

國立臺北大學  
都市計劃研究所

臺北都會區域空間發展策略計畫

指導老師：蔡智發、黃書禮、張容瑛、王千岳、林文一、葉佳宗老師

學生：李柏毅、張家睿、張家綺、陳于婷、王榮薇

中華民國一〇四年一月九日

## 目錄

|                     |     |
|---------------------|-----|
| 第一章 緒論.....         | 9   |
| 第一節 計畫緣起與目的.....    | 9   |
| 第二節 計畫範圍與內容.....    | 11  |
| 第三節 計畫方法與流程.....    | 12  |
| 第二章 上位 與相關計畫.....   | 14  |
| 第一節 上位計畫.....       | 14  |
| 第二節 相關計畫.....       | 15  |
| 第三節 都會區案例與概念.....   | 18  |
| 第三章 基礎概況.....       | 30  |
| 第一節 自然環境.....       | 30  |
| 第二節 土地使用.....       | 34  |
| 第三節 人口概況.....       | 37  |
| 第四節 交通運輸.....       | 41  |
| 第四章 城鄉發展.....       | 43  |
| 第一節 人口分析.....       | 43  |
| 第二節 公共設施分析.....     | 55  |
| 第三節 都市階層分析.....     | 69  |
| 第五章 產業發展.....       | 74  |
| 第一節 產業概況.....       | 74  |
| 第二節 臺北都會區域產業分析..... | 79  |
| 第三節 北臺七縣市產業概況.....  | 86  |
| 第四節 各縣市未來產業發展.....  | 135 |
| 第五節 國際貿易概況.....     | 141 |
| 第六章 願景與目標.....      | 146 |
| 第一節 現況總結.....       | 146 |
| 第二節 願景.....         | 152 |
| 第三節 課題與對策.....      | 154 |
| 第四節 示範計畫.....       | 164 |
| 第七章 結論與建議.....      | 190 |

# 圖目錄

|          |                                   |    |
|----------|-----------------------------------|----|
| 圖 1-2-1  | 過去北部區域計畫範圍 .....                  | 11 |
| 圖 1-3-1  | 計畫流程圖 .....                       | 13 |
| 圖 2-2-1  | 上位與相關計畫 .....                     | 17 |
| 圖 3-1-1  | 臺北地區地勢圖 .....                     | 31 |
| 圖 3-1-2  | 臺北斷層分布圖 .....                     | 32 |
| 圖 3-1-4  | 臺北區域之平均相對濕度折線圖 .....              | 33 |
| 圖 3-1-3  | 臺北區域之平均氣溫折線圖 .....                | 33 |
| 圖 3-1-5  | 臺北區域之年降水量折線圖 .....                | 33 |
| 圖 3-1-6  | 臺北區域之降水日數折線圖 .....                | 33 |
| 圖 3-1-7  | 臺北區域之日照時數折線圖 .....                | 34 |
| 圖 3-2-1  | 臺北都會區與臺灣整體都市土地比較圖 .....           | 35 |
| 圖 3-2-2  | 臺北都會區都市土地使用空間分佈圖 .....            | 35 |
| 圖 3-2-3  | 臺北都會區都市發展地區內土地使用比例 .....          | 36 |
| 圖 3-2-4  | 臺北都會區佔全臺非都市土地使用面積比例與內部使用地比例 ..... | 36 |
| 圖 3-2-5  | 臺北都會區非都市土地使用空間分佈圖 .....           | 37 |
| 圖 3-3-1  | 臺北都會區各縣市人口(2013) .....            | 38 |
| 圖 3-3-2  | 臺北直轄市人口變化(1980-2013) .....        | 38 |
| 圖 3-3-3  | 臺北各縣市人口變化 .....                   | 39 |
| 圖 3-3-4  | 臺北區人口分佈圖 .....                    | 39 |
| 圖 3-3-5  | 2013 年底臺北人口結構比例 .....             | 40 |
| 圖 3-4-1  | 交通系統 .....                        | 42 |
| 圖 4-1-1  | 臺北人口趨勢圖 .....                     | 50 |
| 圖 4-1-2  | 北區未來住宅供需之推估圖 .....                | 54 |
| 圖 4-2-1  | 幼年人口與校地面積比較圖 .....                | 56 |
| 圖 4-2-2  | 松山機場近十年進出總旅客數趨勢圖 .....            | 58 |
| 圖 4-2-3  | 桃園機場近十年進出總旅客數趨勢圖 .....            | 59 |
| 圖 4-2-4  | 近十年各機場進出貨運噸數趨勢圖 .....             | 61 |
| 圖 4-2-5  | 高鐵旅運量 .....                       | 62 |
| 圖 4-2-6  | 高速公路交通量 .....                     | 63 |
| 圖 4-2-7  | 臺灣各縣市汽車運輸貨物之流向 .....              | 64 |
| 圖 4-2-8  | 臺灣各縣市汽車運輸貨物輸入來源 .....             | 65 |
| 圖 4-2-9  | 102 年臺北區域各縣市跨區通勤比例圖 .....         | 68 |
| 圖 4-2-10 | 99 年臺北區域各縣市跨區通勤比例圖 .....          | 68 |
| 圖 4-3-1  | 1995-2014 全臺人口變動量 .....           | 71 |
| 圖 4-3-2  | 臺北市都會階層分級圖 .....                  | 73 |
| 圖 5-1-1  | 第一產業就業人口結構變遷圖 .....               | 74 |

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| 圖 5-1-2  | 第二產業就業人口結構變遷圖 .....                         | 75  |
| 圖 5-1-3  | 第三產業就業人口結構變遷圖 .....                         | 75  |
| 圖 5-1-4  | 各級產業就業人口變遷圖 .....                           | 76  |
| 圖 5-1-5  | 計畫範圍各級產業產值分布 .....                          | 77  |
| 圖 5-2-1  | 2011 臺北二級產業從業人員數佔全臺灣之比例 .....               | 80  |
| 圖 5-2-2  | 2011 年臺北二級產業全年生產毛額佔全臺灣之比例 .....             | 80  |
| 圖 5-2-3  | 2011 臺北三級產業從業人員數佔全臺灣之比例 .....               | 81  |
| 圖 5-2-4  | 2011 臺北三級產業全年生產毛額佔全臺灣之比例 .....              | 81  |
| 圖 5-2-5  | 2011 臺北市佔最多從業人員與生產毛額產業類型之各中產業比例圓餅圖 ...      | 82  |
| 圖 5-2-6  | 2011 年新北市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 83  |
| 圖 5-2-7  | 2011 年基隆市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 83  |
| 圖 5-2-8  | 2011 年宜蘭縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 84  |
| 圖 5-2-9  | 2011 年桃園縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 84  |
| 圖 5-2-10 | 2011 年新竹市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 85  |
| 圖 5-2-11 | 2011 年新竹縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖 .....     | 85  |
| 圖 5-3-1  | 臺北市製造業中項之營業額比例 .....                        | 88  |
| 圖 5-3-2  | 臺北市金融及保險業、強制性社會安全業中項之營業額比例 .....            | 89  |
| 圖 5-3-3  | 新北市製造業細項之營業額比例 .....                        | 95  |
| 圖 5-3-4  | 新北市批發及零售業細項之營業額比例 .....                     | 95  |
| 圖 5-3-5  | 基隆市製造業中項之營業額比例 .....                        | 100 |
| 圖 5-3-6  | 基隆市運輸及倉儲業中項之營業額比例 .....                     | 101 |
| 圖 5-3-7  | 宜蘭縣製造業中項之營業額比例 .....                        | 105 |
| 圖 5-3-8  | 宜蘭縣批發及零售業中項之營業額比例 .....                     | 106 |
| 圖 5-3-9  | 桃園縣製造業中項之營業額比例 .....                        | 112 |
| 圖 5-3-10 | 桃園縣批發及零售業中項之營業額比例 .....                     | 113 |
| 圖 5-3-11 | 新竹市製造業細項之營業額比例 .....                        | 124 |
| 圖 5-3-12 | 新竹市批發及零售業細項之營業額比例 .....                     | 125 |
| 圖 5-3-13 | 新竹縣製造業細項之營業額比例 .....                        | 130 |
| 圖 5-3-14 | 新竹縣批發及零售業細項之營業額比例 .....                     | 130 |
| 圖 5-5-1  | 世界經濟整合概況 .....                              | 143 |
| 圖 6-1-1  | 目前人口聚集以及初步定位圖 .....                         | 148 |
| 圖 6-1-2  | 目前人口聚集以及初步定位圖 .....                         | 149 |
| 圖 6-1-3  | 臺北都會區域產業功能分區圖 .....                         | 150 |
| 圖 6-1-4  | 臺北都會區域功能定位分區圖 .....                         | 151 |
| 圖 6-2-1  | 課題、對策與示範計畫對照圖 .....                         | 153 |
| 圖 6-3-1  | 閒置傳統工業區位置分佈圖 .....                          | 154 |
| 圖 6-3-2  | 臺北都會區域住宅市場交易概況(102 年 1 月-103 年 10 月)圖 ..... | 156 |
| 圖 6-3-3  | 臺北都會區域發展廊帶示意圖 .....                         | 159 |

|          |                               |     |
|----------|-------------------------------|-----|
| 圖 6-3-4  | 臺北都會區域產業空間結構發展示意圖 .....       | 160 |
| 圖 6-4-1  | 臺北自經區與新興產業發展軸整合示意圖 .....      | 164 |
| 圖 6-4-2  | 新桃產業軸帶示範計畫空間發展定位圖 .....       | 165 |
| 圖 6-4-3  | 閒置傳統工業區階段性清場位置分佈圖 .....       | 166 |
| 圖 6-4-4  | 工業區環境 .....                   | 167 |
| 圖 6-4-5  | 新桃都會區域工業發展合作平台與現況架構比較圖 .....  | 169 |
| 圖 6-4-6  | 創新支援暨物流中心設置示示範計畫位置示意圖 .....   | 170 |
| 圖 6-4-7  | 台北都會區域都市計畫整併示意圖 .....         | 179 |
| 圖 6-4-8  | 臺北都會區可供給住宅存量圖 .....           | 182 |
| 圖 6-4-9  | 臺北都會區域 333 優質居住區及合宜住宅區位 ..... | 184 |
| 圖 6-4-10 | 臺北都會區可供給住宅存量與優質住宅區區位圖 .....   | 185 |

## 表目錄

|          |                              |    |
|----------|------------------------------|----|
| 表 2-3-1  | 東京都會區案例表 .....               | 18 |
| 表 2-3-2  | 大倫敦都會區案例表 .....              | 18 |
| 表 2-3-3  | 波特蘭都會區案例表 .....              | 19 |
| 表 2-3-4  | 長三角都會區案例表 .....              | 19 |
| 表 2-3-5  | 蘭斯臺德都會區案例表 .....             | 20 |
| 表 2-3-6  | 各國都會區比較表 .....               | 20 |
| 表 2-3-1  | 區域、都會區、都會區域計劃比較 .....        | 25 |
| 表 2-3-2  | 各層級區域圖例 .....                | 27 |
| 表 3-1-1  | 臺灣北部活動斷層 .....               | 32 |
| 表 4-1-1  | 全臺都市計畫區域計畫與現況對照表 .....       | 43 |
| 表 4-1-2  | 臺北都會區域計劃計劃與現況比較 .....        | 44 |
| 表 4-1-3  | 臺北七縣市世代生存法基礎資料表 .....        | 45 |
| 表 4-1-4  | 臺北各縣市第一世代(15 年)人口結構推估表 ..... | 47 |
| 表 4-1-5  | 臺北各縣市第二世代(30 年)人口結構推估表 ..... | 47 |
| 表 4-1-6  | 各縣市各年齡層人口佔臺北區之比率 .....       | 48 |
| 表 4-1-6  | 各縣市各年齡層人口佔臺北區之比率(續) .....    | 48 |
| 表 4-1-7  | 各縣市扶幼比、扶老比、撫養比現況與未來預測 .....  | 49 |
| 表 4-1-8  | 臺北人口變化與成長趨勢 .....            | 50 |
| 表 4-1-9  | 臺北各縣市人口密度表 .....             | 51 |
| 表 4-1-10 | 臺北人口生育率統計表 .....             | 51 |
| 表 4-1-11 | 臺北人口結構情形表 .....              | 52 |
| 表 4-1-12 | 臺北戶數戶量情形表 .....              | 52 |
| 表 4-1-13 | 臺北各縣市現況住宅數與空閒住宅一覽表 .....     | 53 |
| 表 4-1-14 | 計畫年住宅數需求推估 .....             | 54 |
| 表 4-2-1  | 臺北平均每人可享用公共設施用地面積 .....      | 55 |
| 表 4-2-2  | 臺北學生可用校地面積 .....             | 56 |
| 表 4-2-3  | 全國老人福利機構資源分布表 .....          | 57 |
| 表 4-2-4  | 松山機場近十年進出 .....              | 58 |
| 表 4-2-5  | 桃園機場近十年進出旅客人次表 .....         | 59 |
| 表 4-2-6  | 近十年各機場進出總旅客數表 .....          | 60 |
| 表 4-2-7  | 近十年各機場進出貨運噸數表 .....          | 60 |
| 表 4-2-8  | 102 年臺鐵搭乘人數及貨運噸數比較表 .....    | 61 |
| 表 4-2-9  | 臺灣高鐵各站進出站旅運量 .....           | 62 |
| 表 4-2-10 | 高速公路交通量 .....                | 63 |
| 表 4-2-11 | 臺灣各縣市汽車運輸貨物之流向與運量 .....      | 64 |
| 表 4-2-12 | 臺灣各縣市汽車運輸貨物之輸入來源與運量 .....    | 66 |

|          |   |     |
|----------|---|-----|
| 表 4-2-13 | 99 年各臺北區各縣市通勤人口 .....                   | 66  |
| 表 4-2-14 | 102 年各臺北區各縣市通勤比率 .....                  | 67  |
| 表 4-2-15 | 99 年各臺北區各縣市通勤比率 .....                   | 67  |
| 表 4-3-1  | 各區域歷年人口遷徙趨勢分析表 .....                    | 70  |
| 表 4-3-2  | 都市階層表 .....                             | 71  |
| 表 5-1-1  | 計畫範圍各縣市產業產值 .....                       | 77  |
| 表 5-1-2  | 相關政策整理 .....                            | 78  |
| 表 5-3-1  | 臺北市產業環境簡介 .....                         | 86  |
| 表 5-3-2  | 臺北市各產業就業人口比例 .....                      | 87  |
| 表 5-3-3  | 臺北市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業 .....            | 87  |
| 表 5-3-4  | 新北市產業環境簡介 .....                         | 91  |
| 表 5-3-5  | 新北市各級產業就業人口比例與折線圖 .....                 | 92  |
| 表 5-3-6  | 新北市核心產業簡述 .....                         | 92  |
| 表 5-3-7  | 2010 年新北市各行政區營運中工廠家數及全年營業收入 .....       | 93  |
| 表 5-3-8  | 2010 年新北市 21 個行政區工廠全年營業收入最高之行業別 .....   | 93  |
| 表 5-3-9  | 新北市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年) ..... | 94  |
| 表 5-3-10 | 基隆市各工業區相關資料 .....                       | 97  |
| 表 5-3-11 | 基隆市產業環境簡介 .....                         | 98  |
| 表 5-3-12 | 基隆市各產業就業人口比例 .....                      | 98  |
| 表 5-3-13 | 基隆市核心產業簡述 .....                         | 99  |
| 表 5-3-14 | 基隆市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額 .....           | 99  |
| 表 5-3-15 | 工業區廠商行業類別 .....                         | 102 |
| 表 5-3-16 | 宜蘭縣產業環境簡介 .....                         | 103 |
| 表 5-3-17 | 宜蘭縣各產業就業人口比例 .....                      | 103 |
| 表 5-3-18 | 宜蘭縣核心產業簡述 .....                         | 104 |
| 表 5-3-19 | 宜蘭縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額 .....           | 104 |
| 表 5-3-20 | 宜蘭縣工業區現況介紹一覽表 .....                     | 107 |
| 表 5-3-21 | 工業區廠商行業類別 .....                         | 108 |
| 表 5-3-22 | 工業區廠商行業類別 .....                         | 109 |
| 表 5-3-23 | 桃園縣產業環境簡介 .....                         | 110 |
| 表 5-3-24 | 桃園縣各級產業就業人口比例與折線圖 .....                 | 110 |
| 表 5-3-25 | 桃園縣核心產業簡述 .....                         | 111 |
| 表 5-3-26 | 桃園縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年) ..... | 111 |
| 表 5-3-28 | 新竹市產業環境簡介 .....                         | 122 |
| 表 5-3-29 | 新竹市各級產業就業人口比例與折線圖 .....                 | 123 |
| 表 5-3-30 | 新竹市核心產業簡述 .....                         | 123 |
| 表 5-3-31 | 新竹市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年) ..... | 123 |
| 表 5-3-32 | 新竹市工業區現況介紹一覽表 .....                     | 127 |

|          |  |     |
|----------|--|-----|
| 表 5-3-33 | 新竹縣產業環境簡介 .....                        | 127 |
| 表 5-3-34 | 新竹縣各級產業就業人口比例與折線圖 .....                | 128 |
| 表 5-3-35 | 新竹縣核心產業簡述 .....                        | 128 |
| 表 5-3-36 | 新竹縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年)..... | 129 |
| 表 5-3-37 | 新竹縣工業區現況介紹一覽表 .....                    | 132 |
| 表 5-3-38 | 臺北各縣市二級產業從業人員與生產毛額前三名之產業(按中類分) .....   | 133 |
| 表 5-3-39 | 臺北各縣市三級產業從業人員與生產毛額前三名之產業(按中類分) .....   | 134 |
| 表 5-4-1  | 臺北市未來產業發展 .....                        | 135 |
| 表 5-4-2  | 新北市產業發展重點一覽表 .....                     | 135 |
| 表 5-4-3  | 未來產業發展 .....                           | 136 |
| 表 5-4-4  | 未來產業發展 .....                           | 138 |
| 表 5-4-5  | 桃園縣產業發展重點一覽表 .....                     | 138 |
| 表 5-4-6  | 新竹市產業發展重點一覽表 .....                     | 139 |
| 表 5-4-7  | 新竹縣產業發展重點一覽表 .....                     | 140 |
| 表 5-5-1  | 臺灣進出口前六名國家 .....                       | 141 |
| 表 5-5-2  | 臺灣高科技製造業產品市占率 .....                    | 141 |
| 表 5-2-3  | 全世界產品市值 .....                          | 142 |
| 表 5-5-5  | 影響臺灣產業之國際政策與動態分析表 .....                | 144 |
| 表 6-3-1  | 臺北都會區域內各類產業「區」計畫開發面積統計表 .....          | 155 |
| 表 6-3-2  | 臺北都會區域之縣市發展定位 .....                    | 157 |
| 表 6-3-3  | 跨域治理相關型式 .....                         | 162 |
| 表 6-4-1  | 計畫概述說明表 .....                          | 170 |
| 表 6-4-2  | 創新支援暨物流中心設置示範區位基礎資料表 .....             | 171 |
| 表 6-4-3  | 創新支援暨物流中心設置示範區位規劃示意表 .....             | 174 |
| 表 6-4-4  | 創新支援暨物流中心設置計畫時程表 .....                 | 175 |
| 表 6-4-5  | 都市計畫整併階段表 .....                        | 176 |
| 表 6-4-6  | 都市計畫之整併準則 .....                        | 176 |
| 表 6-4-7  | 都市計畫整併概要 .....                         | 177 |
| 表 6-4-8  | 都市計畫整併基礎資料與定位 .....                    | 179 |
| 表 6-4-9  | 都市計畫整併時程表 .....                        | 180 |
| 表 6-4-10 | 102 年各縣市都市計畫面積及人口 .....                | 181 |
| 表 6-4-11 | 333 優質居住區之定義 .....                     | 183 |
| 表 6-4-12 | 台北都會區合宜住宅概況 .....                      | 183 |
| 表 6-4-13 | 台北都會區域符合 333 優質居住區之鄉鎮市 .....           | 185 |
| 表 6-4-14 | 臺北都會區重要交通建設計畫 .....                    | 186 |
| 表 6-4-15 | 跨區住宅資訊整合暨適居空間指認計畫時程表 .....             | 188 |



# 第一章緒論

## 第一節計畫緣起與目的

### 壹、計畫緣起

在全球化的影響之下，全球經濟型態大幅改變，世界各國城市區域間的人流、物流、資金、資訊與技術的擴散與網絡化使得大型都市的發展突破舊有的藩籬，逐漸由原來的單一核心發展模式轉為結合周邊地區的區域發展，並形成各自擁有不同的定位與獨特的功能的多核心都會區域。此外，不同城市區域間的合作與競爭下造就了目前世界城市體系，在這樣的都會區域發展下，國家與區域界線漸趨模糊，何為國家？何為都市？行政界線是否適合用來劃分現代的經濟地理？現已是城市與區域規劃所熱烈討論的議題之一。另一方面，在世界各國核心都市不斷擴張下，區域發展已是國許多先進國家提升國家競爭力與促進國家發展進步的核心課題之一，更是歐盟、美國、中國等地空間發展的趨勢。

臺北都會區域為臺灣主要人口聚集區域，主要原因為大量且多元的就業機會，臺北都會區域的產業發展不僅僅代表著區域性的經濟動能，更是引領臺灣經濟前進的重要支柱。此外，在桃園機場、臺北港以及基隆港的加持下，臺北都會區域更肩負著臺灣與世界經濟體系接軌橋樑的重大使命，未來桃園航空城完工後更能夠刺激臺灣的產業發展以及強化與全球產業的聯結。不過，儘管臺北都會區域在產業發展上具有相對的優勢，但內部各縣市仍存有阻礙發展的負面因子，各縣市間本位主義以及產業發展衝突更造成資源的浪費。另一方面，雖然臺北都會區域具有強勁的產業發展能量，但大量移入的人口亦造成公共設施不足以及道路擁擠等負面影響，使得城市區域的生活水準受到波及，亟需通盤性的城市空間發展策略計劃調配臺北都會區域之產業以及居住空間。

