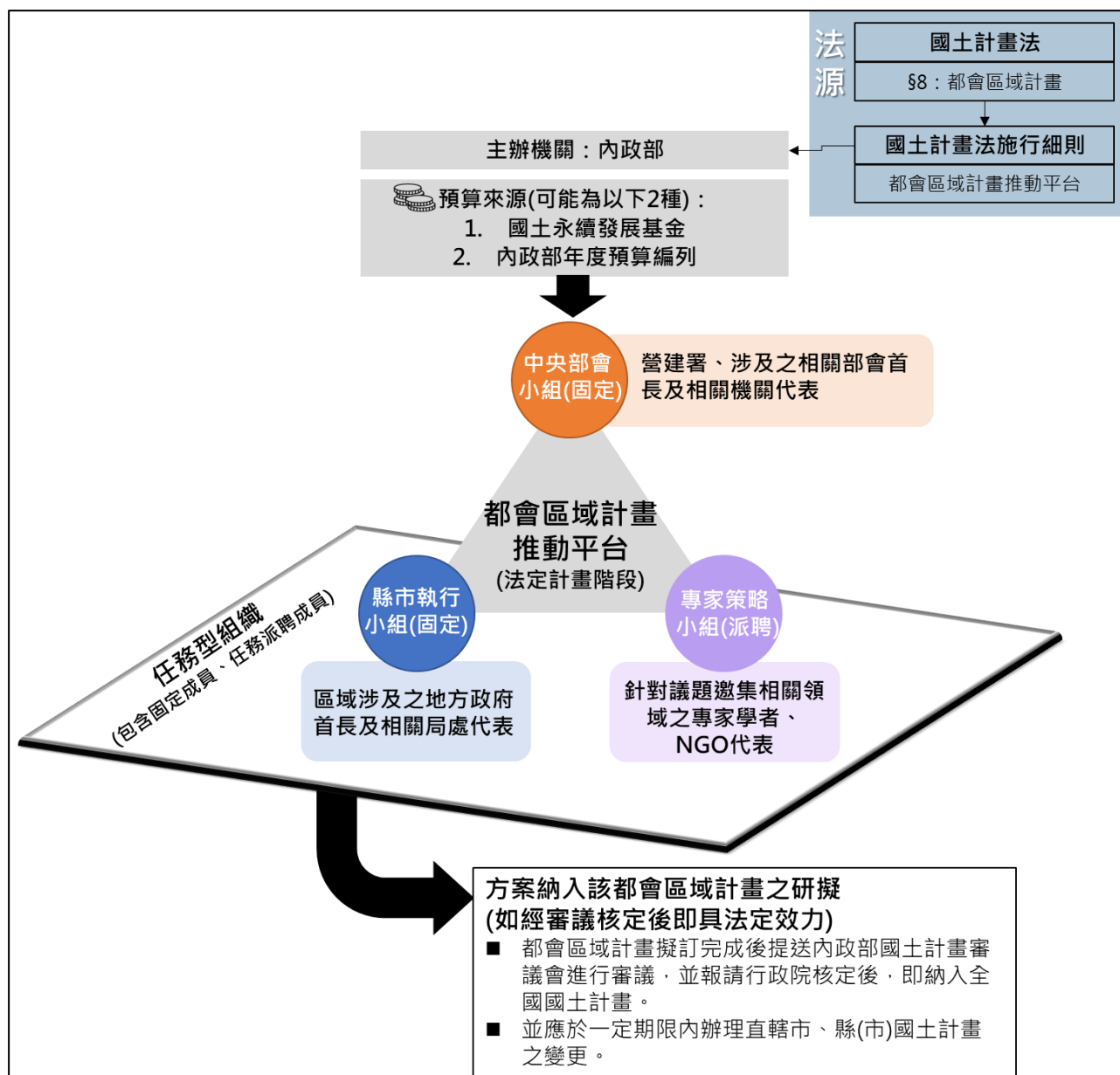


圖 4-5 法定計畫階段之平台運作機制構想示意圖

第五章 後續工作執行構想

第一節 研擬都會區域先期研究計畫

經現階段的都會區域相關文獻回顧、跨域議題盤點及專題演講專家諮詢建議等過程，本計畫初步建議後續以「南部都會區域」做為研擬都會區域先期研究計畫的場域。

一、初步選擇理由說明

(一)有良好的規劃基礎

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」，雖其完成時間點為國土計畫法立法前，但仍不失為一個良好的跨域規劃示範案例。該規劃案評估包括「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 個市鄉鎮為南臺都會區域之劃設範圍，並以 2030 年為永續發展目標年進行策略規劃。

當時南臺都會區域所面臨的課題，一方面因竹科設立後致使南部發展面臨邊緣化，另一方面因高鐵通車引發南部與中部區域競爭力相對消長，以及周邊區域港群的發展趨勢威脅高雄港的國際貨運轉運功能等。時至十五年後的今日，雖然時空環境的轉換已有很大的不同，但該規劃案的規劃邏輯與方法，仍可提供本案進行都會區域計畫先期研究計畫一個良好基礎。

(二)參考專家建議

本案於目前為止已辦理五場有關都會區域計畫與跨域治理的專題演講。其中第一場主講者鼎漢公司吳清如副總即是前述 96 年南臺都會區域計畫規劃案的主要參與者之一，該次演講也進一步提供對於南臺都會區域規劃的第一手資料及經驗分享；另外第二場、第四場的主講者分別為前國發會郭翡玉副主委及現任交通部運研所黃新薰副所長則於綜合討論時皆有談到，現階段因南部區域有多項重大公共建設及產業發展計畫正在進行中，隨著台積電等產業的進駐(工業區、新設科學園區等)，南部區域角色正轉型中，南部區域發展與原計畫已有很大差異，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，因此建議本案可考量以南部區域做為都會區域先期研究之

示範操作場域。

(三)當前重大建設聚焦

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、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。

另依據相關新聞報導指出，行政院「大南方、大發展南臺灣發展計畫」將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」科技廊帶。高雄市府為配合中央政策，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。

當前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，然而似乎尚缺乏從跨域治理的角度進行產業、交通與生活居住的整體規劃思維。大型產業園區的開發若無適當的聯外交通運輸規劃及城鄉用地的配置，往往將衍生大量通勤旅次造成嚴重的交通問題，例如新竹科學園區即為顯著的先例。

二、與本案後續操作的關係

(一)系列演講、座談會與訪談

後續如經確認以南臺都會區域做為先期研究場域，本案後續系列演講預期將再著重邀請對南臺都會區域產業、交通與城鄉發展具有深入研究或觀察的專家做為主講者；另外對於南部相關縣市政府主政者的訪談題綱及座談會的辦理規劃，也將朝向與南臺都會區域先期研究計畫有關的主題研擬，同時也將探詢相關南部縣市政府對於推動南臺都會區域計畫的意願。

(二)都會區域計畫推動平台及機制

後續如經確認以南臺都會區域做為先期研究場域，後續南臺都會區域先期研究計畫的研擬將結合都會區域計畫推動平台及機制構想，一方面徵詢南部縣市政府對於都會區域計畫推動平台的看法，另一方面則嘗試建構縣市政府與中央相關部會（包含內政部營建署、國家發展委員會等）的共同溝通平台，希望有助於未來都會區域計畫的落實與執行。

(三)都會區域先期研究計畫之研擬

後續如經確認以南臺都會區域做為先期研究場域，並確認計畫範圍後，本計畫在研析該計畫範圍之議題及解決對策、思考具體推動構想與策略方案時，亦將考量都會區域計畫有關議題解決之實務執行面，即考量都會區域計畫內容必須連結與匡列後續建設費用(或許可考量納入都會區域計畫之「執行計畫」章節)，對於中央各部會而言，亦能協助其加快改善土地問題，並可發揮跨部門之綜效。再者，計畫推動時必須尋求雙贏，使都會區域範圍內之兩地或多地區各得其利，方可建立共同需求的計畫推動。後續推動作法初步研擬包括：