臺北都會區域的概念首現於民國 72 年發布之臺灣北部區域計劃，計畫範圍包含了臺北縣市、基隆市、宜蘭縣、桃園縣、新竹縣市等七縣市，並以產業發展、城鄉均衡等區域發展目標為區域願景，並在民國 84 年進行第一次通盤檢討，但數十寒暑過去了，卻未見臺北都會區域如同區域計畫之計畫目標發展，都會區域之人口壓力逐年升高、公共設施不足、都市計畫失效，於是在民國 93 年臺北七縣市再次進行空間發展定位以及策略研擬，但在過去十年的努力之下，臺北都會區域的合作發展仍舊受制於各縣市的本位主義以及主管單位資源不足的限制。

綜上所述，為了讓臺北都會區域之推動方向能夠更加明確，本計畫將以臺北都會區域內包含主要產業空間以及居住地區之城市區域作為計畫範圍，以處理產業空間分配與城市居住空間作為主要計畫核心，此外，為了能夠讓空間發展策略有效地落實在實質環境，本計畫將會試圖透過改善城市區域治理模式以解決區域空間發展的矛盾。

## 貳、計畫目的

為了強化區域發展的競爭力，臺北都會區域之推動可說是勢在必行，過去因受到各縣市的本位主義影響，難以在空間發展上達成明確的共識，但綜觀世界上的都會區域，最著名的莫過於大倫敦都會區域以及東京首都圈，但又有多少人了解，東京首都圈是由四座城市所組成的都會帶？而大倫敦都會區域是由數個自治市所組成的都會區域？東京市以及倫敦市僅是都會區域的一部分，但 Tokyo 和 London 的名稱卻是享譽全球。臺北都會區域為臺灣的政治、經濟、文化核心地區，區域內部的商業往來以及人口流動相當地頻繁，擁有的產業發展能量以及豐富的人文地景更是不容小覷，若是能夠以臺北都會區域的區域空間思維研擬策略計劃，在提升區域產業競爭力以及城市生活空間的同時，亦能夠透過打響“臺北”的名稱將提升都會區域的國際發展。

為了讓空間計劃能夠更明確地推動，且礙於本計畫之計劃時間限制，因此本計畫將以主要產業發展地區以及人口聚集的城市空間作為計劃之核心內容，並在空間治理模式上進行探討，試圖規劃出合適之空間策略計劃之實踐方式。

### 一、適當調配臺北都會區域之產業空間，提升區域產業競爭力

本計畫將透過產業分析釐清臺北都會區域內之產業空間，並針對其所面臨的課題以及需求，從區域整合的角度進行跨城市與跨部門的空間資源的配置，減少因為行政轄區或因主管機關不同所造成的地方空間資源閒置以及產業策略分散，並以提升整體臺北都會區域之區域競爭力作為主要方向。

### 二、合理配置臺北都會區域之居住空間，營造宜居之都市環境

在檢討現有之人口分布概況以及都市公共設施後，藉由公共設施的提供、居住空間的供給以及交通設施的改善，分散市中心的人口壓力並改善都市的生活品質。

### 三、研擬合適之空間治理模式，落實空間規畫之發展目標

在分析歷年之區域計劃執行結果以及現況後，針對城市空間發展找出區域治理的困境以及需求，以強化區域主管單位之權利並界定區域內部各縣市之責任權屬，讓區域的空間發展策略能夠更有效地落實到地方。

## 第二節 計畫範圍與內容

### 壹、計畫範圍

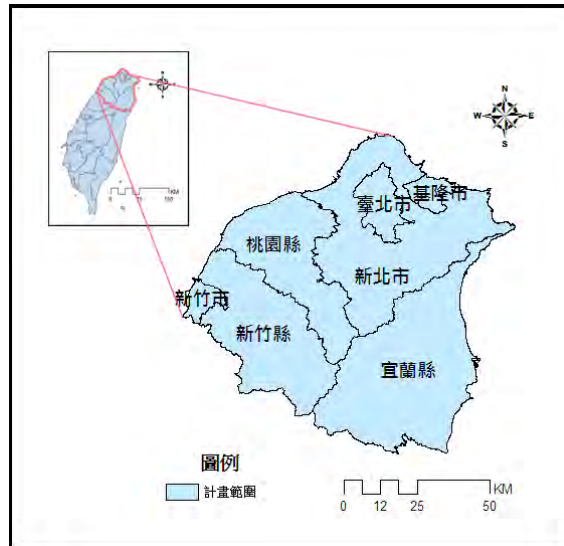


圖 1-2-1 過去北部區域計畫範圍  
資料來源：本計畫繪製

因全球生產網絡的出現，行政區之間的界線逐漸模糊，傳統行政界線已難以劃定新出現的都會區域，在通訊、物流、生產製造等網絡的交織下所形成的都市功能性分區，將是一個跨越現今任何界線的範圍，然因其模糊性與流動性，在界定範圍上，考量過去計畫區畫設慣例與當今治理體制的運行，首先將臺灣北部區域計劃所指定之七個縣市作底，考量都會區區域計畫的本質與北臺灣之自然環境限制，本計畫採取 10 年間人口急速成長和人口密度分布集中等兩項指標為區分都會區域空間與分的先決條件，再扣除掉北臺灣範圍內之環境敏感地，因此而訂定本計畫範圍為跨越臺北市、新北市、基隆市、桃園縣、新竹縣、新竹市等六個縣市的人口聚集與產業分佈之都會區域作為計畫範圍，即圖 1-2-2 中膚色至紅色的區位，集中在臺北至桃園一帶成軸線發展。

## 第三節計畫方法與流程

### 壹、計畫方法

本計畫將透過文獻分析、疊圖分析以及訪談的方式進行，在二手資料蒐集之餘，進行實地訪談以蒐集對北臺區域發展合作機制與整合推動之專業意見並進行分析，本計畫之研究方法說明如下：

#### 一、文獻分析法

依據本計畫之產業發展目的，本計畫將會著重在商品產值、交通物流、就業結構等與產業發展相關之資訊，並搜羅有關於臺北都會區域之相關研究，分析臺北都會區域所面臨之挑戰以及未來之發展方向建議，以利本計畫判斷後續之發展策略，文獻蒐集之範圍涵蓋了北臺區域發展治理以及區域產業整合之相關書籍、論文、期刊、報告及政府出版品等文獻資料，並針對國內外推動區域發展相關策略文獻作分析，試圖為本計畫提供適當的發展架構建議。

#### 二、疊圖分析法

本計畫將依據計畫需求，將不同屬性的地理資料組成適合後續分析及研擬策略之主題圖層，在同一圖層上進行套疊，進而得到一個新的圖層，以做為空間屬性判斷與資源分配之依據。本計畫將會依據計畫目的，選用臺北都會區內各縣市之人口、產業等資訊製作主題地圖，並搭配物流、商品產值等量化資訊，建構出具有向量數據之主題地圖，協助本計畫判斷臺北都會區之最適發展策略。

## 貳、計畫流程

第一章 緒論

第二章 上位及相關計畫

第三章 基礎概況

第四章 城鄉發展

第五章 產業發展

第六章 願景與目標

第七章 結論與建議

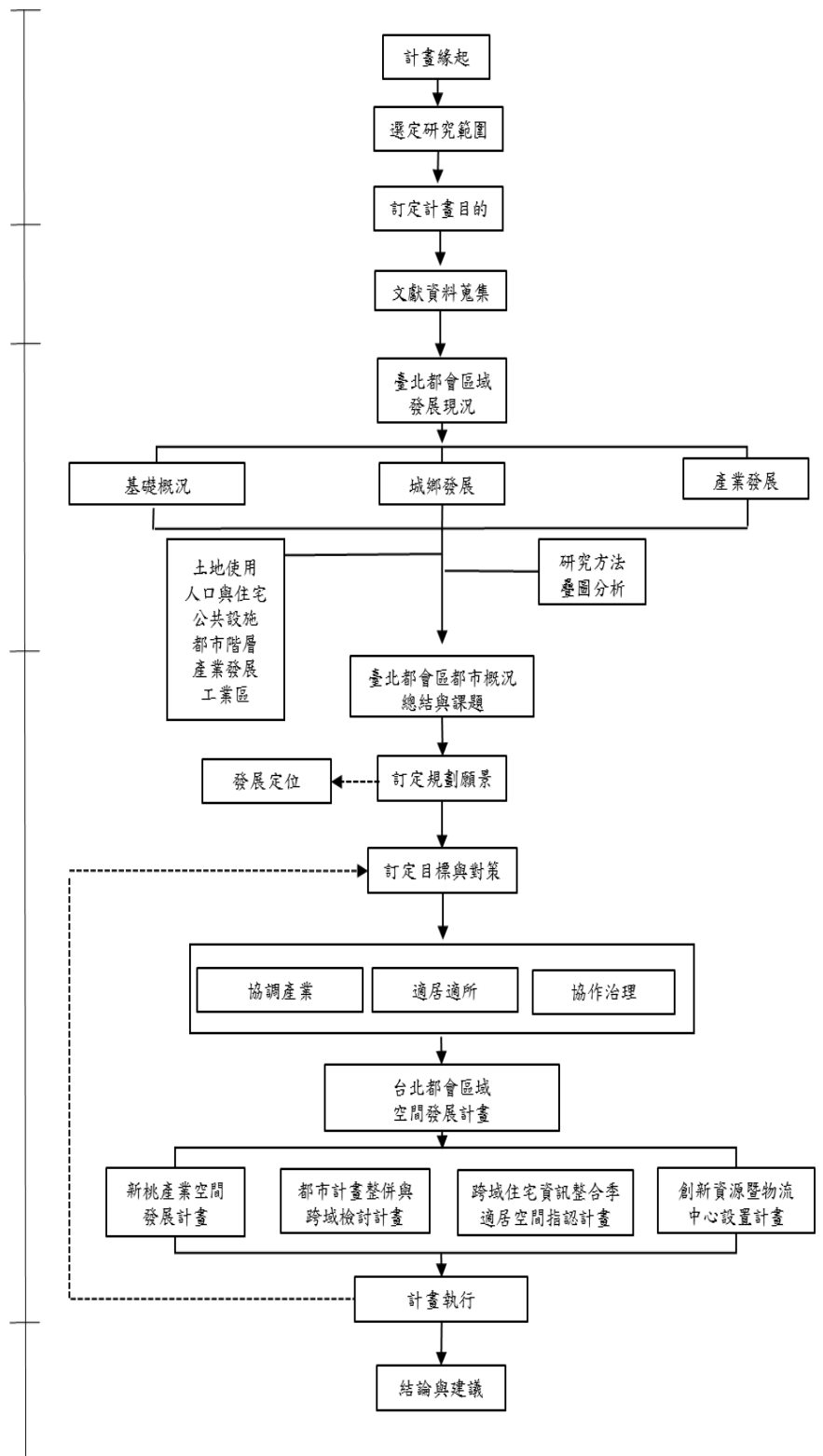


圖 1-3-1 計畫流程圖

資料來源：本計畫繪製

# 第二章上位與相關計畫

## 第一節上位計畫

本計畫之上位計畫從國土與區域發展之政策方向以及現有法令進行探討。先由國土綜合開發計畫、國土計畫法草案、全國區域計畫、2030 國土空間策略、國土空間發展策略規劃等，對臺北都會區未來在國土計畫體系之定位以及我國對於空間分配之指導有更進一步的了解，並作為本計畫空間基本發展架構之基礎。

近來臺灣的國土規劃面臨全球化時代轉變及區位議題之衝擊，須有所調整來因應未來發展之趨勢，為呼應整體國土規劃體系之發展架構，將上位計畫做簡要並闡釋與本計畫之關聯所在。

### 一、國土綜合開發計畫(85年11月)

依據 1996 年發布之國土綜合開發計畫，臺灣之整體發展目標為亞太營運中心，而全臺三都會帶之中的北部都會帶則包含了基隆、臺北、桃園、中壢、新竹及頭份，其發展重點為發展成全國政治經濟中心，以作為全臺國際化之門戶並投入高附加價值產品製造。

由於國土計畫法至今仍未通過，使臺灣整體國土規劃缺乏整體之法源依據，而國土綜合開發計畫為國土空間的合理利用提供說明基礎，為我國土地使用提供了一個基本的發展階層，將全臺劃分為北、中、南三大都會帶並擬定未來發展之方向。

### 二、國土計畫法草案(2014年)

國土計畫法整合區域計畫、都市計畫與非都市土地使用管制等規劃體系進行土地使用管制，將全國國土分為城鄉發展地區、農業發展地區及國土保育地區。在滿足經濟及社會文化發展需要之虞，使國土資源合理配置與規劃，此外，國土計畫更指導著全臺各縣市以及區域發展，並針對都會區有著更進一步的定義，若該法通過將能夠都會區的範圍提供劃定之法律依循。

### 三、全國區域計畫

作為目前指導全臺各縣市區域計畫擬定之方針，全國區域計畫為非都市土地之使用方式、強度、類型都做出了規範，此外，為了彌補國土計畫未通過時的空間發展策略鴻溝，全國區域計畫中針對

### 四、2030國土空間發展策略規劃

有鑑於面臨國內外的趨勢與各項挑戰，我國之國土空間發展卻仍未有一句有法定執

行效力之計畫，因此行政院經濟建設委員會制定本計畫以提升國家競爭力，同時也兼顧區域均衡發展，由強勢區域帶動相對較弱的區域共同發展。未來國土空間規劃以西部成長管理軸劃分，將劃為北、中、南臺三大都會階層及東部區域，推動北、中、南三大生活圈並考量未來導向區域合作發展之模式，將其分為北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高高屏、花東及澎金馬七大區域生活圈。

在創新與產業經濟發展面則有下列五項發展方向：

- (一)整合區域優勢產業群聚
- (二)建立區域創新系統
- (三)規劃推動「產業創新走廊」
- (四)擴大產業用地彈性
- (五)建立老舊工業區轉型機制

在城鄉永續發展則能夠從六項發展策略中指導本計畫：

- (一)強化城市區域競爭力，推動成長管理
- (二)整體發展農村及部落地區，平衡城鄉落差
- (三)積極推動地盡其利的都市更新
- (四)建構綠色基礎設施，提升城鄉防災能力
- (五)適切提供滿足生活品質的公共設施及生活配套
- (六)提升國土美質，營造富麗創意的城鄉環境

## 第二節 相關計畫

### 壹、新世紀第三期國家建設計畫（民國98 至101 年四年計畫）

行政院於民國 98 年提出持續推動國家建設，面對全球金融風暴下的國際局勢，回應國人安全尊嚴生活期待及全球綠色節能的挑戰，整體國家發展政策包括空間改造、產業再造、全球連結、創新人力、公義社會和永續環境等六項主軸，其與本計畫相關之重點項目如下：

#### 一、空間改造

本項對臺北都會區計畫之指導發展包括「全島便捷交通網」中之高速公路與快速公路系統整合，「智慧臺灣」中之寬頻匯流網路、文化創意產業、服務型政府等，「產業創新走廊」之創新走廊、設立跨領域科技整合平臺等，「都市及工業區更新」、「海岸再生」中之辦理漁港再生等。

## 二、產業再造

深化服務業競爭力、促進製造業高值化、發展優質農業等，其中與臺北各縣市相關之指導包括推動重點服務業發展，如觀光服務業、文化創意產業、醫療服務業、物流服務業、能源技術服務業等來強化其區域內之發展；促進製造業高值化，如透過機械、生技醫療、綠能、智慧生活產業等新興產業發展並提升品牌價值；發展優質農業，如促進農業科技化、經營企業化及強化農產品國際競爭力等。

## 三、全球連結

面對全球化與區域整合加速發展之國際趨勢，積極動態調整兩岸經濟貿易，藉由強化區域之產業能量、推動兩岸產業分工及合作、吸引大陸專業人士來臺等模式；另如積極參與全球經貿整合、推動輕稅簡政等為全國性之推動方向。

## 四、各縣市之區域計劃

未來在全國區域之指導下，臺北都會區內各縣市將會擬定縣市區域計劃以從地方尺度針對非都市土地進行管制，都會區計畫之擬定將會需要與地方縣市之區域計畫作出指導土地使用發展之方針，並提供各縣市之非都市土地使用之整體發展方式，讓臺北區域之空間使用體系更臻完善且具有一致性。

## 貳、臺灣北部區域計劃(第一次通盤檢討)1995年

該計畫之範圍包含宜蘭縣、基隆市、臺北市、新北市、桃園縣、新竹縣、新竹市等，並針對該等地區做出優先發展地區及預留發展區之分期分區發展劃設，從都會區的尺度考量了交通系統的運作、北部區域各都會區以及重大工業園區之產業發展以及休閒遊憩環境保護等土地使用的使用管制。



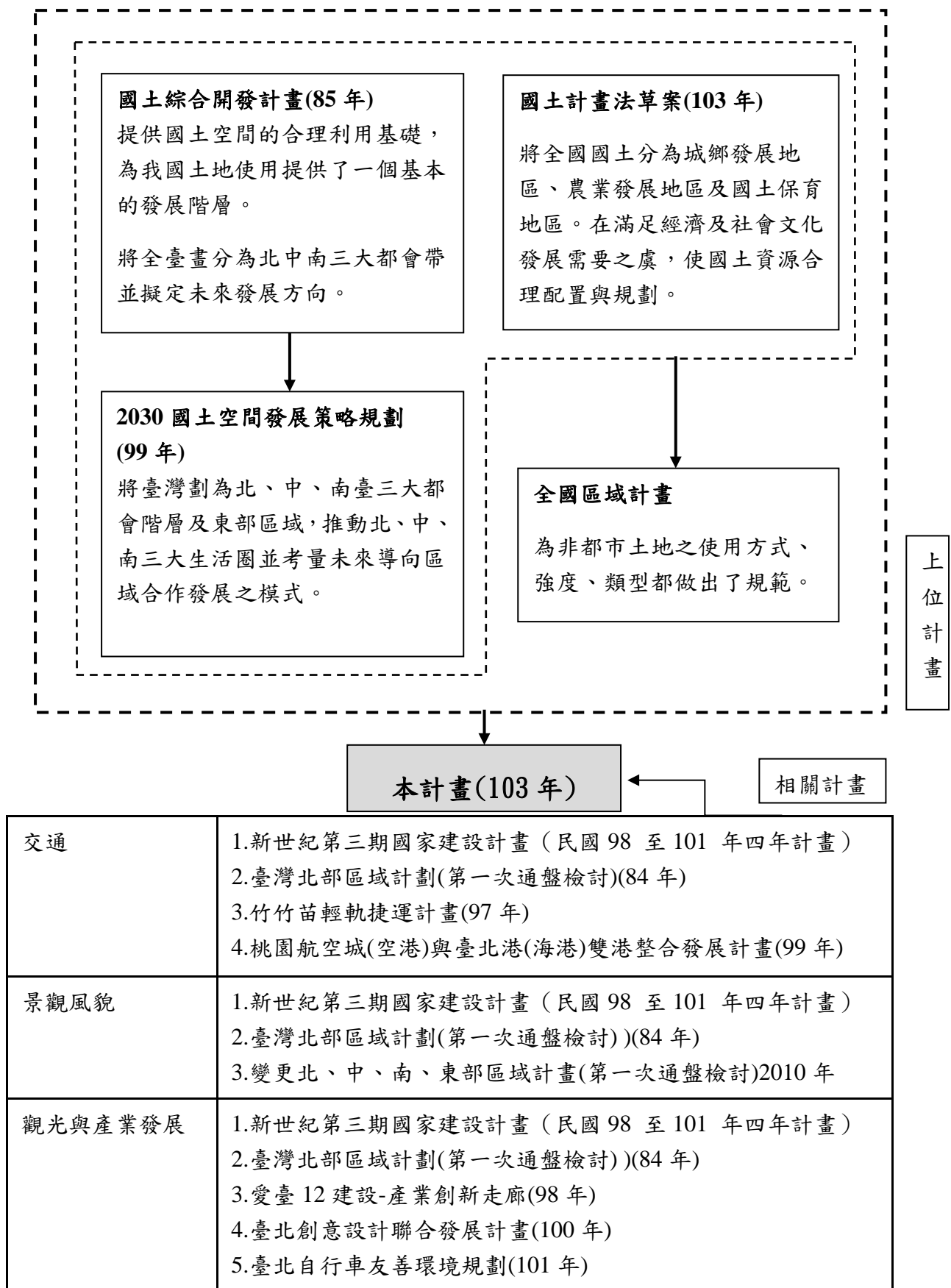


圖 2-2-1 上位與相關計畫  
資料來源：本計畫整理繪製

### 第三節都會區案例與概念

#### 壹、都會區案例

以下將就各國現行都會區發展案例作簡易的介紹與比較，探尋各國對於都會區運作方式與願景上的異同，望能學習他國經驗，作為本計畫之設置參考：

表 2-3-1 東京都會區案例表

|                |   |
|----------------|---|
| <b>都會區案例</b>   | <b>東京大都會</b>  |
| <b>面積</b>      | 一都七縣與其周邊地區<br>45,007 平方公里，佔全國土地面積 9.8 %   |
| <b>人口</b>      | 4,432 萬人，佔全國人口的 32.6%   |
| <b>管轄機關</b>    | 國土交通省大都市整備局   |
| <b>法源：</b>     | 首都圈整備法  |
| <b>自身條件</b>    | 交通：陸海空運輸中心<br>產業：金融、資訊產業為重，企業總部、跨國組織多設置於內，提供其服務的產業也向核心都市集中，市區重點發展知識密集型的工業   |
| <b>政府定位</b>    | 從阻止都市蔓延，逐漸往全國管理中樞邁進，並開始提出副都心區域概念，發展多核心城市複合體，使中央與衛星都市能形成「分散型網絡結構」，最後形成新的「環狀大都會軸」。  |
| <b>都會區運作特色</b> | 分權改革過程中，受民間團體與半官方組織的影響顯著。中央仍會適時地加以干預地方事務，地方政府既是地方自治機構，亦為中央在地方的委派機構。整體而言，中央管理機關掌管關鍵規劃策略，避免地方競爭不必要浪費，但也因中央層級對計畫掌握度較高，地方相形之下對計畫的參與度顯得不足。 |