1. 依據「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」等三項準則，評估篩選符合優先原則之議題，並研析該些議題之影響範圍，作為該先期研究計畫範圍。
2. 盤點該計畫範圍內之「跨域議題(或需求)」；盤點建設計畫，包括交通、產業、城鄉及其他(安全防災、生態等)；並且「整體規劃」上述整合內容，協調各部門計畫，以及協助各部門之用地問題及空間區位指導。
3. 透過都會區域計畫中「執行計畫」明確建立完整的開發內容，並排定時序。

透過上述操作，本計畫方能連結建設計畫(時程整合)匡列後續建設費用(財務整合)，並確實解決部門推動計畫的土地難題(部門整合)，透過跨部門的對話，使都會區域兩地或多地各得其利，建立共同需求的計畫推動(計畫整合)，確實收到整體規劃之綜效。

第二節 辦理系列演講、工作坊、論壇、座談會及訪談

如本計畫整體操作架構構想圖(圖 1-3)所示，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，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、研提討論可能之策略方案，以作為本計畫後續運作「都會區域計畫推動平台(先期規劃階段)」之素材要件。

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)、(三)成果發表會/論壇(組長以上)。本案之演講、訪談、座談會及論壇之系列活動規劃說明如下圖 5-1 所示，並綜整各項會議活動之規劃辦理期程構想如表 5-9 所示。



圖 5-1 本案演講、訪談、座談會及論壇之規劃架構圖

一、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。目前已辦理共計五場次演講，辦理成果彙整如表 5-1~表 5-5 所示。

下一階段演講規劃，則預計針對關鍵議題形成初步看法及策略方案後，再針對關鍵議題處理有所幫助之特定講者，進行較有目的性之主題邀約及對話。

表 5-1 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	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。 • 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) - 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)： 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) C. 同類空間發展協調 (競爭協調分工) D. 空間設施共享 (區域公共設施) - 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。 7. 結論與建議： - 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	問：焦點訪談如何達成共識？協作式規劃之建議參與層級？ 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) 問：北臺區域範圍如何決定？ 答：1.FUA 界定。2.要解決的議題決定。 問：議題建議操作方式？由上而下或由下而上？ 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)。

表 5-2 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	郭翊玉/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	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	問：建議優先推動區域？ 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。 問：都會區計怎麼國際分工？ 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。

表 5-3 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	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	問：交通運輸規劃在國土空間發展願景形成過程中的角色？ 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。 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？ 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。 問：是否有建議之優先議題或優先區域？ 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。

表 5-4 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	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： • 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： 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)。

	6. 故協調乃基本功能，嘗試回應國際競爭亦乃政策期待。 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！) 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。 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。
問答討論紀要	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？ 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。 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？ 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。 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？ 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。 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？ 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。

表 5-5 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	- 國內外產業發展概況 - 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。 - 我國產業發展政策 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。 - 國土計畫與產業用地規劃 - 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」。

	4. 對都會區域計畫之理解 • 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。 5. 對國土規劃或都會區域計畫的建議 • 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	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？ 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。 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？ 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。 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？ 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。 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？ 答：同意生態補償、環境補償。都會區域之空間補償或讓利(如

	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、中央部會及縣市政府焦點訪談

本案預計進行至少二梯次的機關訪談(視計畫需求機動彈性增加)，第一梯次聚焦在都會區域的關鍵跨域議題與策略之意見蒐集，對象以中央政府層級的交通、產業與城鄉發展相關部門之重要代表為主，第二梯次擬以未來做為都會區域先期研究計畫區域的縣市局處代表為對象(建議層級至少為科長以上)，就該區域已盤點的跨域議題內容、平台機制等問題進一步訪談諮詢。初步規劃辦理方式如下表 5-6 所示。

表 5-6 訪談辦理初步規劃

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

三、座談會

本計畫將藉由座談會的籌辦以及會議實錄製作，綜整專家意見並收斂討論內容，故辦理時程及主題將配合各階段預期成果規劃。舉辦地點原則以主辦機關所在的北部地區為主，未來實際執行方式及擬邀請與談的專家或部會代表名單(建議層級至少為局處長以上)，將待後續工作會議再與委辦單位確認。目前座談會之初步辦理規劃構想如下表 5-7 所示。

四、論壇

本案預計於期末階段辦理兩場論壇，目的為與產官學界廣泛交流並凝聚推動都會區域計畫之共識，本團隊將視期末階段之計畫需求，設定適合區域特性的子題。論壇實際辦理方式將待後續工作會議與委辦機關討論決定，初步辦理規劃構想如表 5-8 所示。

表 5-7 座談會辦理初步規劃

場次	時程	主題	擬邀請對象	地點
第一場	111 年 05 月	擬訂都會區域計畫之重要關鍵議題	■ 與談人：具相關跨域計畫擬訂經驗之機關代表、專家學者等。 ■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。	北部
第二場	111 年 07 月	都會區域計畫推動平台與機制建議	■ 與談人：曾參與相關跨域合作治理平台的機關代表、專家學者等。 ■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。	北部
第三場	111 年 09 月	都會區域計畫示範先期研究計畫之探討	■ 與談人：先期研究計畫區域之縣市政府機關代表、專家學者等。 ■ 邀請出席：中央及地方政府主管交通、產業及城鄉發展之相關目的事業機關代表。	於先期研究計畫所在的區域縣市

表 5-8 論壇辦理初步規劃

場次	時程	主題	擬邀請對象	地點
第一場	111 年 09 月	■ 北部都會區域計畫關鍵議題與推動平台 ■ 都會區域先期研究計畫	具相關跨域計畫擬訂經驗或曾參與跨域治理平台之中央或地方政府機關(交通、產業與城鄉部門等)代表、專業團體、專家學者等	北部地區
第二場	111 年 10 月	■ 南部都會區域計畫關鍵議題與推動平台 ■ 都會區域先期研究計畫		南部地區

表 5-9 工作進度規劃、報告提交檢核及後續各項會議期程規劃表

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

附錄一 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	29-1	▲	A	-	-
							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。	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	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				◎	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 。汙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等實施計畫。	◎	◎	◎		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(田園生活方式居住產業活動)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 。得申請設施行使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，帶來苗栗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		▲	B	-	-
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、運輸等多向度發展需求，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	整體發展構想 。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	城鄉發展模式 。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	城鄉發展模式-中部區域都市發展建設計畫 。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							
	◦ 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 ◦ 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 ◦ 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 ◦ 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 ◦ 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 第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 ◦ 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	397-9	×	-	-	-
							1061201	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	397-9	×	-	-	-
							1061201	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	397-11	×	-	-	-
							1061201	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	397-11	×	-	-	-
							1061201	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	397-12	×	-	-	-
							1061201	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	397-12	▲	C	時新性	中-1
							1061201	401-18				
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聯結，且於計畫書並無整體產業發展及產業鍊佈局相關論述，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	397-12	▲	A	延續性	中-1
							1061201	401-19				
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佈局；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	397-13	▲	C	延續性	中-1
							1061201	401-20				
42	臺中市政府以大臺中 123，即「一條山手線、二個海空港及三個副都心」勾勒未來發展願景，並以八大策略分區作為空間利用指導，認同該作法；考量因應氣候變遷調適及減緩策略	◎	◎	◎		區委會會議紀錄	1060822	397-13	×	-	-	-