資料來源：本計畫整理自從英美日等國經驗探析臺灣都市-區域治理機制，2006

表 2-3-2 大倫敦都會區案例表

|              |  |
|--------------|--|
| <b>都會區案例</b> | <b>大倫敦都會區</b>  |
| <b>面積</b>    | 包含首都倫敦市與其周圍 32 個倫敦自治市，共 33 個次級行政區<br>1,584 平方公里，佔全國土地面積 1.2%                       |
| <b>人口</b>    | 約 1,015 萬人   |
| <b>管轄機關</b>  | 倫敦計畫建議委員會，中央與民間混合的管理機構   |
| <b>法源依據</b>  | 規劃部門工作指導方針：倫敦憲章  |
| <b>自身條件</b>  | 交通：全國鐵路中心、機場全球客運量最高<br>產業：GDP 佔全國之 20%。早期出現的國際航運中心城市，充斥金融、媒體、各式商品中心，在各方面具有近乎壟斷的地位。 |

|                |  |
|----------------|--|
| <b>政府定位</b>    | 早期計畫目的為紓解城市地區工業人口，建設花園城市。後為強化倫敦作為世界城市地位，成為歐洲的門戶，世界航運服務中心。把大倫敦劃分為三類不同地區制定不同發展策略，全面關注倫敦的居住、就業、交通等問題。 |
| <b>都會區運作特色</b> | 大倫敦都會區當初出現起因為行政便利，在全球生產體系出現後，區域疆界開始模糊化，為協調中央與地方政府的衝突，制定大倫敦都會區計畫加以因應。                               |
| <b>產業與空間策略</b> | 確保足夠跨尺度的工作機會、提供可負擔與足夠的土地，檢討舊有工業區發展並轉型，並在各種經濟策略之間尋求串聯   |

資料來源：本計畫整理自從英美日等國經驗探析臺灣都市-區域治理機制，2006、大倫敦都會區計畫，2006

表 2-3-3 波特蘭都會區案例表

|                |   |
|----------------|---|
| <b>都會區案例</b>   | <b>波特蘭都會區域</b>  |
| <b>面積</b>      | 25 個市和週遭三個郡合作組成<br>17,310 km <sup>2</sup>                                 |
| <b>人口</b>      | 約 210 萬人  |
| <b>管轄機關</b>    | 都會區域政府  |
| <b>法源</b>      | 都會憲章  |
| <b>自身條件</b>    | 具備特殊歷史意義與政治發展，區域概念明確  |
| <b>政府定位</b>    | 混合公民參與、合理房屋和交通運輸的發展目標來導引地區發展的政策，以達成大眾運輸導向發展                               |
| <b>都會區運作特色</b> | 未達成成長管理而有限制成長邊界的劃設，卻少受民眾反對。乃因其劃設過程經公民投票通過範圍制定，奉行「智慧型成長」理念，設置法定「成長邊界」的都會區域 |

資料來源：本計畫整理自從英美日等國經驗探析臺灣都市-區域治理機制，2006

表 2-3-4 長三角都會區案例表

|              |   |
|--------------|---|
| <b>都會區案例</b> | <b>長三角都會區域</b>  |
| <b>面積</b>    | 近 11 萬平方公里，佔全國土地面積 1%   |
| <b>人口</b>    | 約 1 億 4 千萬人，佔全國人口的 1/9，   |
| <b>管轄機關</b>  | 長三角城市經濟協調會  |
| <b>法源：</b>   | 僅有合作方針，無合作策略  |
| <b>自身條件</b>  | GDP 比重則佔全國的 20%<br>內外水運中心，中國港口密度最大的地區之一。<br>外商投資第三級產業部門增加，促進區內經濟合理分工<br>國家政策定位為國際經濟、金融、貿易和航運中心，受到大量投資 |
| <b>政府定位</b>  | 以上海為核心，周邊城市分不同層級圍繞著核心城市，形成不同的經濟空間的梯度擴散層級  |
| <b>都會區運作</b> | 各層次空間規劃未有上下指導功能，導致有城際競爭的情況發生。此  |

|         |   |
|---------|---|
| 特色      | 外，各級政府單位在產業分工整合上任何尺度接講究全面，反倒使經濟整合、架構優化困難。   |
| 產業與空間策略 | 因應低廉土地勞力策略逐漸失效，與產業所帶來的環境污染方法有二。一是培養先進製造業基地與產業集群，以龍頭企業帶動產業鏈的活絡。二是提升企業自主創新能力，找尋有核心技術與價值的產品。 |

資料來源：本計畫整理自臺灣都會區域範圍劃設準則之研究，2006、周文騫，新階段 新思維 新路子-長三角地區同港澳臺經濟合作，2006。

表 2-3-5 蘭斯臺德都會區案例表

|         |  |
|---------|--|
| 都會區案例   | 蘭斯臺德都會區  |
| 面積      | 跨越三省四大城市的都會區域<br>共 7,000 平方公里                                |
| 人口      | 六百萬人   |
| 管轄機關    | 無統一管轄機關  |
| 法源：     | 無統一法源  |
| 自身條件    | 幾乎與整個荷蘭的國土空間布局連結，涵蓋國內城市網路、農業研究、城市發展政策。                       |
| 政府定位    | 以「國際競爭力」為主要的概念，希望結海空雙港將這兩個城市與其周遭城市結合成一個聚集經濟區域，當作西北歐的全球經濟重要據點 |
| 都會區運作特色 | 制度牽引著行動者去創新的劃設多核心都會區域範圍，而非以區域內行動者主導，因此本都會區計畫少受政黨輪替等規劃外的因素影響。 |

資料來源：本計畫整理自臺灣都會區域範圍劃設準則之研究，2006

將上述案例之內容依照人口、面積、管轄機關類型、法源等標準依序坐排序，可得下列比較表：

表 2-3-6 各國都會區比較表

| 項目<br>國家      | 面積<br>(KM2/<br>占全國<br>比例) | 人口<br>(萬人) | 管轄<br>機關 | 法源<br>依據 | 產業結點   | 交通節點   | 定位                             |
|---------------|---------------------------|------------|----------|----------|--------|--------|--------------------------------|
| 日本-東京<br>大都會  | 45,000                    | 4,400      | 有        | 有        | 全國/區域性 | 全國/區域性 | 多核心城市複合體的國際性大都會。               |
| 英國-大倫<br>敦都會區 | 1,584                     | 1,015      | 有        | 指導<br>原則 | 全國/區域性 | 全國/區域性 | 除關心區內資源配置外，以歐洲的門戶，世界航運服務中心為目標。 |

|            |         |        |   |      |        |        |                               |
|------------|---------|--------|---|------|--------|--------|-------------------------------|
| 中國-長三角都會區  | 110,000 | 14,000 | 無 | 合作方針 | 全國/區域性 | 全國/區域性 | 以上海為中心，建構具梯度擴散層級的共存、共榮、共享經濟圈。 |
| 荷蘭-蘭斯臺德都會區 | 7000    | 600    | 無 | 無    | 全國/區域性 | 全國/區域性 | 海空雙港形成聚集經濟區域，作為西北歐全球經濟重要據點。   |
| 美國-波特蘭都會區域 | 17,310  | 210    | 有 | 有    | 無      | 地方性    | 著重在導引地方發展方向，以達成智慧型成長的目標。      |

資料來源：本計畫整理

從上述整理的表格中可發現，在尺度上，各國大都會的空間尺度差異甚大。於法源、管理機關設置與否，法源是否具強制性等治理上的手段也不盡相同。在目前的案例當中，各地的願景亦不適皆以全球化都市為目標發展。顯示各國對於都會區的各有不同的定位。其運作方式、目標願景在強度、手段也十分多元。整體而言，各國的都會區計畫的共同特徵都隱含著跨域問題的解決，在考量各地條件後，所呈現的成果。不論何種形式，都會區發展都各有其優勢和劣勢的存在。

此外，在倫敦與長三角都會區當中，也初步觀察到了不同發展脈絡下的都會區目前所會面臨的課題。早期發展成熟的大都會如大倫敦都會區的發展，正以利用舊有閒置資源與降低環境污染為主軸。另一方面，相較之下的新興長三角都會區則在於找尋產業創新轉型的機會與模式，臺北都會區之產業發展樣態，雖不屬於任何一種階段，卻也可從中預見未來或當下將面臨之問題。

## 貳、都會區概念的發展

在全球化的發展之下，過去國家在形成與統合發展政策上，其尺度非但無法有效處理世界系統擴充的資本主義發展問題，另一方亦不能有效的回應地方快速變遷的問題需求，既不夠涵蓋全球尺度的問題，也不夠靈活去處理地方需求，成為了一種不適當的尺度。在人流、物流、資金、資訊與技術流所形成的網絡中，都會區域開始形成。這些大都會的關鍵特徵，是都會區域的擴散與網絡化。在城市區域間互補的平行網絡中，它同時也混雜著許多專業化的功能中心的階層垂直關係。

在都會區域政府的運作模式上，存在多種形式，如單一決策核心的一元體制如英、日都會區政府。另有多元中心體制，指大都市地區存在相互獨立的多個決策中心，如美國。但無論是英國、美國或日本，其都會區的共同特徵均是面對跨域問題的解決，與整

體區域經濟的提升。

千萬人口的典型大都會城市區域，目前在歐盟、美國與中國等地區，已是一個不可逆的國土空間趨勢。區域的概念，逐漸由傳統上僵硬與封閉之僅以行政區域跨域定義走向彈性與動態之重組整合模式，並具備主題性與功能性，稱為「功能性區域」概念。

功能性區域所包含之特色有：行政區域跨域性、發揮都市競爭力、突顯區域產業經濟與彰顯特定功能需求性，如：生態保育、永續發展、保障弱勢族群權益與傳承在地文化域。各個都會區域所座落的國家政治體制不一，再加上每一都會區域的發展目標相去甚遠，因此各都會區域計畫所呈現出來的計畫內容與形式差異甚大。這些計畫的形式和計畫的策略目標內容，因其實施影響範圍與交互衝擊的空間重疊和計畫的表現形式，深刻的影響到都會區域計畫範圍的劃定。

都會區域計畫之必要性，可從一、經濟發展、二、環境保育、三、治理效率、四、社會與經濟和諧等四方面來說明：

於經濟發展方面，都會區域如可結合區域生產系統、創新能力，形成產業的群聚或簇群，共享經濟外部性、勞動資源、技術與基礎設施的密切關係，將有助於產品或生產流程的創新，提高產品的附加價值，進而提升地區經濟的競爭力。此外，組織稠密將有助於溝通和協調都會區內部資訊交流和集體決策的民主式治理模式，亦是提升地區競爭力的方法之一。然而，單純劃定都會區域並不能立刻提高區域內的生產力，還須配合有效的區域治理才關鍵。

於環境保育方面，如欲透過都會區域計畫來達成「智慧型成長」，不但將牽涉到各種級政府單位、部門間的協調，以劃定「成長邊界」更將應邊界的畫設，而涉及都會區居民處分財產之權利，需有法源才得以施行。伴隨著越多不同部門計畫間的協調，將越會造成法律訂定與解釋的問題，但相對而言亦更能達到環保與經濟間的協調。

在區域治理效率方面，多數學者專家認為由地方城鎮區政府來提供各種公共服務與設施的傳統，會造成資源競爭，也是浪費與缺乏效率的作法。近年受新區域主義與智慧型成長的影響，以及政府財政危機下，如何有環在區域治理效率方面，多數學者專家認為由地方城鎮區政府來提供各種公共服務與設施的傳統，會造成資源競爭，也是浪費與缺乏效率的作法。近年受新區域主義與智慧型成長的影響，以及政府財政危機下，如何有效分配公共資源再次受到重視。

欲整合決策都會區域計畫，社會和諧是少有爭議的目標之一，有助於導引都會區域計畫所隱含多重空間層級、多樣利益、多部門與多目標可能衝突的本質。然而，以「社會和諧」拿來整合不同的利益，也可能使得這個概念本身變成一種賭注，因共同價值並不同於公共利益，往往造成局部少數獲益，反而容易引發區域間衝突與不和諧。

## 參、區域計畫、都會區計畫、都會區域計畫說明

### 一、都會區域計畫概念說明

都市行政區界，原是為了治理之方便性而劃設。然而，部分議題基於其本質，有時難以畫分出精確地界線，如自然環境，便導致了跨域議題的出現。也使處理跨區域的議題與事務，其重要性與必要性很早就受到討論。然而，所謂跨域，除了議題的多變性外，其中，區域之概念又將隨著不同的觀念、理論基礎，其範圍和劃定方式都將隨之改變。除了議題的選擇外，區域的範圍選擇亦是一大難題。

臺灣在法規計畫當中亦有對於跨區域的規劃，然而隨著劃設目的、內容、標準、定義之不同，最後所呈現的成果也隨之改變。目前在現行法規之中，如依據《區域計畫法》所訂定的區域計畫、從《國家建設六年計畫》，後見於各地區區域計畫當中的都會區計畫，都顯示出了臺灣目前對於跨域議題所做的努力。

然而，兩者皆屬於行政區界上的整合，無法跳脫過往僵固性的，行政劃定的區域概念。而在其內容中，雖有涵蓋人口、糧食、環境等因素在內，卻無法忽略該計畫功能之計算依舊採取過去理性規劃的工具方法。也因此，在實際運作上，目前的功能只多在計畫內設定一些規範性的內容，計畫體制的本質上仍為一種靜態的規範而非動態的政策行動。

目前國際上對於跨域議題所盛行的都會區域之概念，以功能性作為劃設準則，除了可以真實城市功能範圍作為後續考量基礎，使計畫能更貼近現實外。其可跨越行政轄區、政策機動性、自治合意性，使功能性分區的推動，亦可令政策更具自主性、機動性與擴大制度的運作空間。較能對區域之未來發展、願景構想之積極性規劃著墨。因此，本計畫預計採用臺北都會區域作為本計畫範圍劃設之準則，並詳述如下。上述區域、都會區、都會區域計畫三者之比較，詳可見表 2-3-1。

### 二、都會區域計畫

都會區域之範圍並不固定，將隨各種定義模式而隨之改變。詳細介紹可見如下。其中，本計畫主要欲參考歐盟巨型城市區域(Mega City Region)之概念，藉以區分出臺北都會區內真正都市活動密集的功能性分區，並由各功能性分區的相互連結，最終結合成一個完整的臺北都會區：

#### (一)、都會區域(計畫)概念 Metropolitan Regional Plan

在商品鏈的架構下，城市與城市之間被跨國的投資所串連在一起，都市經濟活動將直接面對國外城市的競爭。都會區域結合了都會區與全球城市的概念，轉化為全球都會區域的空間型態，故都會區域的觀點不僅關注都市規模，同時更加重視都市核心地區與周圍地區共同面對全球競爭之下的合作關係。

## (二)、都會區域(計畫)範圍(面積)

都會區域包含了城市(City Zone; C zone)與周圍地區(Surrounding zone; S zone)，這兩類的地區相互依存，它具有都會區的特徵、是一個持續成長的地區或者是數個獨立的城市中心，整體說來它代表提供服務的地區(其中包含了公私部門)或者是重要的轉運與通訊節點(葉晉嘉、吳濟華，2006)。

都會區域是一種地理的區域，包含了都會區中心(城市)以及周圍所鄰近的地區，因此不是一個單一城市的概念，而與都會區域相近的概念包括：都會區(metropolis；metropolitan area)；鉅型城市(mega-city)；城市群(conurbation)等。但都會區域更加強調在全球化過程中為當地增加報酬與競爭優勢，因此也被稱之為「全球城市區域(global city-region)」(Scoot, 2001)。

## (三)、都會區域(計畫)範疇

人口分布及都市發展模式、區域經濟、產業經濟、交通運輸、住宅供需及公共設施、自然及人文資源保育利用、水資源開發、土地分區使用計畫與土地使用管制...等內容。

而都會區域做為全球資訊化資本主義的所塑造的空間形式，由於越界的生產網絡(cross-border production networks)與切斷(switch off)、繞行(bypass)效應所形成的社會排除(social exclusion)結果，同時伴隨著社會與環境的不平等的現象，故都會區域計畫探討、分析的內容，應為了解現在都會區域範圍內彼此間及與國際競爭和合作之優劣，以強化空間的協調性，解決空間上公共利益的問題。

## (四)、都會區域計畫設置重點：

都會區域形式包括區域的構成與伴隨區域間的互動，像是貿易、通勤、資本流動等，並非為一封閉的經濟體系(Parr，2005)，故在計畫內容中應可呈現出世界趨勢和全球城市的概念、開放型產經系統與動態規劃、以及規劃定位、願景與策略構想，以回應空間發展方針及目標、空間資源合理分配、和課題解決導向之規劃。

## (五)、都會區域的劃設準則

舉例而言，如歐盟採用功能性都市區域(FUR)，美國於都市分析則長期採用大都會統計區(Metropolitan Statistical Area)的概念，其以功能性定義的都市區域，有別於於物理上建立好的區域概念，涵蓋所有跟核心區域有固定日常關係的區域為其統計區。關於歐盟 FUR 與美國 MSA 的概念可詳述如下。美國

MSA 大都會統計區(Metropolitan Statistical Area)：

包括一個中心核(經常是包含中心城市的國家/都市)，以及市郊外環，範圍涵蓋全部跟核心區域有固定日常關係的區域。因此衍伸出「多網絡、多核心」的研究觀點，並提供了比較的建構區塊的基礎。



## 1. 歐盟

### (1).FUR 功能性都市區域(Functional Urban Region)：

包括一個核心與環域，兩者定義如下：

核心，由從業人數和密度所定義，和一個環由每日規律旅行(通勤)到市中心。核心由地域統計命名法(Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques)(NUTS)5，第五級單位(最小的單元在一般可用的數據公佈)在這基礎上：每公頃七個或更多工人，最少20000個工人在任一個單獨的NUTS5單元或在連接的NUTS5單元。

環域，也使用NUTS5的單位(在可能的情況下)且定義基於10%或更多的以居住為主的勞動口每日通勤到核心。他們通勤到一個以上他們被分配到且大多數通勤者去的核心。

### (2).MCR 巨型城市區域(Mega City Region)：

受到連續的FUR功能性都市區域(Functional Urban Region)所定義，因此概念上類似在美國使用所謂的綜合大都會統計地(CMSAS)。根據連結的不同，MCR的範圍也不盡相同，如東南英格蘭(South East England)、巴黎區域(Paris Region)、比利時中區(Central Belgium)等區域，光是範圍就橫跨16,000平方公里43,000平方公里，除說明都會區域之多變外，也顯示了此尺度的靈活性和因地制宜之必要性。

## 三、三種概念之比較

文中所述區域計畫、都會區計畫、都會區域計畫之比較，詳細可由下表2-3-1中得知：

表 2-3-1 區域、都會區、都會區域計畫比較


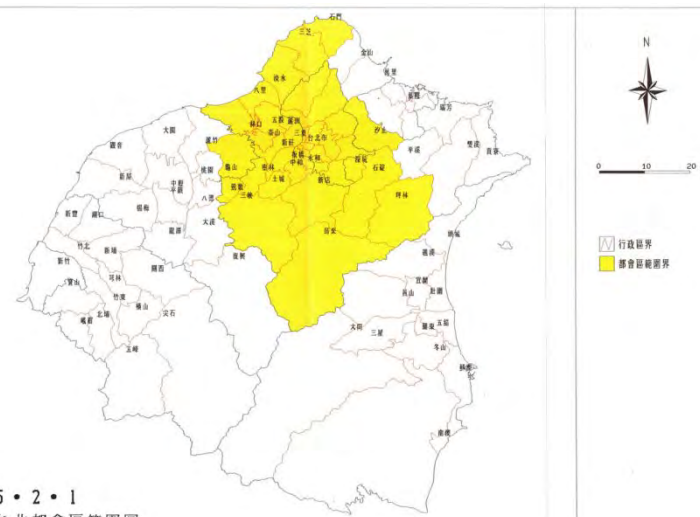
| 類型    | 定義/概念   | 範圍劃定   | 範疇內容   | 計畫重點  |
|-------|---|--|--|---|
| 區域計畫  | 基於地理、人口、資源、經濟活動等相互依賴及共同利益關係，而制定區域發展計畫，如102年核定的全國區域計畫、各縣市區域計畫。 | 以首都、直轄市、省會或省(縣)轄市為中心，為促進都市實質發展而劃定之地區，臺灣大致分為北部、中部、南部和東部等四大區域。 | 自然環境、區域機能、人口及經濟成長、土地使用、運輸、自然資源開發及保育等，著重在土地使用分區及土地管制方面。 | 氣候變遷、國土保育、糧食安全、人口結構、產業發展等為當前空間發展重要議題，以保育及發展為規劃方向，其重點在於全國土地利用基本原則。 |
| 都會區計畫 | 為解決跨區問題及都會區整體規劃因應而生問題之議題導向型計                                  | 以縣市及鄉鎮市為基礎組成單元，依人口數量進行劃分，臺灣                                  | 人口及產業發展概況、生產環境特性(資源、交通...)、地方政府                        | 控制都會區的活動系統與土地使用分佈型態，使實質的產業、人                                      |

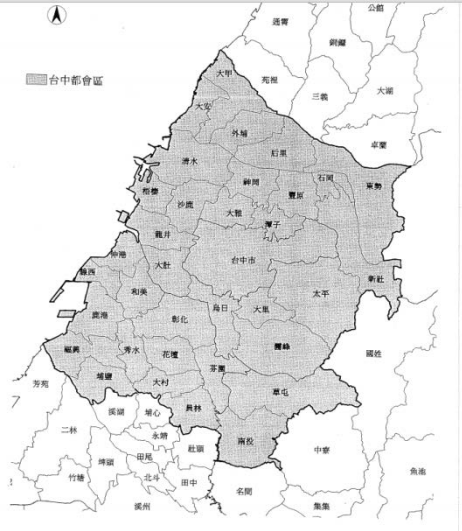
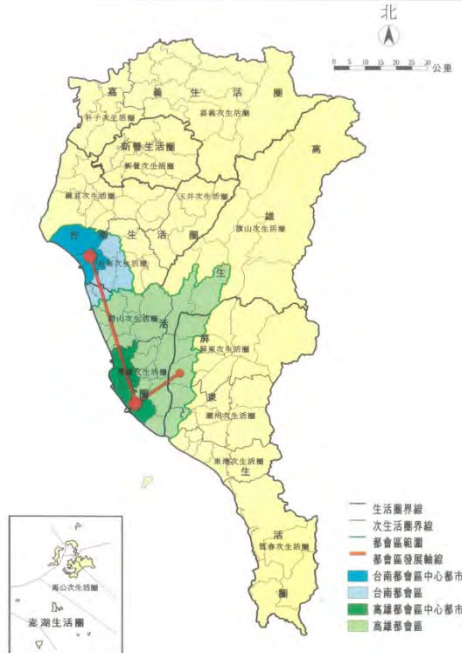
|        |  |  |  |  |
|--------|--|--|--|--|
|        | 畫，但目前為部門計畫性質，如：臺北都會區綠色基盤綱要計畫、臺中都會區鐵路高架捷運化計畫...等。       | 大致分為臺北、臺中、臺南、高雄、桃園中壢、新竹等六個都會區。                                     | 發展計畫、全球化影響分析、競爭力評析...等，透過明確規範規劃程序及落實機制，以落實國土空間發展。            | 口區位分佈與計畫目標配合。  |
| 都會區域計畫 | 都會區域結合了都會區與全球城市的概念，故都會區域的觀點重視都市核心地區與周圍地區共同面對全球競爭的合作關係。 | 都會區域包含了都會區中心(城市)以及周圍所鄰近的地區，因此不是一個單一城市的概念，目前臺灣大致分為臺北、中臺、和南臺等三個都會區域。 | 都會區域伴隨社會與環境的不平等現象，故計畫探討內容應為了解現在區域內與國際競爭、合作之關係，以解決空間上公共利益的問題。 | 以回應世界趨勢和全球城市的概念、開放型產經系統與動態規劃，以空間發展方針、資源合理分配為規劃重點之課題解決導向計畫。 |

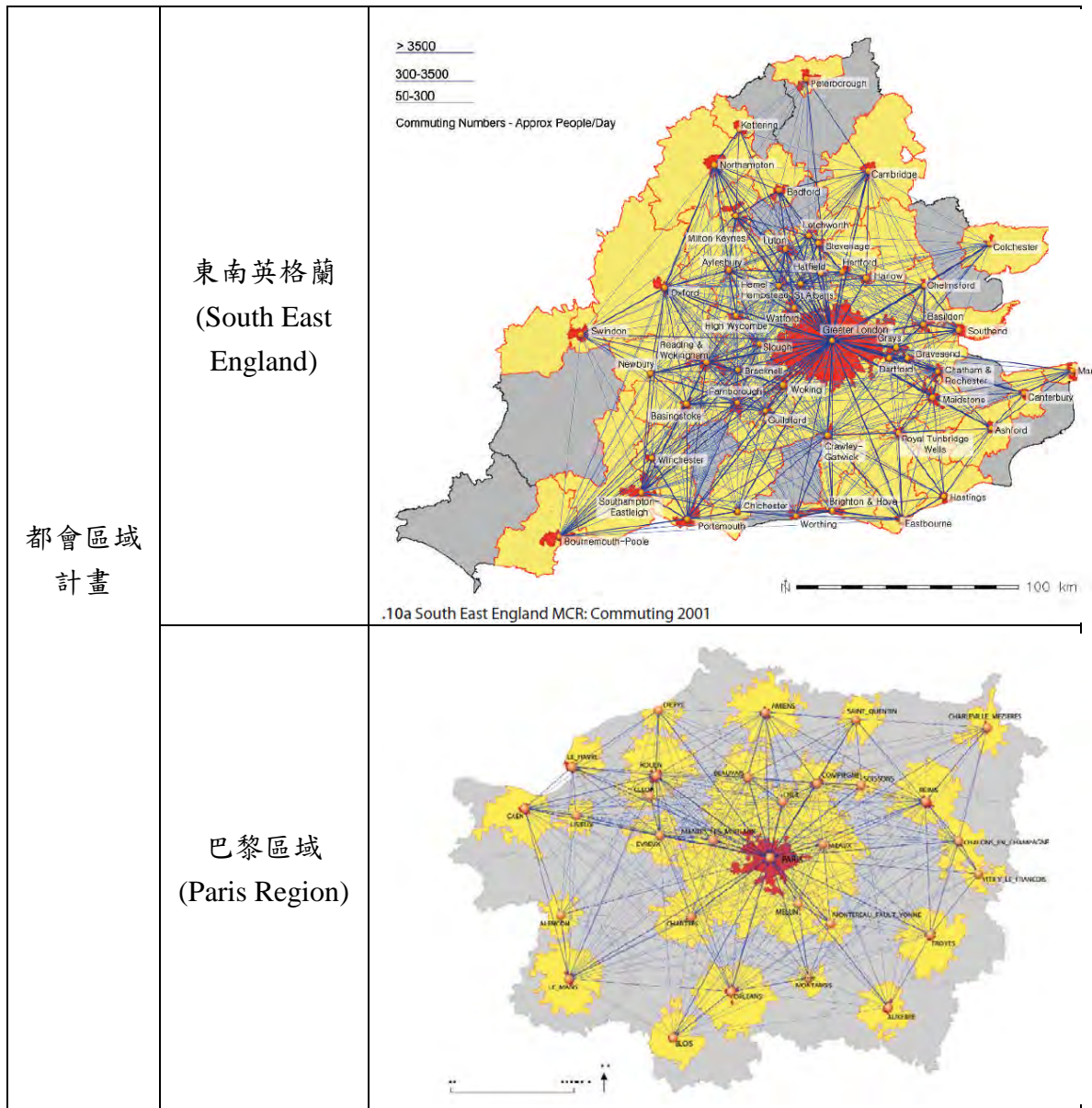
資料來源：本計畫整理

都會區域計畫與過往之區域計畫、都會區對應舉例與圖例可見於下表 2-3-2。

表 2-3-2 各層級區域圖例

| 計畫類型                                   | 對應計畫  | 圖例   |
|--|---|--|
| 區域計畫                                   | 國土綜合開發<br>計劃下之：<br>北部區域計畫<br>中部區域計畫<br>南部區域計畫<br>東部區域計畫 |  <p>澎湖縣</p> <p>基隆市</p> <p>台北市</p> <p>桃園縣</p> <p>台北縣</p> <p>新竹市</p> <p>新竹縣</p> <p>宜蘭縣</p> <p>苗栗縣</p> <p>台中市</p> <p>台中縣</p> <p>彰化縣</p> <p>南投縣</p> <p>花蓮縣</p> <p>雲林縣</p> <p>嘉義市</p> <p>嘉義縣</p> <p>台南縣</p> <p>台南市</p> <p>高雄縣</p> <p>台東縣</p> <p>高雄市</p> <p>屏東縣</p> <p> <input type="checkbox"/> 北部區域<br/> <input type="checkbox"/> 中部區域<br/> <input type="checkbox"/> 南部區域<br/> <input type="checkbox"/> 東部區域         </p> |
| 都會區計畫<br>(位於臺灣北、<br>中、南部<br>區域計畫<br>中) | 臺北都會區   |  <p>圖 5.2.1<br/>臺北都會區範圍圖</p>   |

|              |  |
|--------------|--|
| <p>臺中都會區</p> |  <p>The map shows the Taichung Metropolitan Area (臺中都會區) shaded in grey. It covers a large area in central Taiwan, including major cities like Taichung, Taichung City, and surrounding areas like Taichung County and Taichung City Districts. The map includes a north arrow and a legend indicating the metropolitan area boundary.</p>   |
| <p>臺南都會區</p> |  <p>The map shows the Tainan Metropolitan Area (臺南都會區) in yellow and the Gaoxiong Metropolitan Area (高雄都會區) in green. It covers the southern part of Taiwan, including Tainan City, Gaoxiong City, and surrounding areas. The map includes a north arrow, a scale bar, and a legend. The legend identifies various boundaries: 生活圈界線 (Life Circle Boundary), 次生活圈界線 (Sub-life Circle Boundary), 都會區範圍 (Metropolitan Area Range), 都會區發展軸線 (Metropolitan Area Development Axis), 台南都會區中心都市 (Tainan Metropolitan Area Core City), 台南都會區 (Tainan Metropolitan Area), 高雄都會區中心都市 (Gaoxiong Metropolitan Area Core City), and 高雄都會區 (Gaoxiong Metropolitan Area). An inset map shows the location of the metropolitan areas within Taiwan.</p> |
| <p>高雄都會區</p> |  |



資料來源：The Polycentric Metropolis Learning from Mega-City Regions in Europe、臺灣  
北、中、南部區域計畫、本計畫整理。

# 第三章基礎概況

## 第一節自然環境

### 壹、自然地理環境分析

近年來，由於臺灣社會經濟的發展，資源需求量的大增，環境問題已因土地的過度開發利用而顯得日益嚴重，山崩、地滑、土石流等災害頻傳。因此，身處在如此危險環境下的我們，需要對臺灣地理環境有所認識與探討之需要，故本節將針對本次計畫範圍—臺北都會區域內的自然地理環境進行簡單的分析。

#### 一、地理環境

##### (一)地質

臺灣位於北太平洋西側，係亞洲大陸東部外側的新褶曲山地，地勢高聳，岡巒起伏；在地體構造上，屬歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊碰撞區，為琉球弧與呂宋弧之會合點，因此多地震、火山，也使地質構造極為複雜；而高聳崎嶇的臺灣島，對河川水文以及氣候氣象之特性也頗具影響力。

##### (二)地形地勢

北部區域山多平原少，山地約占臺灣總面積的 2/3，由北而南依序為大屯山系、雪山山脈以及中央山脈；平原部分以雪山山脈分隔為西部（臺北盆地、桃園臺地、新竹平原與臺地）與東部（蘭陽平原）兩處。詳見下圖 3-1-1。

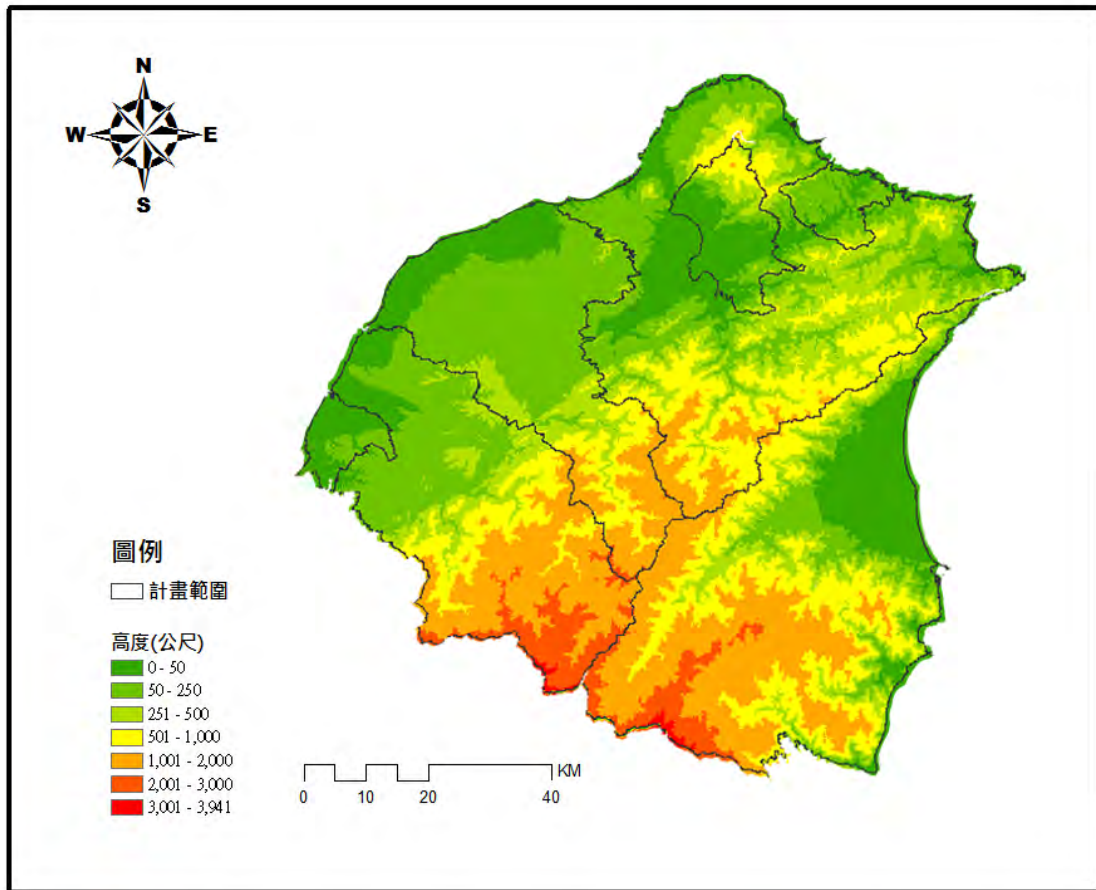


圖 3-1-1 臺北地區地勢圖  
資料來源：本計畫繪製

### (三)斷層

在臺北都會區域內，自東南至西北依次有新店斷層、臺北斷層、崁腳斷層、山腳斷層等重要斷層構造，這些斷層構造不但與盆地的形成有極密切的關係，且控制了盆地的外形及盆地基盤形貌。臺北盆地人口密集、工商繁榮，這些斷層的性質及活動性嚴重關係到盆地及週邊地區之工程建設與人民生命財產的安全，如圖 3-1-2。



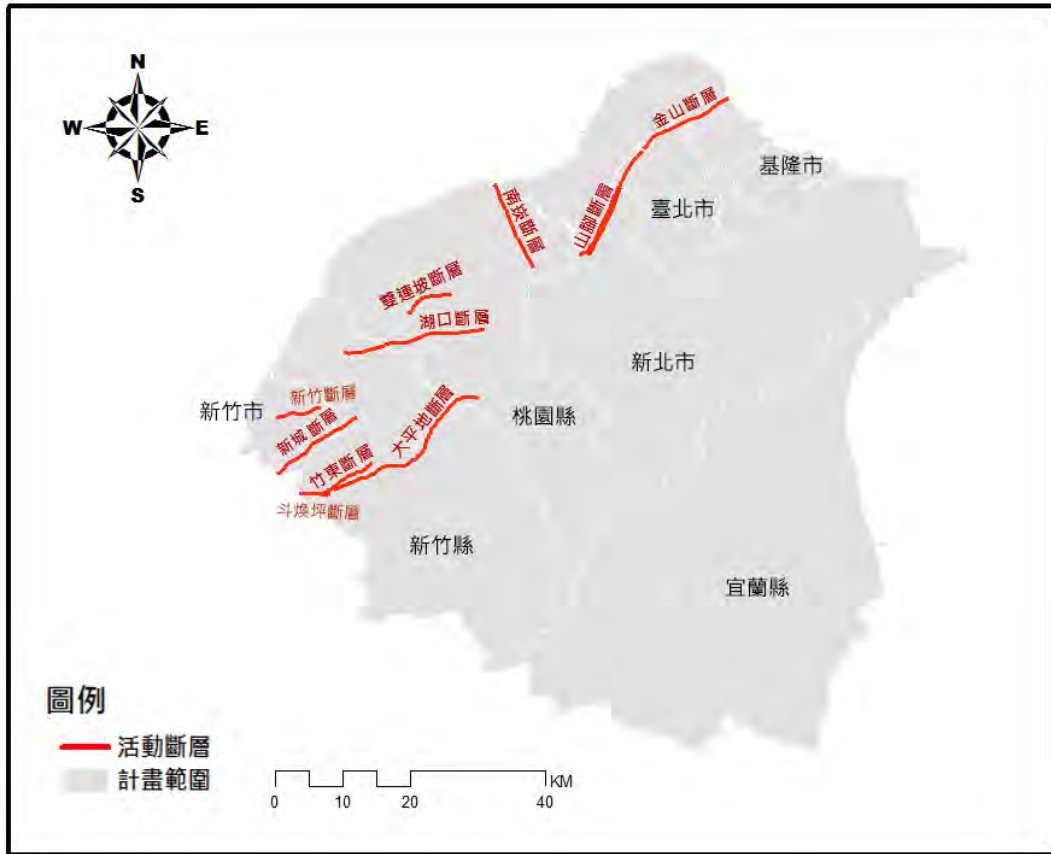


圖 3-1-2 臺北斷層分布圖

資料來源：本計畫繪製

臺灣北部的活動斷層與存疑性活動斷層，有金山斷層、山腳斷層、南崁斷層、雙連坡斷層、湖口斷層、大平地斷層、新竹斷層、新城斷層、竹東斷層與斗煥坪斷層等 10 條斷層詳見下表 3-1-1。

表 3-1-1 臺灣北部活動斷層

| 斷層編號與名稱      | 斷層分類 | 斷層性質       | 斷層分布範圍所屬行政區 |
|--------------|------|------------|-------------|
| 1 金山斷層(新莊斷層) | 存疑性  | 逆移斷層       | 臺北縣市、桃園縣    |
| 2 山腳斷層       | 二    | 正移斷層(盲斷層)  | 臺北縣         |
| 3 南崁斷層       | 存疑性  | 正移斷層       | 桃園縣         |
| 4 雙連坡斷層      | 存疑性  | 逆移斷層       | 桃園縣         |
| 5 湖口斷層       | 二    | 逆移斷層       | 桃園縣、新竹縣     |
| 6 大平地斷層      | 二    | 逆移斷層       | 桃園縣、新竹縣     |
| 7 新竹斷層       | 存疑性  | 逆移斷層       | 新竹市、新竹縣     |
| 8 新城斷層       | 二    | 逆移斷層       | 新竹縣、苗栗縣     |
| 9 竹東斷層       | 存疑性  | 逆移斷層       | 新竹縣、苗栗縣     |
| 10 斗煥坪斷層     | 存疑性  | 右移斷層兼具逆移斷層 | 新竹縣、苗栗縣     |

資料來源：經濟部中央地質調查所



## 二、氣候

根據交通部交通統計要覽之氣象統計，針對淡水、基隆、臺北、新竹以及宜蘭等五個氣象站自民國 81~102 年之長期氣候資料。在本計畫中，我們分別會為說明臺北區域範圍之平均氣溫(°C)、平均相對溼度(%)、降水量(公厘)、降水日數(天)以及日照時數(小時)等五項指標，分述如下所示：

### (一)平均氣溫及相對濕度

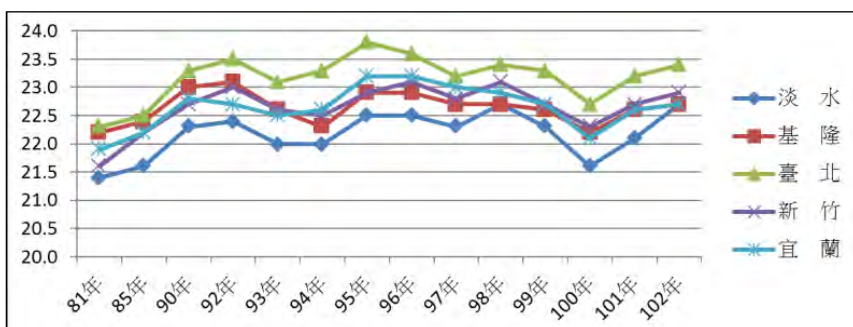


圖 3-1-3 臺北區域之平均氣溫折線圖

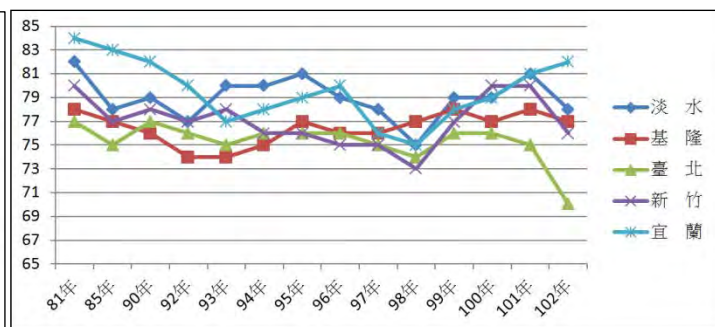


圖 3-1-4 臺北區域之平均相對濕度折線圖

資料來源：交通部【交通統計要覽】；本研計畫繪製

由圖 3-1-3 可知，臺北溫度普遍較高，宜蘭相對較低，而民國 81~102 年臺北區域之平均氣溫坐落在 22.2~23.2°C 之間，氣候宜人，頗為涼爽；其平均氣溫 22.7°C 與全國年平均氣溫的 22.3°C 差不多。另由圖 3-1-4 可知，淡水與宜蘭之平均相對濕度較高，臺北偏低，民國 81~102 年臺北區域之平均相對濕度坐落在 75~80% 之間，濕度較高；其平均相對濕度 77.5% 與全國平均相對濕度的 78% 差不多。