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							
	同等重要，未來整體產業佈局、相關設施，如何具體回應該議題並指導土地利用，建議應有相關論述											
43	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	×	-	-	-
44	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 1061201	397-16 401-27	▲	B	-	-
45	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 1061201	397-18 401-31	×	-	-	-
46	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	×	-		
47	運輸系統運量培養部分，為將縣市合併後空間縫合並形塑緊湊城市空間結構，以及均衡山、海線地區發展，臺中市以「大台中 123」作為發展願景，在交通運輸規劃上，導入「大眾運輸導向發展」(Transit-Oriented Development,TOD)理念，透過建構 MR.B&B 複合式無縫交通系統為方針，規劃以「Metro」捷運加上「Rail」鐵道,普及的「Bus」公車路網,搭配「Bike」公共自行車帶動大眾運輸路網場站及周邊地區整體發展,以緊密土地利用形態確保運量，並持續營造人本、安全與綠色的運輸系統取代私有運具。	◎				區委會會議紀錄	1061201	401-7	×	-	-	-

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							
48	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	×	-	-	-
49	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
50	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
51	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
52	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	-	-
53	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
54	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
55	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
56	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	-	-

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							
57	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
58	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		○	-	-	-
59	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
60	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	-	-
61	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	-	-
62	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
63	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
64	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		▲	B	-	-
65	新竹科學園區的擴大，帶來苗栗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
66	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
67	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
68	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
69	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
70	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
71	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

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							
72	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
73	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
74	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	-	-
75	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
76	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 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-2
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-2
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-2
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-2
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-2
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-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							
	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		×	-	-	-
15	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	-	-
16	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-2
17	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		×	-	-	-
18	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-2
19	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-2
20	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		○	-	-	-
21	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		×	-	-	-
22	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	-	-
23	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		○	-	-	-
24	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	-	-
25	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	-	-
26	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	-	-
27	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	-	-
28	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-1
29	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		○	-	-	-
30	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		×	-	-	-
31	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							
32	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	-	-
33	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	-	-
34	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-2
35	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-3
36	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		×	-	-	-
37	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-2
38	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-2
39	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-2
40	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-2
41	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-2
42	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-2
43	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-1
44	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-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							
45	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-2
46	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-2
47	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-3
48	南部科學園區屏東園區位於高鐵屏東車站特定區計畫內，然而「新訂屏東高鐵特定區計畫」及高鐵屏東站區位尚無定案，仍存在許多變數，且亦應與高雄之交通運輸、生活圈等一併規劃。	◎	◎	◎		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-2

附錄二 期初審查會議意見及處理情形

壹、會議時間：111 年 2 月 7 日（星期一）下午 2 時 30 分

貳、會議地點：營建署 601 會議室(視訊會議)

參、會議主持人：林組長秉勳

肆、出席人員：(詳如簽到表)

伍、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.32
(二)報告書 P.2 提及交通類跨域議題以北、中、南部區域為主，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。	第三章第二節	P.43
(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？建議再予思考。	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，已參考本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」、「法定計畫階段之平台」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。	第四章第二節	P.81
二、郭委員翡翠			

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(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.32
(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。	第三章第二節	P.43
(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。	第三章第一節	P.37
(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，此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)。	第三章第二節	P.60
(五)簡報 P.34，都會區域計畫規劃方式部分，究竟係以「議題」	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	第三章第二節	P.60

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。	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。		
(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。	第四章第二節	P.81
(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。	第三章第一節	P.38
(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。	第四章第二節	P.81
(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，進而指導各縣市。此行政管理體制(平台)即為其中之關鍵，	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。	第四章第二節	P.81

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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)。	第三章第一節	P.41
(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。	第四章第二節	P.81
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，並採簡要方式陳述，以利議題歸納。 2.議題類別之辨識建議先建立判	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行；至「其他」類別則係經工作會議討論，界定將與生態、	第二章、表2-3、表2-4、表2-7	P.8