### (二)年降水量和年降水日數

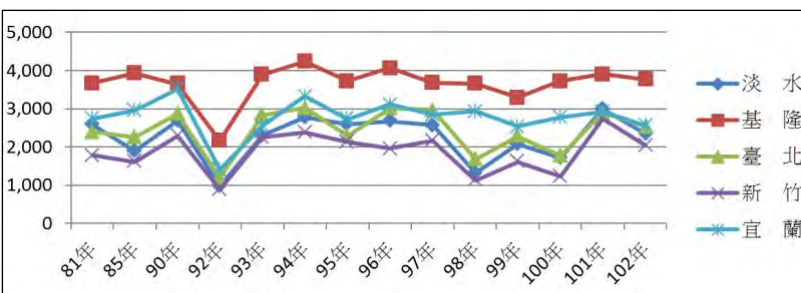


圖 3-1-5 臺北區域之年降水量折線圖

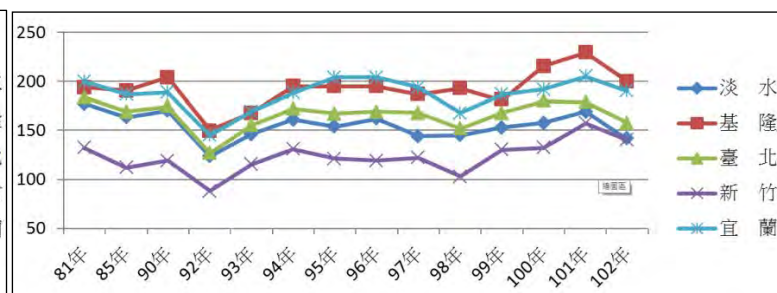


圖 3-1-6 臺北區域之降水日數折線圖

資料來源：交通部【交通統計要覽】；本計畫繪製

由圖 3-1-5 可知，基隆之降水量相對較高，宜蘭偏低，民國 81~102 年臺北區域之年降水量坐落在 1,870~3,671 公厘之間，其平均降水量 2,600 公厘相較於全國年降水量的 2,404 公厘較高。另由圖 3-1-6 可知，基隆、淡水之降水日相對較多，新竹偏低，民國 81~102 年臺北區域之降水日坐落在 123~193 天之間，其平均降水日 165 天相較於全國平均降水日的 139 天較高。

### (三) 日照時數

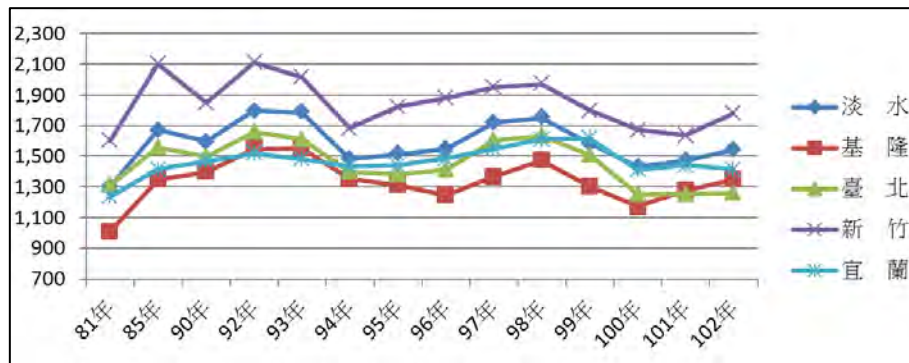


圖 3-1-7 臺北區域之日照時數折線圖

資料來源：交通部【交通統計要覽】；本計畫繪製

由圖 3-1-7 可知，淡水之日照時數相對較多，臺北偏低，民國 81~102 年臺北區域之日照時數坐落在 1,335~1,848 小時之間，其平均日照時數 1,538 小時相較於全國平均日照時數的 1,737 小時略低。

總體來說，就五處氣象站長期資料而言，宜蘭地區平均氣溫較低、平均相對溼度較高、降水日數亦較高。基隆與宜蘭於降水量及降水日數兩項指標互有高低，但近年來降水日數以基隆較多；降水量雖仍以基隆較多，但宜蘭成長趨勢較為明顯。平均氣溫方面，以臺北最高，基隆次之，淡水最低。至於日照時數方面，新竹地區明顯高於其他四個地區，相對而言降水量及降水日數便低於其他四區，即氣候較為晴朗。

## 第二節 土地使用

以下土地使用概要將分別說明目前臺北都會區域內之都市土地使用、非都市土地使用、土地使用現況等項目，對臺北都會區現有法規上及現實中的土地使用作簡單的說明。

### 壹、都市土地

所謂都市土地，為都市計畫法適用之地區，而其中又可分為都市發展地區、非都市發展地區。依據內政部營建署 2012 年之統計，目前臺北都會區域內的都市土地可依序以下列圖示說明其現況與特色：

## 一、與全臺灣都市土地之比較

在全臺灣的都市土地當中，臺北都會區內都市土地總面積為 351,084.87 公頃，全臺都市土地面積接五成，如下圖所示。顯示本區在都市發展上，具有顯著性的地位。

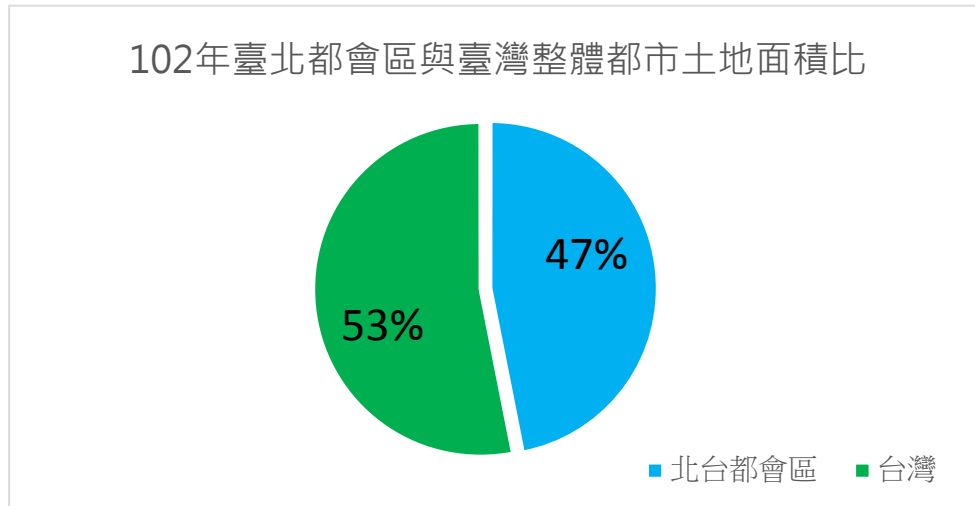


圖 3-2-1 臺北都會區與臺灣整體都市土地比較圖

資料來源：內政部營建署、本計畫整理

在都市土地的空間分佈之情況，則可見於下圖。依據圖示，可看出目前臺北區域都市土地的分佈上，臺區域主要的都市計劃以臺北市、桃園縣、新竹市周遭為主，產生一空間上的串聯。

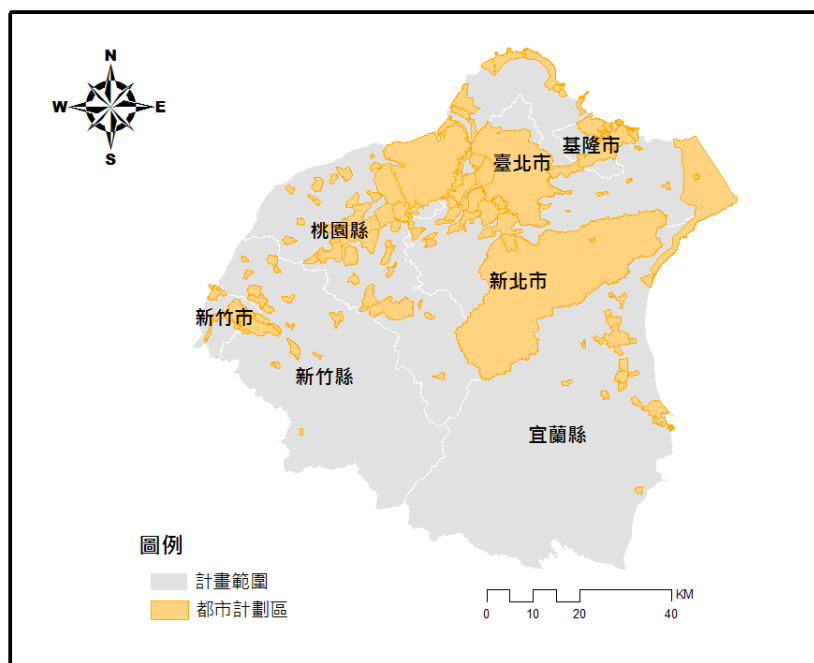


圖 3-2-2 臺北都會區都市土地使用空間分佈圖

資料來源：本計畫繪製

## 二、都市發展地區

在統計臺北區域內七縣市都市發展地區面積總和後，可發現目前都市發展地區內，以公共設施用地比例最高，佔約五成。其次為住宅區、工業區、其他使用、商業區。

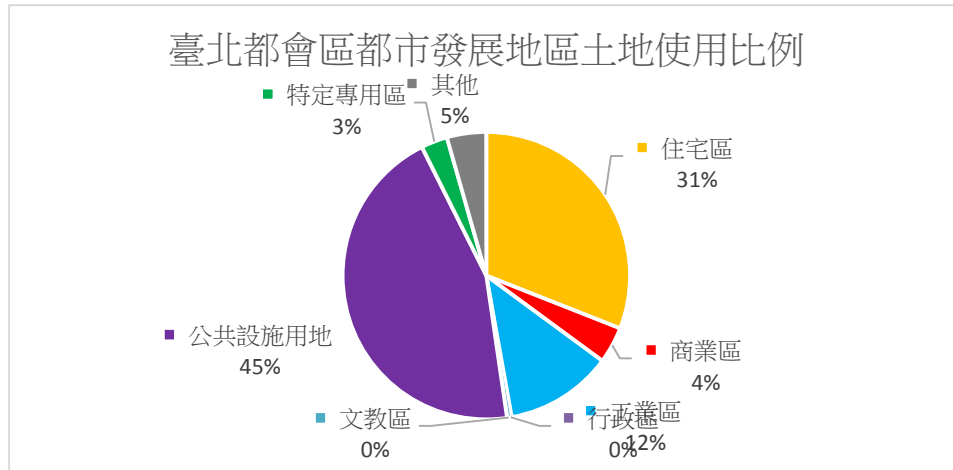


圖 3-2-3 臺北都會區都市發展地區內土地使用比例  
資料來源：內政部營建署、本計畫整理

## 貳、非都市土地

位在都市計劃管轄範圍內，且受區域計画法規範之地區，為非都市土地。在全臺灣的非都市土地當中，臺北都會區域內的面積為 516,268.6858 公頃，佔全臺灣非都市土地佔約兩成，其內部各使用分區的比例可詳見於下圖：

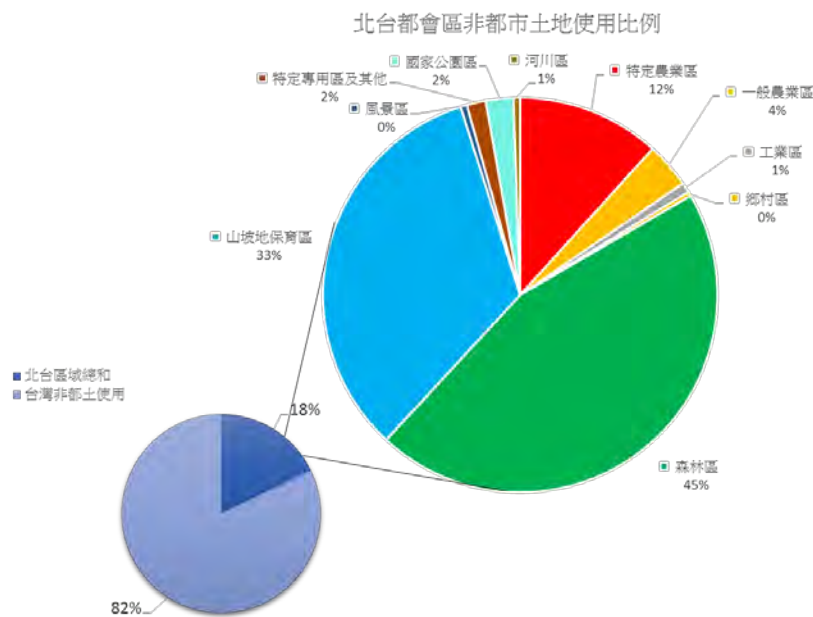


圖 3-2-4 臺北都會區佔全臺非都市土地使用面積比例與內部使用地比例  
資料來源：內政部營建署、本計畫繪製



依照統計結果，在本區域內之非都市土地使用當中，以森林區與山坡地保育區所佔之比例最高，佔約整體之八成。

而非都市土地空間分佈，則可見於圖 3-2-5，可見到非都市土地之分佈，多集中於宜蘭、新竹、桃園等地。其中，特定農業區以桃園、宜蘭兩市及中度與面積較多，該二區域也正好是臺北都市土地所形成的軸線周遭，兩者間將可能相互影響。於考量空間配置時，應多所注意。

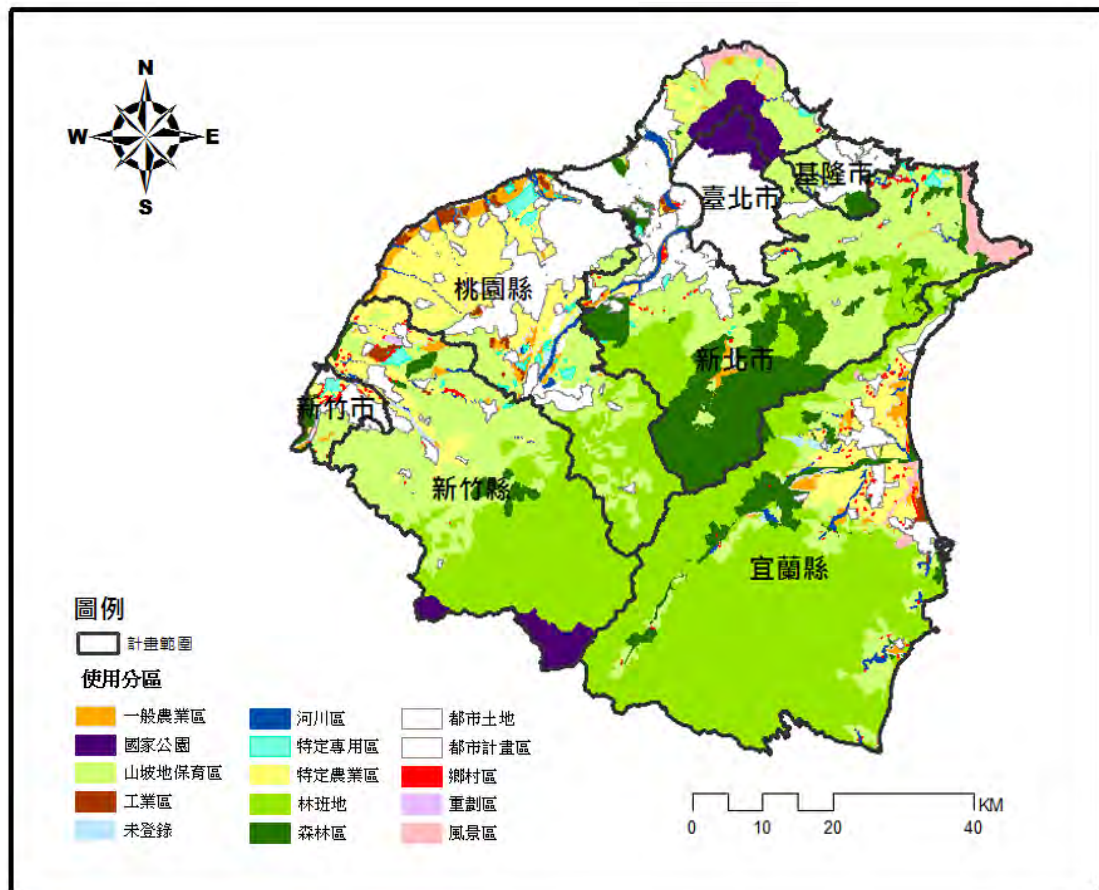


圖 3-2-5 臺北都會區非都市土地使用空間分佈圖  
資料來源：本計畫繪製

### 第三節 人口概況

#### 壹、涵蓋了近半的臺灣人口

臺北都會區總共包含了臺灣北部的兩個直轄市、一個準直轄市以及四個縣市，根據 2013 年 12 月的人口統計共約一千零四十七萬人，占全臺約 44% 的人口，其中人口數量最多的分別市新北市的 395 萬人、臺北市的 268 萬人以及桃園縣的 204 萬人，新竹縣市、基隆市以及宜蘭縣之人口約莫在 37 萬至 53 萬之間。

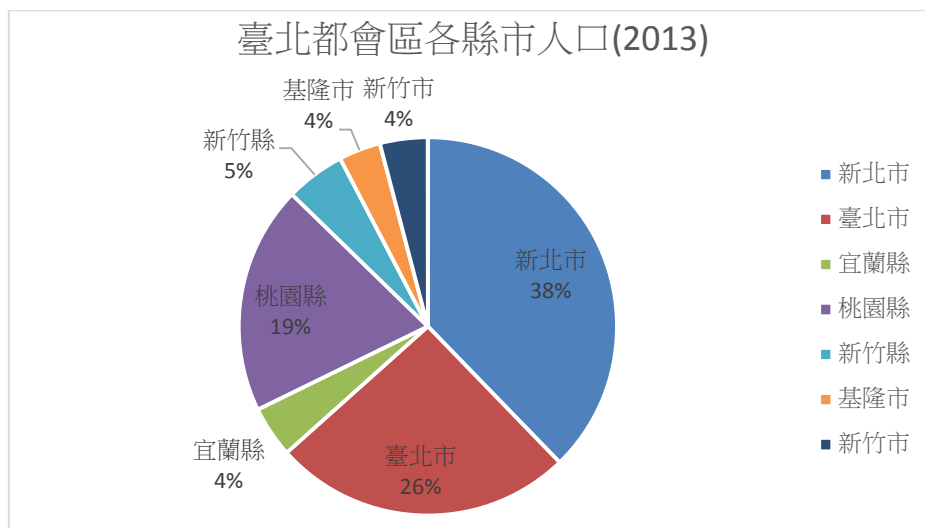


圖 3-3-1 臺北都會區各縣市人口(2013)  
資料來源：主計處

## 貳、人口成長趨勢

臺北市為臺北都會區內之政治及經濟中心，但在過去的二十年間卻未有人口增幅，並呈現出些微下跌的人口成長趨勢，由此可推斷臺北市內之人口成長已飽和，可能是房屋供給或市房價過高導致無法容納更多的人口居住。相較之下，臺北都會區內的桃園縣及新北市分別增加了約 30% 以及 50 的人口。

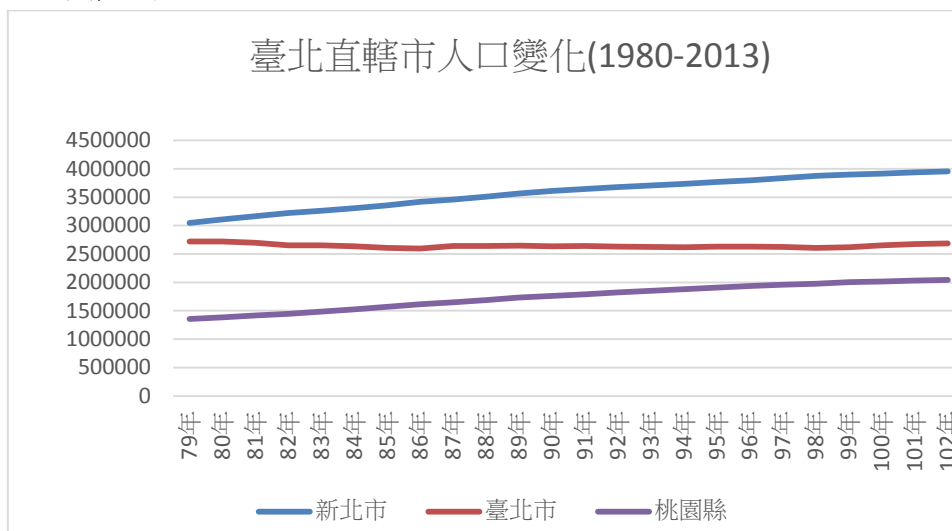


圖 3-3-2 臺北直轄市人口變化(1980-2013)  
資料來源：主計處

臺北區域內的基隆市及宜蘭縣人口維持持平的水準，新竹縣市的人口則從 1979 年開始穩定成長，截至 2013 年 12 月止，新竹縣市分別增加了約 40% 及 30% 的人口，其人口快速成長與新竹科學院區在 1979 年設立有相當密切之關聯。

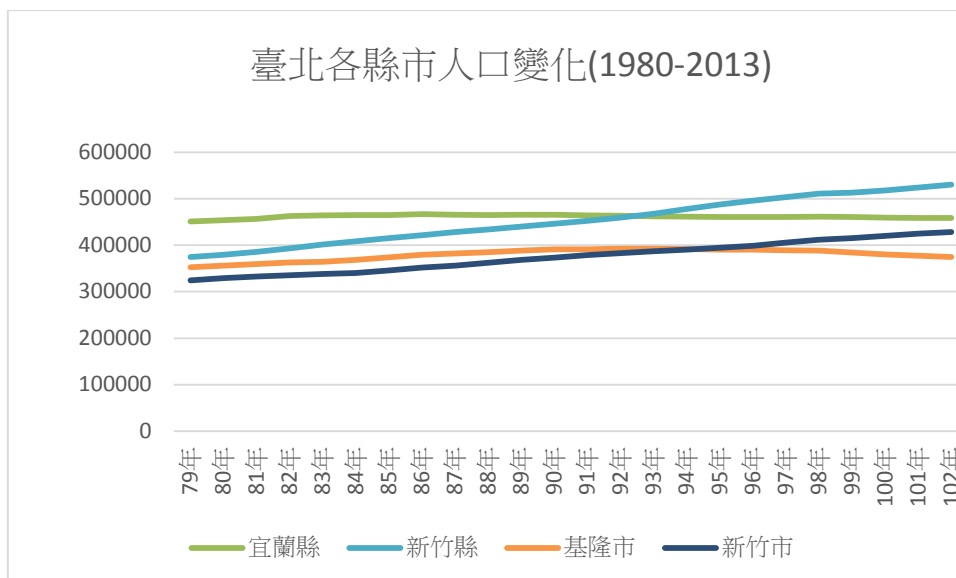


圖 3-3-3 臺北各縣市人口變化  
資料來源：主計處

### 參、人口分布與結構

由圖 3-3-4 可以看到，北區人口主要集中於臺北市、新北市西側、桃園中部、新竹縣西部以及新竹市東北部，臺北區人口成連貫性帶狀分布於平原地區，而宜蘭縣與基隆市人口相對較少。

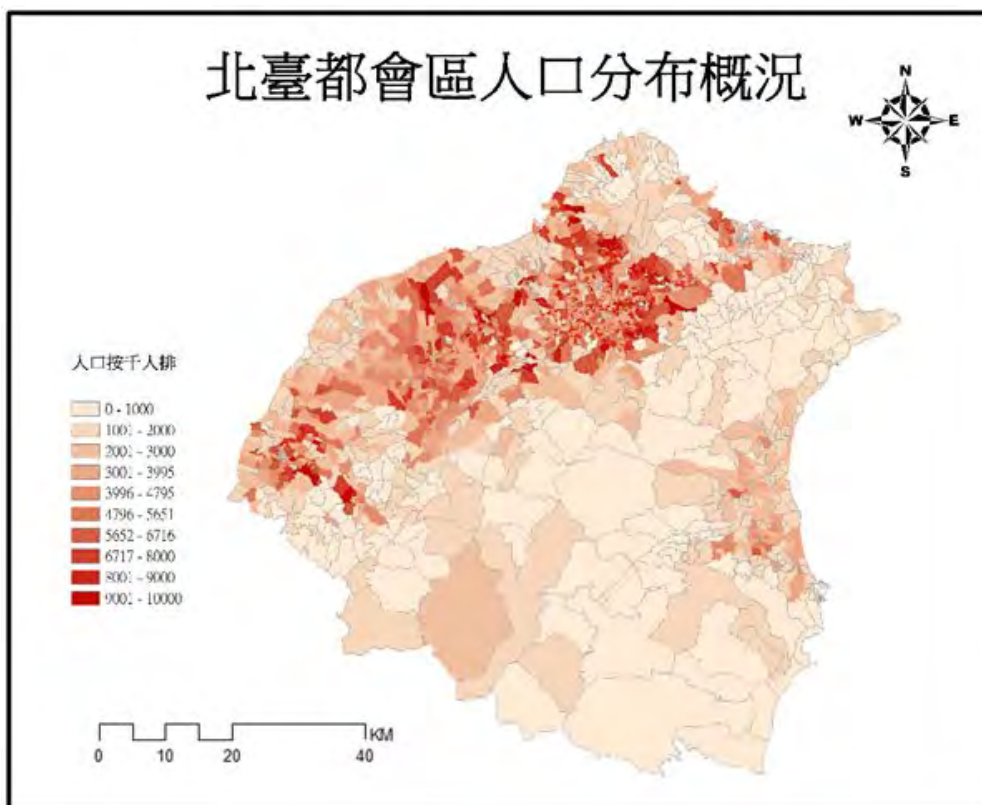


圖 3-3-4 臺北區人口分佈圖  
資料來源：主計處

從下表可發現臺灣地區之老年人口已超過 10%，正式邁向老年化社會，而臺北區域共有四個縣市老年人口大於 10%，依序分別為臺北、宜蘭、新竹縣、基隆市，相較之下基隆市與新北市為人口結構相對年輕的城市。

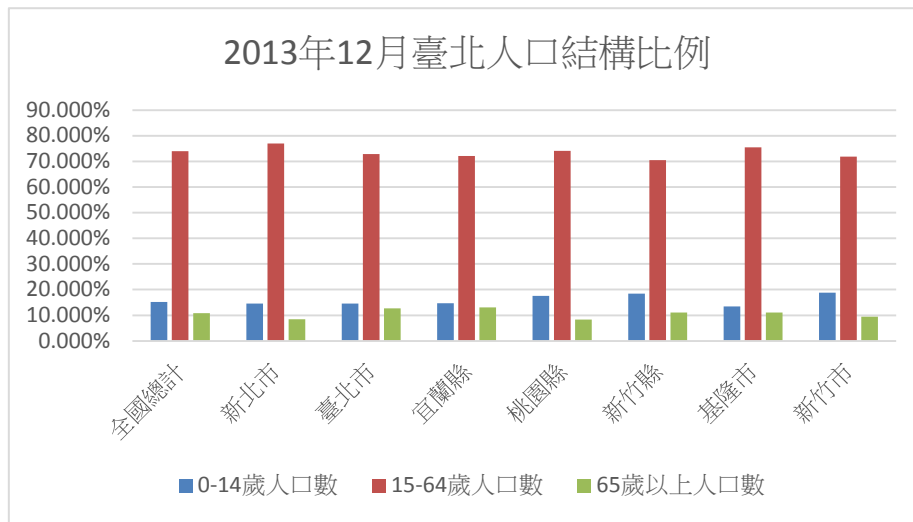


圖 3-3-5 2013 年底臺北人口結構比例  
資料來源：主計處



## 第四節 交通運輸

### 壹、空運

計畫範圍內有松山、桃園兩座機場，國際航班主要飛往亞洲、北美洲與歐洲。高鐵通車後對於國內空運影響甚巨，許多西部航線運量大幅縮減，影響飛機航運市場。而後兩岸直航開放，來往頻繁，再次帶動部分機場的旅客人數。

### 貳、鐵路運輸

臺灣地區現有鐵路系統包括臺鐵、高鐵、臺北捷運與高雄捷運，除此之外還有桃園機場聯外捷運系統與臺中捷運正在施工中。

臺鐵營業里程共計 1,067 公里，各類型車站共計 223 站。臺鐵系統包過西部幹線、東部幹線與南迴線，其中西部幹線又包括縱貫線、臺中線、屏東縣等；東部幹線則包含宜蘭縣、北迴線與臺東縣。臺鐵車站多鄰近或位於市區中，而路也多為重要的運輸走廊。

本計畫範圍內包含臺鐵縱貫線、內灣線、北迴線、宜蘭線與平溪線等。而其中位於臺北市之臺北車站為全國唯一三鐵共構之車站，也是全國出入旅次最高之車站，不僅為北部的交通運輸中心，也是全國最重要的車站之一。

### 參、臺灣高鐵

臺灣高速鐵路（簡稱臺灣高鐵）是臺灣唯一的高速鐵路系統，於 2007 年 1 月 5 日通車，提供西部主要城市之間的高速鐵路客運服務，全長 345 公里，共設置臺北、板橋、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南及左營等八處車站啟用營運。另增設南港、苗栗、彰化、雲林四個站點皆興建中。

### 肆、國道高速公路

國道高速公路局在國道一號、國道三號及國道五號共設立二十三個收費站，通行費徵收原採人工收費方式辦理，自 102 年 12 月 30 日零時全面改為 ETC 計程電子收費。

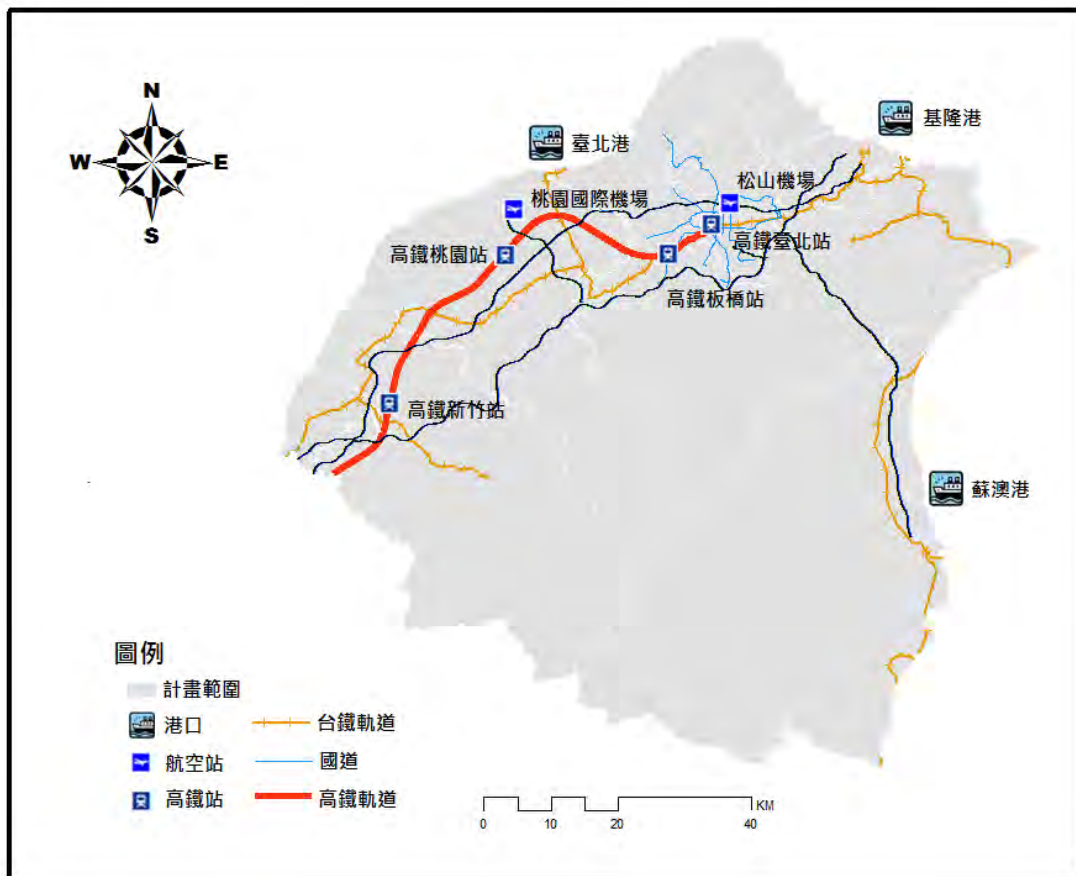


圖 3-4-1 交通系統  
資料來源：本計畫繪製

# 第四章城鄉發展

## 第一節人口分析

### 壹、計劃人口與現況人口

臺灣人口主要集中在都市地區，比較近十年左右，臺灣都市計劃之計劃人口與現況人口做比對後，可發現在如下表 4-1-1 所示，這段時間內，臺灣之土地使用現況長久以來皆處於計劃人口數遠大於現況人口的情形，就臺北都會區而言情況亦是如此，詳見表 4-1-2。

表 4-1-1 全臺都市計畫區域計畫與現況對照表

| 年    | 都市計畫區人口數(人) |          |         |           |
|------|-------------|----------|---------|-----------|
|      | 計畫人口數       | 現況人口數    | 落差人口數   | 落差佔計畫人口比例 |
| 2001 | 24882859    | 17535604 | 7347255 | 29.53%    |
| 2002 | 24914459    | 17661073 | 7253386 | 29.11%    |
| 2003 | 24726992    | 17641680 | 7085312 | 28.65%    |
| 2004 | 25266820    | 17746845 | 7519975 | 29.76%    |
| 2005 | 25345203    | 17954490 | 7390713 | 29.16%    |
| 2006 | 25410064    | 17965977 | 7444087 | 29.30%    |
| 2007 | 25412744    | 18266074 | 7146670 | 28.12%    |
| 2008 | 25382294    | 18303298 | 7078996 | 27.89%    |
| 2009 | 25241210    | 18501991 | 6739219 | 26.70%    |
| 2010 | 25168207    | 18397562 | 6770645 | 26.90%    |
| 2011 | 25099987    | 18729545 | 6370442 | 25.38%    |
| 2012 | 25241811    | 18778417 | 6463394 | 25.61%    |
| 2013 | 25181557    | 18785180 | 6396377 | 25.40%    |

資料來源：內政部統計年報

由各年度中擷取臺北都會區範圍後總計後，簡單呈現如下表 4-1-2，可發現臺北都會區的計劃與現況雖較為接近，但仍不足反駁計劃人口普遍高於向鄰人口的情形。

表 4-1-2 臺北都會區域計劃計劃與現況比較

| 年底別       | 都市計畫區人口數(人) |         |
|-----------|-------------|---------|
|           | 計畫人口數       | 現況人口數   |
| 九十八年 2009 | 11098266    | 9259973 |
| 九十九年 2010 | 11125266    | 9195176 |
| 一〇〇2011   | 11105366    | 9009722 |
| 一〇一 2012  | 10987366    | 8965773 |
| 一〇二 2013  | 11089766    | 8888627 |

資料來源：內政部統計年報、本計畫整理

## 貳、人口預測

本計畫作為臺北區產業與空間發展計畫，欲針對本臺地區的產業與空間發展提出未來發展的相關建議。然而在進行計畫的制定時，必須考慮到未來的人口變化，預測人口變化的趨勢與可能的影響以做出更符合現實的規劃。因此本計畫使用「世代生存法」推測臺北地區未來兩個個世代(一個世代為 15 年)的人口數與人口結構的變化，分別推測出 15 年、30 年後臺北各縣市可能的人口變化。

世代生存法將人口以年齡分組，並依據生育率、存活率、遷移率推測各年齡層於一個世代後的變化。本計畫在生育率的部分參考內政部統計之 102 年各縣市嬰兒出生數資料，存活率參考內政部統計之 102 年各縣市人口死亡率統計資料，遷移率參考內政部統計之各縣市人口遷徙及社會增加概況，據前十年(93 年至 102 年)之社會增加數據，利用線性回歸分析求得未來 15 年推測值並取其平均計算。基期人口為內政部統計之 103 年 9 月底各縣市人口數按年齡分布。

本計畫將人口年齡結構分為八組，分別為 0-14 歲、15-29 歲、30-44 歲、45-59 歲、60-74 歲、75-89 歲、90-99 歲以及 100 歲以上。其中生育率取 15-44 歲年齡組計算，其餘假設為零。遷移率取 15-59 歲年齡組進行計算，其餘假設為零。存活率除各年齡層之現有資料外，100 歲以上人口之存活率依據臺北市政府之人口消長研究設定為 0%。臺北區各縣市資料整理如下表 4-1-3：

表 4-1-3 臺北七縣市世代生存法基礎資料表

| 臺北市     | 出生率    | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口   |
|---------|--------|----------|----------|----------|--------|
| 0-14 歲  | 0      | 0.000145 | 0.999855 | 0        | 381977 |
| 15-29 歲 | 0.1205 | 0.00032  | 0.99968  | -0.00062 | 464529 |
| 30-44 歲 | 0.1205 | 0.000464 | 0.999536 | -0.00062 | 661627 |
| 45-59 歲 | 0      | 0.00288  | 0.99712  | -0.00062 | 626878 |
| 60-74 歲 | 0      | 0.0107   | 0.9893   | 0        | 392769 |
| 75-89 歲 | 0      | 0.056    | 0.944    | 0        | 150326 |
| 90-99 歲 | 0      | 0.192    | 0.808    | 0        | 100336 |
| 100 歲以上 | 0      | 0        | 1        | 0        | 737    |

| 新北市     | 出生率   | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口    |
|---------|-------|----------|----------|----------|---------|
| 0-14 歲  | 0     | 0.000144 | 0.999856 | 0        | 537019  |
| 15-29 歲 | 0.106 | 0.00039  | 0.99961  | 0.002663 | 812593  |
| 30-44 歲 | 0.106 | 0.0012   | 0.9988   | 0.002663 | 1014497 |
| 45-59 歲 | 0     | 0.00342  | 0.99658  | 0.002663 | 954275  |
| 60-74 歲 | 0     | 0.014    | 0.986    | 0        | 490036  |
| 75-89 歲 | 0     | 0.0788   | 0.9212   | 0        | 139677  |
| 90-99 歲 | 0     | 0.183    | 0.817    | 0        | 85616   |
| 100 歲以上 | 0     | 0        | 1        | 0        | 590     |

| 基隆市     | 出生率   | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口  |
|---------|-------|----------|----------|----------|-------|
| 0-14 歲  | 0     | 0.000284 | 0.999716 | 0        | 43934 |
| 15-29 歲 | 0.079 | 0.000937 | 0.999063 | -0.00468 | 77213 |
| 30-44 歲 | 0.079 | 0.00232  | 0.99768  | -0.00468 | 85572 |
| 45-59 歲 | 0     | 0.00598  | 0.99402  | -0.00468 | 95618 |
| 60-74 歲 | 0     | 0.0179   | 0.9821   | 0        | 50539 |
| 75-89 歲 | 0     | 0.0856   | 0.9144   | 0        | 19024 |
| 90-99 歲 | 0     | 0.208    | 0.792    | 0        | 16463 |
| 100 歲以上 | 0     | 0        | 1        | 0        | 72    |

| 宜蘭縣     | 出生率   | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口   |
|---------|-------|----------|----------|----------|--------|
| 0-14 歲  | 0     | 0.000138 | 0.999862 | 0        | 60876  |
| 15-29 歲 | 0.103 | 0.00056  | 0.99944  | -0.00173 | 97538  |
| 30-44 歲 | 0.103 | 0.0016   | 0.9984   | -0.00173 | 104074 |
| 45-59 歲 | 0     | 0.00464  | 0.99536  | -0.00173 | 106247 |

|         |   |        |        |   |       |
|---------|---|--------|--------|---|-------|
| 60-74 歲 | 0 | 0.0138 | 0.9862 | 0 | 59795 |
| 75-89 歲 | 0 | 0.0686 | 0.9314 | 0 | 28213 |
| 90-99 歲 | 0 | 0.26   | 0.74   | 0 | 49617 |
| 100 歲以上 | 0 | 0      | 1      | 0 | 50    |

| 桃園縣     | 出生率 | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口   |
|---------|-----|----------|----------|----------|--------|
| 0-14 歲  | 0   | 0.000174 | 0.999826 | 0        | 327905 |
| 15-29 歲 | 0.1 | 0.000477 | 0.999523 | 0.005898 | 444248 |
| 30-44 歲 | 0.1 | 0.0015   | 0.9985   | 0.005898 | 524053 |
| 45-59 歲 | 0   | 0.00368  | 0.99632  | 0.005898 | 462927 |
| 60-74 歲 | 0   | 0.014    | 0.986    | 0.005898 | 212354 |
| 75-89 歲 | 0   | 0.0696   | 0.9304   | 0        | 76210  |
| 90-99 歲 | 0   | 0.205    | 0.795    | 0        | 11467  |
| 100 歲以上 | 0   | 0        | 1        | 0        | 201    |

| 新竹縣     | 出生率  | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口   |
|---------|------|----------|----------|----------|--------|
| 0-14 歲  | 0    | 0.000258 | 0.999742 | 0        | 93315  |
| 15-29 歲 | 0.13 | 0.000653 | 0.999347 | 0.008015 | 108511 |
| 30-44 歲 | 0.13 | 0.00154  | 0.99846  | 0.008015 | 138165 |
| 45-59 歲 | 0    | 0.00411  | 0.99589  | 0.008015 | 111095 |
| 60-74 歲 | 0    | 0.0144   | 0.9856   | 0        | 56219  |
| 75-89 歲 | 0    | 0.0715   | 0.9285   | 0        | 26687  |
| 90-99 歲 | 0    | 0.265    | 0.735    | 0        | 15912  |
| 100 歲以上 | 0    | 0        | 1        | 0        | 63     |

| 新竹市     | 出生率    | 死亡率      | 存活率      | 遷移率      | 基年人口   |
|---------|--------|----------|----------|----------|--------|
| 0-14 歲  | 0      | 0.000344 | 0.999656 | 0        | 78043  |
| 15-29 歲 | 0.1395 | 0.000483 | 0.999517 | 0.004484 | 83151  |
| 30-44 歲 | 0.1395 | 0.00184  | 0.99816  | 0.004484 | 115031 |
| 45-59 歲 | 0      | 0.00112  | 0.99888  | 0.004484 | 90008  |
| 60-74 歲 | 0      | 0.0159   | 0.9841   | 0        | 45284  |
| 75-89 歲 | 0      | 0.0724   | 0.9276   | 0        | 17714  |
| 90-99 歲 | 0      | 0.208    | 0.792    | 0        | 11581  |
| 100 歲以上 | 0      | 0        | 1        | 0        | 63     |