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
準原則再歸類，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。 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。 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。	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。 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」。 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。		
(三)報告書 P.31，有關議題篩選原則 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？ 2.優先排序原則建議增列「利害關係人具有高度共識」乙項。 3.議題具「操作可行性」是否有更明確的操作型定義？	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。 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。	第三章第一節	P.41
(四)報告書 P.51~60，有關各區域關鍵跨域議題探討 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。 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。 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。 4.中部區域以運輸網絡串聯為主要議題，請考量是否需要循都會區域計畫才能達成，若循目	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。 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。 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，才適合由都會區域計畫處理。本案後續將針對符合前述要件之議題，進一	第三章第二節	P.43

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
前交通規劃及建設機制是否亦可能達成目標。 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。	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。		
五、本署綜合計畫組林組長秉勳			
(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」。	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。	第三章第一節	P.37
(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。	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。	-	-
(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。	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。	-	-
(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會」報告，相關規劃需要持續推動累積，議題處理情況、各	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。	第四章第二節	P.81

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。	第四章第二節	P.81
(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。	第四章第二節	P.81
(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.37
(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、新北市汐止與瑞芳。近年因產業發展轉型，倉儲區未來面臨配合都市與	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
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.25
(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集各方意見後，提出本計畫對於都會區域計畫之定位、功能、範圍、規劃方式及推動策略之觀點與建議。	第二章第四節、第三章第一節	P.32、P.37
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？是在第一次通盤檢討之前完成？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』內容的平台，在初步構想中所提到的其他功能，例如提出實質可行	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見整合調整。並分就現階段(先期研究規劃階段)、法定計畫形	第四章第二節	P.81

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。	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。	第三章第一節	P.41
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。	第三章第二節	P.43
十、交通部運輸研究所(書面意見)			
(一)報告書 P.29，第三章「都會區域重要關鍵議題與跨域內容」	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	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
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。	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。	第三章第二節	P.43
(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、	第四章第二節	P.81

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
	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家意見，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。	第四章第二節	P.81
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」、「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」與高快速公路相關之計畫。	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，已於表 3-2 補充「國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程」、「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」與高快速公路相關之計畫。	表 3-2	P.51
(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。	第三章第二節	P.43
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理後續事宜。	遵照辦理。	-	-
二、各出席委員及各單位代表意	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
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。			

附錄三 第一次工作會議意見及處理情形

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

貳、會議地點：營建署 107 會議室

參、會議主持人：林組長秉勳

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

伍、會議結論：

審 查 意 見	處 理 情 形	答覆說明納入報告	
		章 節 / 圖 / 表	頁 次
報告案議題一：工作進度檢核及後續預定工作時程安排			
(一)實務執行上，於報告繳交後約隔一個月將辦理審查會議，建議歷次工作會議可以安排在各期報告繳交前，報告繳交後則預留為審查會議辦理時間(即審查會議當月不需排工作會議)。	已遵照修正工作時程表。	表 5-9	P.100
(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 5-9	P.100
(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 5-9	P.100
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.10
(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.23
(三)文獻回顧部分除了盤點彙	已遵照增補本計畫對於都會	第三章第一	P.37