資料來源：內政部主計處，本計畫整理

經過計算後得到之各縣市在兩個世代後的人口數量與人口結構預測推估結果整理如下：

由表 4-1-4 與表 4-1-5 可以看到臺北各縣市未來人口發展趨勢，各縣市總人口數在未來第一個世代的預測推估中大多為成長。然而第一個世代各縣市 0-14 歲人口數皆為下降，並且到第二個世代後仍持續的下降。若無法提升生育率，則未來人口老化的問題可能會越來越嚴重。如何應對高齡世代的來臨將會是重要的議題之一。第二世代的推測中臺北市、基隆市、宜蘭縣的人口略為減少，應評估是否有成為萎縮都市或出現其他課題的隱憂，而針對期居住品質、經濟發展與環境保護提供相關的發展政策。

表 4-1-4 臺北各縣市第一世代(15 年)人口結構推估表

|         | 新北市       | 臺北市       | 基隆市     | 宜蘭縣     | 桃園縣       | 新竹縣     | 新竹市     |
|---------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|---------|---------|
| 0-14 歲  | 193,672   | 135,702   | 12,860  | 20,766  | 96,830    | 32,068  | 27,646  |
| 15-29 歲 | 539,105   | 381,635   | 43,560  | 60,699  | 330,468   | 94,161  | 78,389  |
| 30-44 歲 | 814,977   | 463,973   | 76,741  | 97,304  | 447,127   | 109,548 | 83,627  |
| 45-59 歲 | 1,015,820 | 660,934   | 84,926  | 103,724 | 525,997   | 138,843 | 115,223 |
| 60-74 歲 | 951,011   | 625,073   | 95,046  | 105,754 | 462,476   | 110,638 | 89,907  |
| 75-89 歲 | 483,175   | 388,566   | 49,634  | 58,970  | 209,381   | 55,409  | 44,564  |
| 90-99 歲 | 128,670   | 141,908   | 17,396  | 26,278  | 70,906    | 24,779  | 16,432  |
| 100 歲以上 | 69,948    | 81,071    | 13,039  | 12,183  | 39,446    | 11,695  | 9,172   |
| 人口總數    | 4,196,380 | 2,878,861 | 393,202 | 485,677 | 2,182,631 | 577,141 | 464,960 |

資料來源：本計畫整理

表 4-1-5 臺北各縣市第二世代(30 年)人口結構推估表

|         | 新北市       | 臺北市       | 基隆市     | 宜蘭縣     | 桃園縣       | 新竹縣     | 新竹市     |
|---------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|---------|---------|
| 0-14 歲  | 143,533   | 101,896   | 9,504   | 16,274  | 77,760    | 26,482  | 22,601  |
| 15-29 歲 | 195,079   | 135,447   | 12,653  | 20,658  | 98,762    | 32,814  | 27,988  |
| 30-44 歲 | 541,065   | 381,227   | 43,161  | 60,497  | 332,948   | 94,977  | 78,726  |
| 45-59 歲 | 816,704   | 463,350   | 76,165  | 96,969  | 449,559   | 110,492 | 83,989  |
| 60-74 歲 | 1,012,346 | 659,030   | 84,418  | 103,243 | 526,789   | 138,272 | 115,094 |
| 75-89 歲 | 937,697   | 618,384   | 93,345  | 104,295 | 456,001   | 109,045 | 88,478  |
| 90-99 歲 | 445,101   | 366,807   | 45,386  | 54,924  | 194,808   | 51,448  | 41,338  |
| 100 歲以上 | 105,124   | 114,661   | 13,777  | 19,445  | 56,370    | 18,212  | 13,014  |
| 人口總數    | 4,196,649 | 2,840,802 | 378,409 | 476,307 | 2,192,997 | 581,742 | 471,228 |

資料來源：本計畫整理

表 4-1-6 為各時期臺北各縣市在北區中各年齡層人數之比例，可以看到未來人口應仍然主要及中於新北市與臺北市，比例沒有明顯的變化。而新北市在 75-99 歲的年齡層

人口比例在兩個世代的發展中持續成長，未來應更加注意對高齡化可能帶來的影響及問題。

表 4-1-6 各縣市各年齡層人口佔臺北區之比率

|                | 新北市    |        |        | 臺北市    |        |        | 基隆市   |       |       | 宜蘭縣   |       |       |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                | 現況     | 15 年   | 30 年   | 現況     | 15 年   | 30 年   | 現況    | 15 年  | 30 年  | 現況    | 15 年  | 30 年  |
| <b>0-14 歲</b>  | 35.26% | 37.28% | 36.06% | 25.08% | 26.12% | 25.60% | 2.88% | 2.48% | 2.39% | 4.00% | 4.00% | 4.09% |
| <b>15-29 歲</b> | 38.92% | 35.28% | 37.27% | 22.25% | 24.98% | 25.88% | 3.70% | 2.85% | 2.42% | 4.67% | 3.97% | 3.95% |
| <b>30-44 歲</b> | 38.38% | 38.93% | 35.30% | 25.03% | 22.16% | 24.87% | 3.24% | 3.67% | 2.82% | 3.94% | 4.65% | 3.95% |
| <b>45-59 歲</b> | 39.00% | 38.40% | 38.94% | 25.62% | 24.98% | 22.09% | 3.91% | 3.21% | 3.63% | 4.34% | 3.92% | 4.62% |
| <b>60-74 歲</b> | 37.49% | 38.98% | 38.36% | 30.05% | 25.62% | 24.97% | 3.87% | 3.90% | 3.20% | 4.57% | 4.33% | 3.91% |
| <b>75-89 歲</b> | 30.51% | 37.46% | 38.95% | 32.83% | 30.13% | 25.69% | 4.16% | 3.85% | 3.88% | 6.16% | 4.57% | 4.33% |
| <b>90-99 歲</b> | 29.42% | 30.18% | 37.10% | 34.48% | 33.28% | 30.57% | 3.98% | 4.08% | 3.78% | 5.66% | 6.16% | 4.58% |
| <b>100 歲以上</b> | 33.22% | 29.57% | 30.86% | 41.50% | 34.27% | 33.66% | 4.05% | 5.51% | 4.04% | 2.82% | 5.15% | 5.71% |
| <b>人口總數</b>    | 37.50% | 37.54% | 37.68% | 25.83% | 25.75% | 25.51% | 3.57% | 3.52% | 3.40% | 4.40% | 4.34% | 4.28% |

資料來源：本計畫整理

表 4-1-6 各縣市各年齡層人口佔臺北區之比率(續)

|                | 桃園縣    |        |        | 新竹縣   |       |       | 新竹市   |       |       |
|----------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                | 現況     | 15 年   | 30 年   | 現況    | 15 年  | 30 年  | 現況    | 15 年  | 30 年  |
| <b>0-14 歲</b>  | 21.53% | 18.64% | 19.54% | 6.13% | 6.17% | 6.65% | 5.12% | 5.32% | 5.68% |
| <b>15-29 歲</b> | 21.28% | 21.63% | 18.87% | 5.20% | 6.16% | 6.27% | 3.98% | 5.13% | 5.35% |
| <b>30-44 歲</b> | 19.83% | 21.36% | 21.72% | 5.23% | 5.23% | 6.20% | 4.35% | 3.99% | 5.14% |
| <b>45-59 歲</b> | 18.92% | 19.88% | 21.44% | 4.54% | 5.25% | 5.27% | 3.68% | 4.36% | 4.00% |
| <b>60-74 歲</b> | 16.25% | 18.95% | 19.96% | 4.30% | 4.53% | 5.24% | 3.46% | 3.68% | 4.36% |



|         |        |        |        |       |       |       |       |       |       |
|---------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 75-89 歲 | 16.65% | 16.23% | 18.94% | 5.83% | 4.30% | 4.53% | 3.87% | 3.46% | 3.68% |
| 90-99 歲 | 17.05% | 16.63% | 16.24% | 5.47% | 5.81% | 4.29% | 3.94% | 3.85% | 3.45% |
| 100 歲以上 | 11.32% | 16.68% | 16.55% | 3.55% | 4.94% | 5.35% | 3.55% | 3.88% | 3.82% |
| 人口總數    | 19.50% | 19.52% | 19.69% | 5.11% | 5.16% | 5.22% | 4.10% | 4.16% | 4.23% |

資料來源：本計畫整理

表 4-1-7 為臺北各縣市扶幼比、扶老比與撫養比的計算，可以看到各縣市的扶幼比明顯下降，顯示出少子化的問題，其中以基隆市在兩個世代後可能會面對十分嚴重的少子化問題。而各縣市之扶老比則持續成長，每隔一個世代皆大約成長一倍。可見未來可能面對的青壯年人口不足、高齡人口過多的嚴重問題。無論是在產業發展或是空間發展規劃，都應格外注意人口結構改變的問題，尤其未來如何在人口越趨老化的問題中維持社會正常運作，是十分迫切需要解決的課題。

表 4-1-7 各縣市扶幼比、扶老比、撫養比現況與未來預測

|     | 現況     |        |        | 第一世代(15 年) |        |        | 第二世代(30 年) |         |         |
|-----|--------|--------|--------|------------|--------|--------|------------|---------|---------|
|     | 扶幼比    | 扶老比    | 扶養比    | 扶幼比        | 扶老比    | 扶養比    | 扶幼比        | 扶老比     | 扶養比     |
| 新北市 | 16.42% | 25.74% | 42.16% | 5.83%      | 68.90% | 74.73% | 5.60%      | 161.01% | 166.61% |
| 臺北市 | 17.80% | 36.75% | 54.55% | 6.37%      | 82.08% | 88.45% | 6.22%      | 179.47% | 185.69% |
| 基隆市 | 16.56% | 33.95% | 50.51% | 4.28%      | 85.33% | 89.61% | 4.39%      | 179.52% | 183.91% |
| 宜蘭縣 | 19.95% | 23.64% | 43.59% | 5.65%      | 77.63% | 83.28% | 5.78%      | 158.26% | 164.05% |
| 桃園縣 | 22.54% | 27.64% | 50.18% | 5.48%      | 60.00% | 65.49% | 5.52%      | 140.02% | 145.54% |
| 新竹縣 | 14.22% | 31.43% | 45.65% | 7.08%      | 59.12% | 66.20% | 7.03%      | 133.03% | 140.06% |
| 新竹市 | 23.40% | 25.86% | 49.26% | 7.53%      | 57.74% | 65.27% | 7.39%      | 135.25% | 142.64% |

資料來源：本計畫整理

本計畫使用世代生存法推估未來 15 年、30 年的人口數量與結構，雖然受到數據資料的限制，也無法納入可能有的重大改變因子，而無法正確反映出未來的現實狀況，但仍能推估出以目前的社會現況而言可能發生的人口變化，其中少子化與高齡化是正在發生中並且未來可能越發嚴重的課題之一。人口結構的改變也勢必帶來社會與環境的變革，因此本計畫在未來的各項計畫與操作中，將考量少子化、高齡化可能帶來各面相的議題，並提出相關的建議。

## 參、人口與需求變化

下表 4-1-8 整理了以 102 年為基期回推過去 40 年每 10 間的人口變化可以看到過去

人口一直是持續成長的趨勢。而從圖 4-1-1，可看出雖然人口不斷成長，但成長率是逐漸下降的。由未來人口推估的結果看來，人口可能會呈現負成長的狀態，未來的各項計畫也應根據此趨勢進行準備及調整。

表 4-1-8 臺北人口變化與成長趨勢

| 縣市別<br>年份 | 新北市       | 臺北市       | 基隆市     | 宜蘭縣     | 桃園縣       | 新竹縣     | 新竹市     | 總計         |
|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|---------|---------|------------|
| 63        | 1,531,336 | 2,003,604 | 340,692 | 424,689 | 834,049   | 615,449 | —       | 5,749,819  |
| 72        | 2,514,191 | 2,388,374 | 351,707 | 447,707 | 1,160,709 | 365,837 | 292,740 | 7,228,525  |
| 82        | 3,222,629 | 2,653,245 | 363,037 | 462,509 | 1,448,186 | 393,030 | 335,460 | 8,542,636  |
| 92        | 3,676,533 | 2,627,138 | 392,242 | 463,285 | 1,822,075 | 459,287 | 382,897 | 9,440,560  |
| 102       | 3,954,929 | 2,686,516 | 374,914 | 458,677 | 2,044,023 | 530,486 | 428,483 | 10,049,545 |
| 117(推估)   | 4,196,380 | 2,878,861 | 393,202 | 485,677 | 2,182,631 | 577,141 | 464,960 | 10,713,892 |
| 132(推估)   | 4,196,649 | 2,840,802 | 378,409 | 476,307 | 2,192,997 | 581,742 | 471,228 | 10,666,906 |

資料來源：內政部縣市人口按性別及五齡組統計，本計畫整理

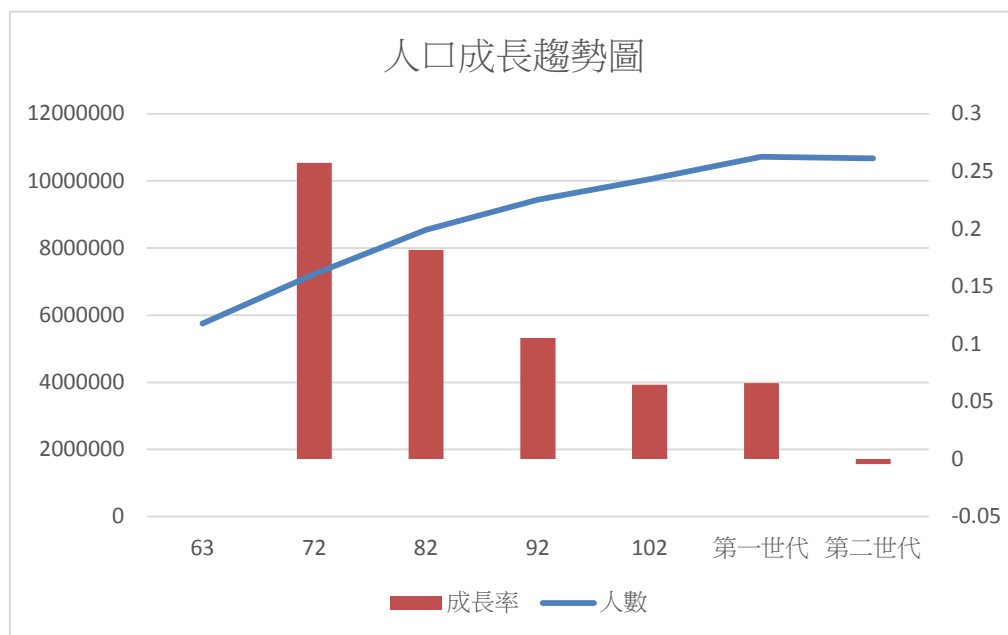


圖 4-1-1 臺北人口趨勢圖

資料來源：內政部縣市人口按性別及五齡組統計，本計畫繪製。

經由上述的推測、分析，我們了解到臺北人口成長與發展的趨勢，故此希望可以更進一步了解人口發展對供給與需求的影響，我們將利用現況 2011 年和預測 2041 年之人口狀況，去對比土地面積、住宅需求以得知其變化。

## 一、臺北縣市人口密度差距大

臺北現況人口大多集中於臺北市，人口密度以臺北市最高，每平方公里達 9,917 人，其次為新竹市，每平方公里達 4,138 人，而以宜蘭縣為最低，每平方公里達 214 人。而推測人口之密度也仍以臺北市最高，每平方公里達 10,451 人，其次亦為新竹市，每平方公里達 4,524 人，而以宜蘭縣為最低，每平方公里達 222 人；且由密度增加率可以看出以新竹市增加最多，近乎為臺北市的兩倍，但人口量卻遠遠不及臺北市的一半，顯示臺北各縣市人口密度存在極大的差距。

表 4-1-9 臺北各縣市人口密度表

| 縣市別  | 面積<br>(平方公里) | 現況人口       | 現況密度(人/<br>平方公里) | 2042 年<br>推測人口 | 推測密度(人/<br>平方公里) | 密度<br>增加率 |
|------|--------------|------------|------------------|----------------|------------------|-----------|
| 臺北市  | 2,717,997    | 2,686,516  | 9,917.78         | 2,840,802      | 10,451.82        | 5.38%     |
| 新北市  | 20,525,667   | 3,954,929  | 1,929.96         | 4,196,649      | 2,044.59         | 5.94%     |
| 基隆市  | 1,327,589    | 374,914    | 2,814.40         | 378,409        | 2,850.35         | 1.28%     |
| 宜蘭縣  | 21,436,251   | 458,456    | 214.02           | 476,307        | 222.20           | 3.82%     |
| 桃園縣  | 12,209,540   | 2,044,023  | 1,682.50         | 2,192,997      | 1,796.13         | 6.75%     |
| 新竹市  | 1,041,526    | 428,483    | 4,138.44         | 471,228        | 4,524.40         | 9.33%     |
| 新竹縣  | 14,275,369   | 530,486    | 375.55           | 581,742        | 407.51           | 8.51%     |
| 全國總計 | 6,194.40     | 10,477,807 | 1691.497         | --             | --               | --        |

資料來源：內政部鄉鎮土地面積暨人口密度統計

## 二、高齡少子化的人口趨勢

依據內政部戶政司統計資料，生育率即是育齡人口 15~45 歲的婦女。全國生育率持續下滑，從 80 年生育率平均 41%，降至 100 年生育率平均 38%。臺北 0~14 歲幼年人口比例於 63 年平均有 35.91%，至 92 年臺北降至平均 20.06%。

隨著生育率的降低與國人壽命延長，使老年人口比例有上升趨勢，自 82 年起，臺北 65 歲以上老年人口比率已達 6.77%，快超過聯合國世界衛生組織定義的高齡化社會門檻(7%)，至今高齡化趨勢仍持續攀升。

表 4-1-10 臺北人口生育率統計表

| 年生育率<br>縣市別 | 100 年生育率(%) | 90 生育率(%) | 80 生育率(%) |
|-------------|-------------|-----------|-----------|
| 新北市         | 38          | 31        | 35        |
| 臺北市         | 43          | 36        | 44        |
| 宜蘭縣         | 34          | 30        | 45        |
| 桃園縣         | 36          | 32        | 58        |
| 新竹縣         | 46          | 40        | 36        |

|     |    |    |    |
|-----|----|----|----|
| 基隆市 | 25 | 19 | 46 |
| 新竹市 | 54 | 47 | 34 |
| 全國  | 38 | 32 | 41 |

資料來源：內政部縣市育齡婦女生育率表

表 4-1-11 臺北人口結構情形表

| 年份 | 總人口       | 年齡結構比(%) |         |        |
|----|-----------|----------|---------|--------|
|    |           | 0~14 歲   | 15~64 歲 | 65 歲以上 |
| 63 | 5,749,819 | 35.91%   | 60.90%  | 3.20%  |
| 72 | 7,521,265 | 31.05%   | 64.62%  | 4.33%  |
| 82 | 8,878,096 | 25.50%   | 67.74%  | 6.77%  |
| 92 | 9,823,457 | 20.06%   | 71.48%  | 8.46%  |

資料來源：內政部縣市人口按性別及五齡組統計

### 三、戶量逐年降低、戶數逐年增加趨勢

臺北平均戶量從 96 年每戶 2.93 人降到 102 年每戶約 2.60 人(如表 4-2-10)每戶平均人口持續下降；由家戶結構來看，以小家庭居多，並有逐年成長現象。

表 4-1-12 臺北戶數戶量情形表

| 年   | 戶數        | 人口數        | 戶量(人/戶) |
|-----|-----------|------------|---------|
| 96  | 3,444,082 | 10107903   | 2.93    |
| 97  | 3,516,863 | 10173864   | 2.89    |
| 98  | 3,593,196 | 10232278   | 2.85    |
| 99  | 3,666,564 | 10291178   | 2.80    |
| 100 | 3,733,282 | 10357405   | 2.77    |
| 101 | 3,804,550 | 10427504   | 2.74    |
| 102 | 3,858,737 | 10,019,351 | 2.60    |

資料來源：內政部 戶數結構表

### 四、住宅供需情形

經由行政院主計處之人口與住宅普查資料分析，民國 99 年統計國內總住宅數為約 807 萬宅，其中以新北市為最多，約 150 萬宅占 18.5%，其次為臺北市，約 92 萬宅占 11.36%，而以宜蘭縣最少，約 16 萬宅占 1.98%。

至於空閒住宅數部分，全國約 156 萬宅，其中仍以新北市最多，約 33 萬宅，占 21.08%，其次為桃園縣約 15 萬宅，占 9.86%，而以新竹縣最少，約 3 萬宅，占 1.72%。

表 4-1-13 臺北各縣市現況住宅數與空閒住宅一覽表

| 縣(市)別 | 住宅數(宅)    | 住宅數佔全國比例(%) | 空閒住宅數(宅)  | 空閒住宅率(%) | 空閒住宅佔全國比例(%) |
|-------|-----------|-------------|-----------|----------|--------------|
| 臺北市   | 917,406   | 11.36%      | 122,905   | 13.4     | 7.88%        |
| 新北市   | 1,495,535 | 18.52%      | 328,742   | 22.0     | 21.08%       |
| 基隆市   | 162,065   | 2.01%       | 40,886    | 25.2     | 2.62%        |
| 宜蘭縣   | 160,250   | 1.98%       | 36,497    | 22.8     | 2.34%        |
| 桃園縣   | 732,797   | 9.08%       | 153,717   | 21.0     | 9.86%        |
| 新竹市   | 155,883   | 1.93%       | 32,249    | 20.7     | 2.07%        |
| 新竹縣   | 160,362   | 1.99%       | 26,890    | 16.8     | 1.72%        |
| 全國總計  | 8,074,529 | -           | 1,559,604 | 19.3     | -            |