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
整，應進一步從中研析都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題、機制……等，並就上述面向提出看法。	區域計畫之從中研析都會區域計畫之定位、功能、範圍、議題等之認知看法。	節	
(四)針對各都會區域之特性、變動趨勢應有所掌握，如中部都會區域，過去常提及水資源具有容受力上限、人口大量集中於臺中等；北部都會區域，則面臨臺北市人口外流，桃園、林口一帶人口增加等現象。	已遵照增補各都會區域之相關研析。	第三章第二節	P.43
(五)跨縣市首長會議相關資料及其他相關都會政策或相關計畫中，涉及空間規劃或土地使用之跨域內容等，亦應納入研析。如：交通運輸規劃對於空間之需求；能源需求及綠能是否可能對產業結構造成改變，進而對都會區域造成影響等(即本案工作項目二)。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第二節	P.43
(六)北部都會區域之居住、通勤及其所衍生之交通問題，在「103年都會區域計畫與後續推動實施機制」委辦案中有提及，並提出社會住宅之相關對策，此類城鄉區內的居住議題應評估納入。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第二節	P.43
(七)都會區域是否存在無法透過都市計畫處理之議題，而需納入都會區域計畫，如基隆河谷廊帶之大量倉儲區、工業區轉型需求等，請納入研析。	各類相關議題已增補納入都會區域重要關鍵議題與跨域內容。	第三章第二節	P.43
(八)文獻回顧中，相較區域計畫通盤檢討、全國國土計畫及國土計畫審議會資料中所摘錄之跨域議題內容，縣市國土計畫之內容較能突顯議題之空間區位且議題論述較為深入。建議議題盤點後所羅列之關鍵議題可嘗試與區域計畫通盤檢討、全國國土計畫等尺度較大之議題論述內容有所扣合，進而說明關鍵議題在過去文獻中被提及之過程，或過去文獻中曾提及卻未納入關鍵議題之原因為何(如結構性問題、非空間計畫能處理議題等)。	感謝指導，本計畫目前先由各相關文獻及部門政策計畫全面盤點北部、中部、南部各區域所存在之議題，再初步依據本計畫研擬之都會區域計畫第一階段之議題篩選原則(要件)，初步篩選出北部、中部、南部各區域適宜由都會區域計畫處理之關鍵跨域議題。後續將經由工作會議、演講、座談會及訪談等設計所得之專家資訊及意見持續滾動調整並深化各區域之關鍵跨域議題內容。	-	-

審查意見	處理情形	答覆說明納入報告	
		章節/圖/表	頁次
(九)「106 年全國國土計畫之都 會區域計畫前置作業」案，有 提及計畫研擬後缺乏推動及執 行機制，此即為本案應著墨重 點，希望後續透過本案平台設 計達成更多對話。	已遵照納入都會區域計畫推 動平台之設計中。	第四章第二 節	P.81
(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.32
討論案議題二：都會區域計畫之功能、定位與議題篩選原則，及本團隊跨域議題研析 架構及初擬關鍵跨域議題			
(一)都會區域計畫之定位與平台 應是相互關連，而本計畫除了 依據國土計畫法施行細則第 5 條規定應研擬項目之外，亦可 思考透過計畫面、國土功能分 區、土地使用管制等國土計畫 法工具發揮其功能。	感謝指導，本計畫屬於全國 國土計畫層級，後續將透過 指導下位計畫、指導法令修 訂(國土計畫土地使用管制 規則、使用許可審議規 則.....等)、指導審議機制等 方式發揮其功能。	-	-
(二)建議議題先全面盤點考量， 屆時於後續工作會議提出討 論，評估哪些是都會區域計畫 可以解決之議題，適宜納入都 會區域計畫，再研擬為關鍵跨 域議題。	遵照辦理，本計畫將先進行 全面性議題盤點，再持續篩 選評估滾動調整關鍵跨域議 題。	第三章第二 節	P.43
(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。	第三章第一 節	P.37
(四)都會區域計畫之定性仍以發 展導向為主，然若該區域有無 可避免之保育、生態議題仍應 納入考量，以「安全的城鄉」 為訴求。認同規劃團隊以交 通、產業、城鄉及其它(防	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
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。	第三章第二節	P.43
(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」。	第三章第一節	P.41
(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；目前邀約名單包括：吳清如、郭翡玉、陳慧君、馮正民、黃新薰、高惠雪、鄭安廷等。目前已完成辦理之系列演講成果已彙整於報告書。	第五章第二節、表5-1~表5-5	P.88
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.10
(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.21

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?pjid=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.klcg.gov.tw/tw/urban/2648-249479.html>（111 年 2 月 25 日）