資料來源：行政院主計總處，99 年，本計畫整理。

## 五、住宅需求總量推估

本計畫於下列假設下，進行計畫目標年之住宅需求推估：

### 1. 計畫目標年(120 年)人口總量：

根據本計畫進行之世代生存法人口推估，120 年度人北區人口總量約為 1106 萬人。

### 2. 戶數：

依據 80~90 年戶數成長，按線性、對數、多項式等迴歸模型進行推估後，以 120 年北區人口約 1106 萬人推估，並參考全國區域計畫之推估，假設未來戶量將減少至 2.36 人/戶，計算出需求量約為 469 萬戶。

### 3. 自然空屋率：

依據內政部營建署 100 年「建立長期推估空屋資訊暨查核機制」案調查結果，以房屋稅籍資料及臺電用電資料進行篩選，現況臺灣低度使用住宅比例約為 11.11%。本計畫參考合理的空屋率數值而將自然空屋率訂為 5%。

### 4、住宅的容積率：

計算出臺北七縣市都市計畫地區之住宅區土地使用，並依據其規定之容機率計算；非都市土地甲種建築用地、乙種建築用地與丙種建築用地分別設定為 240%、240%、120%，最終相加得到住宅總樓地板面積。

### 5、平均建坪：

依據 99 年住宅資訊統計年報，將設定平均每宅建坪為 43.06 坪。透過全國土地使用分區資料查詢系統得到各縣市之都市計畫地區住宅用地與非都市土地甲種建築用

地、乙種建築用地與丙種建築用地用地面積，進行容積率與建蔽率的計算後得到住宅總樓地板面積，除以每宅平均建坪後得到推估的住宅數，並與上述未來人口戶數推估，加上預期的空屋率進行分析，了解未來住宅是否有明顯過量亦或不足之處。

本住宅需求與供給之推估根據上述各項假設進行計算，部分與現況誤差較大之結果將根據內政部鄉鎮市區戶口數統計資料進行修正。最終得出結果如表 4-1-14。

表 4-1-14 計畫年住宅數需求推估

|     | 預期人口(人)    | 預期需求戶數(戶) | 住宅總樓地板面積(坪) | 可供應支戶數(戶) | 差額(戶)   |
|-----|------------|-----------|-------------|-----------|---------|
| 新北市 | 4,157,195  | 1,849,600 | 72,730,496  | 1,689,050 | -160550 |
| 臺北市 | 2,838,466  | 1,262,877 | 33,957,433  | 103,4296  | -228581 |
| 基隆市 | 384,556    | 171,095   | 11,176,071  | 259,546   | 88452   |
| 宜蘭縣 | 478,671    | 212,968   | 22,502,986  | 522,596   | 309628  |
| 桃園縣 | 2,166,412  | 963,870   | 42,138,430  | 978,598   | 14728   |
| 新竹縣 | 572,513    | 254,720   | 15,709,752  | 364,834   | 110114  |
| 新竹市 | 461,765    | 205,446   | 10,764,526  | 249,989   | 44543   |
| 總數  | 11,059,578 | 4,920,575 | 208,979,692 | 4,853,221 | 178335  |

資料來源：本計畫整理

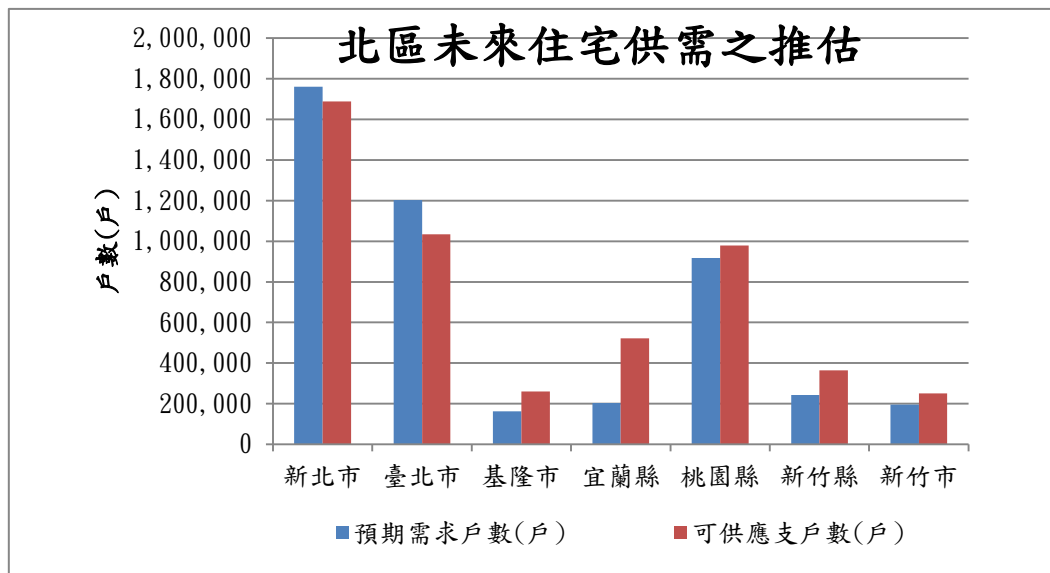


圖 4-1-2 北區未來住宅供需之推估圖

資料來源：本計畫繪製

依據前項各項假設推估，120年北區住宅需求量約為469萬戶，目前推估之住宅供給量約為483萬戶，顯示既有都市計畫與非都市土地之住宅存量應能可滿足未來之需求。

但值得注意的是，依照推估結果看來，雖然北區整體的住宅需求應可被滿足，但臺

北市與新北市卻是不足的狀態，尤其臺北缺乏約 23 萬戶的住宅。除去推估上的誤差外，考量到臺北市目前的人口密度高達 9,917(人/平方公尺)，與北區其他縣市相比高出許多，因此應考量是否該引導臺北市的人口往外移動，疏散臺北市的壓力。而這也牽涉到北區整體的生活環境與產業環境的發展調整，是未來重要的議題之一。

本計畫之推估缺乏考量商業區、工業區等用地中的住宅，因此可能造成誤差，但仍可明顯看出北區中臺北市與新北市的住宅供給較其他縣市來說較為不足，而宜蘭縣與新竹縣則有供給過多的可能，以應檢討其計畫預期人口數與土地使用分配是否需要檢討。

## 第二節 公共設施分析

### 壹、基礎公共設施

都市中的公共設施，為居民生活所必須的共同設施或設備，即公共設施為都市生活所必須。通常設置公共設施包含兩種目的：1.功能性目的和 2.社會經濟性目的，前者在於滿足日常生活需求，提高都市環境品質，強化都市環境功能，如給水、電力、公園、學校、機關等基礎性公共設施均屬之；後者為合理分配生活環境資源，促進社會和諧及平衡地區發展，並可提高土地利用價值，由設施的投資的興帶動經濟成長。

本節將簡單探討功能性目的之平均公設面積，包含學校、醫療福利，以及社會經濟性目的之交通設施運量、通勤等，其使用狀況與影響變化，以了解臺北都會區域發展的潛力與困境，當作本計畫後續發展願景和欲解決之課題。

#### 一、公共設施質量不均

都市計畫區公共設施包含公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、體育場、道路、人行道、加油站、市場、學校等，依據內政部營建署 100 年營建統計年報資料核算都市計畫區內現況人口每人平均享有公共設施面積，全國平均值約 53 平方公尺，臺北市(28 平方公尺/人)、新北市(29 平方公尺/人)、桃園縣(35 平方公尺/人)、新竹市(39 平方公尺/人)之每人平均享有面積低於全國平均值(如表 4-2-1)。

表 4-2-1 臺北平均每人可享用公共設施用地面積

|     | 人口(人)     | 公共設施用地面積(公頃) | 每人平均享有面積(m <sup>2</sup> ) |
|-----|-----------|--------------|---------------------------|
| 臺北市 | 2,686,516 | 7,348.56     | 27.35                     |
| 新北市 | 3,954,929 | 11,370.52    | 28.75                     |
| 基隆市 | 374,914   | 1,884.93     | 50.27                     |
| 宜蘭縣 | 458,456   | 1,563.77     | 34.10                     |
| 桃園縣 | 2,044,023 | 5,264.82     | 25.75                     |
| 新竹市 | 428,483   | 1,382.49     | 32.26                     |

|     |            |            |       |
|-----|------------|------------|-------|
| 新竹縣 | 530,486    | 1,433.81   | 27.02 |
| 全國  | 23,266,716 | 123,072.47 | 52.89 |

資料來源：內政部營建署 102 年營建統計年報資料，本計畫整理

## 二、公共設施面臨高齡、少子化衝擊

生育率降低使人口減少，學生來源逐年遞減，造成各級學校面臨招生人數不足，而產生廢校、整併等問題。比較幼年人口比例及國小學生數與校地面積(如圖 4-2-1)，幼年人口比例較高之直轄市、縣(市)：新竹市、新竹縣、桃園縣、嘉義市、臺中市、新北市等，其國小學生數與校地面積比例卻較低；而東部及離島地區幼年人口比例低，國小學生數與校地面積比例卻較高，顯示學校設施有因應人口結構變化加以調整之必要性。

表 4-2-2 臺北學生可用校地面積

| 縣市別 | 學生數     | 面積(萬平方公尺) | 每生使用校地面積(平方公尺) | 幼年人口比(%) |
|-----|---------|-----------|----------------|----------|
| 臺北市 | 123,948 | 271.4     | 21.89628       | 13.77%   |
| 新北市 | 213,641 | 429.1     | 20.0851        | 14.28%   |
| 基隆市 | 18,942  | 80.5      | 42.49815       | 13.55%   |
| 宜蘭縣 | 24,969  | 145.3     | 58.19216       | 16.32%   |
| 桃園縣 | 135,633 | 350.3     | 25.82705       | 17.62%   |
| 新竹縣 | 36,706  | 143.9     | 39.2034        | 12.13%   |
| 新竹市 | 29,899  | 70.6      | 23.61283       | 18.27%   |

資料來源：100 年教育部統計處，本計畫整理

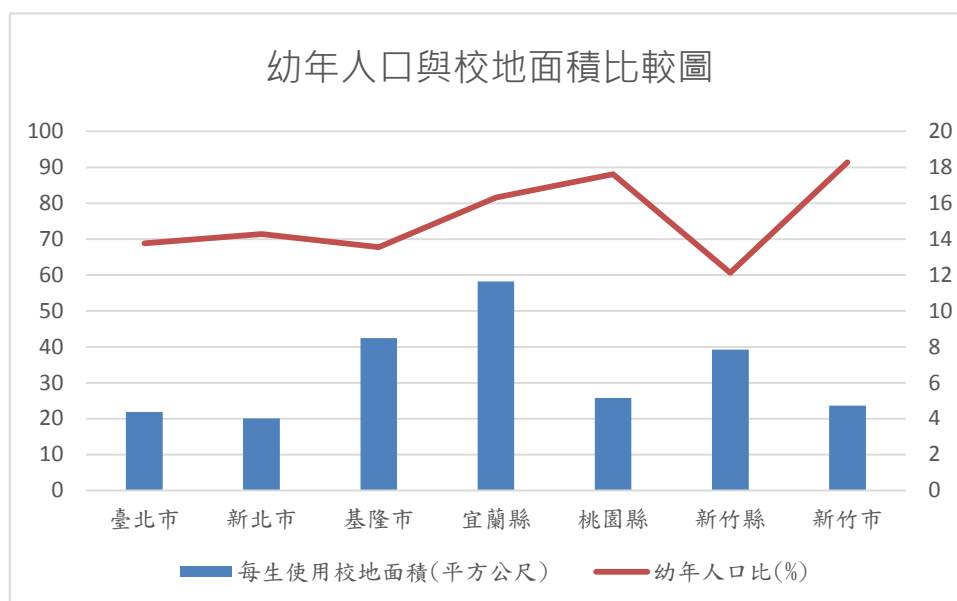


圖 4-2-1 幼年人口與校地面積比較圖

資料來源：本計畫整理



依據表 4-1-11 臺北人口結構情形表顯示出人口生育率有逐漸減少的趨勢，造成青少年、勞動人口減少，老年人口比例日漸增加，進而顯示出老年人口之醫療與照護資源的重要性。

經由內政部 102 年度內政部統計資料，全國老年人口數約為 249 萬人，需求床位數約 7.2 萬，而全國長期照護、安養機構、護理之家、榮民之家等機構提供之病床數約為 9.4 萬，得知全國總供給病床數尚足敷使用；進一步以臺北老年人口數約為 102 萬人，需求床位數約 2.9 萬，而相關老人福利機構之床位數約為 3.6 萬，可得知其總供給病床數也是足夠的；而就臺北各縣市來看，惟有臺北市其總供給病床數略有不足(如表 4-2-3)。

表 4-2-3 全國老人福利機構資源分布表

| 縣(市)別 | 老人年口數<br>(老人數*0.097*0.3) | 需求床位數  | 總床數(供給) | 供給—需求  |
|-------|--------------------------|--------|---------|--------|
| 臺北市   | 331,906                  | 9,658  | 7,859   | -1,799 |
| 新北市   | 322,333                  | 9,380  | 13,442  | 4,062  |
| 基隆市   | 42,346                   | 1,232  | 2,307   | 1,075  |
| 宜蘭縣   | 60,314                   | 1,755  | 2,316   | 561    |
| 桃園縣   | 165,016                  | 4,802  | 7,273   | 2,471  |
| 新竹市   | 38,995                   | 1,135  | 1,439   | 304    |
| 新竹縣   | 57,219                   | 1,665  | 1,746   | 81     |
| 臺北總計  | 1,018,129                | 29,627 | 36,382  | 6,755  |
| 全國總計  | 2,487,893                | 72,398 | 94,099  | 21,701 |

資料來源：內政部社會司網站，102 年，本計畫整理。

## 貳、交通分析

### 一、空運

由圖 4-2-2 與表 4-2-4 可以看出松山機場近十年旅客人數的變化，在民國 97 年之是進出旅客人數一直在減少，而在 97 年開放兩岸直航與國際航線之後逐年回升。國內航線旅客人數在 97 年後變動幅度不大，因此可以看出近年來國際與兩岸航線的使用人數增加的情形，且至 102 年旅客人數為仍為正成長。

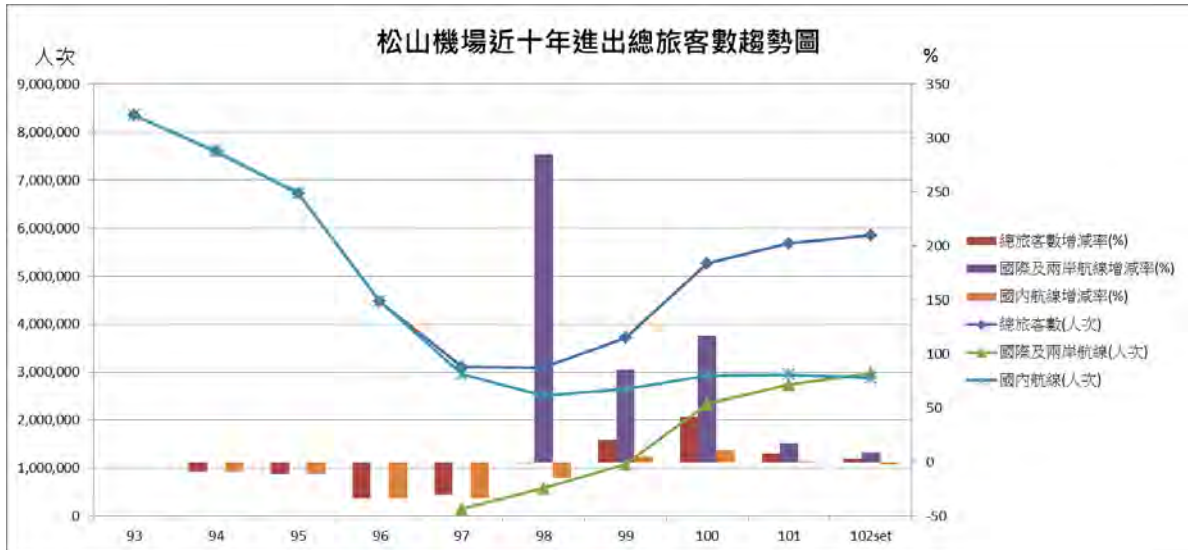


圖 4-2-2 松山機場近十年進出總旅客數趨勢圖  
資料來源：民航局，本計畫繪製

表 4-2-4 松山機場近十年進出

| 年份  | 總旅客數<br>(人次) | 總旅客數<br>增減率(%) | 國際及兩岸<br>航線(人次) | 國際及兩岸航<br>線增減率(%) | 國內航線<br>(人次) | 國內航線<br>增減率(%) |
|-----|--------------|----------------|-----------------|-------------------|--------------|----------------|
| 93  | 8,349,732    | --             | --              | --                | 8,349,732    | --             |
| 94  | 7,596,578    | -9.02          | --              | --                | 7,596,578    | -9.02          |
| 95  | 6,728,709    | -11.42         | --              | --                | 6,728,709    | -11.42         |
| 96  | 4,470,859    | -33.56         | --              | --                | 4,470,859    | -33.56         |
| 97  | 3,101,854    | -30.62         | 150,138         | --                | 2,951,716    | -33.98         |
| 98  | 3,091,066    | -0.35          | 578,105         | 285.05            | 2,512,961    | -14.86         |
| 99  | 3,712,841    | 20.12          | 1,073,443       | 85.68             | 2,639,398    | 5.03           |
| 100 | 5,258,975    | 41.64          | 2,331,605       | 117.21            | 2,927,370    | 10.91          |
| 101 | 5,676,411    | 7.94           | 2,736,045       | 17.35             | 2,940,366    | 0.44           |
| 102 | 5,847,275    | 3.01           | 2,973,917       | 8.69              | 2,873,358    | -2.28          |

資料來源：民航局

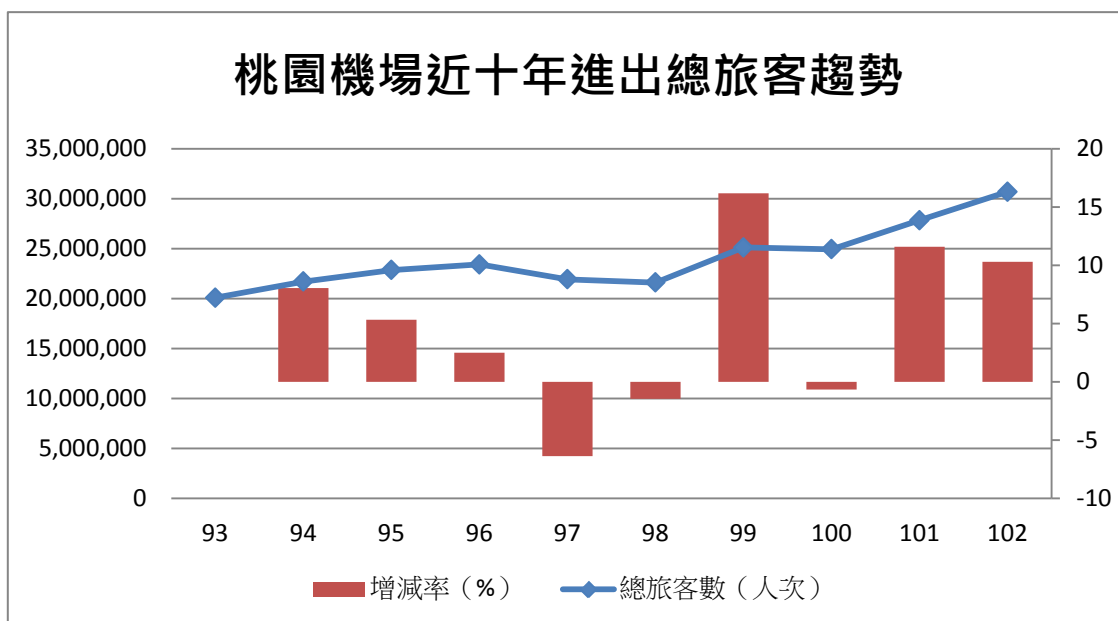


圖 4-2-3 桃園機場近十年進出總旅客數趨勢圖  
資料來源：民航局

從圖 4-2-3、表 4-2-5 中可以看出桃園機場總旅客人數近十年來基本趨勢是上升的，其中以民國 99 年幅度最大，高達 16.18%。而 102 年總旅客人數為 30,701,987 人次，是近十年來最高。

表 4-2-5 桃園機場近十年進出旅客人次表

| 年份  | 總旅客數 (人次)  | 增減率 (%) |
|-----|------------|---------|
| 93  | 20,083,555 | --      |
| 94  | 21,700,702 | 8.05    |
| 95  | 22,857,445 | 5.33    |
| 96  | 23,425,794 | 2.49    |
| 97  | 21,936,083 | -6.36   |
| 98  | 21,616,729 | -1.46   |
| 99  | 25,114,413 | 16.18   |
| 100 | 24,947,551 | -0.66   |
| 101 | 27,836,550 | 11.58   |
| 102 | 30,701,987 | 10.29   |

資料來源：民航局

由表 4-2-4 中可以看到近十年來臺灣各主要機場進出總旅客人數，在 102 年的臺灣各機場進出入旅客中，處於北區的松山與桃園機場站人數為 36,549,262 人次，比例高達約 75%。其中桃園機場，近年來旅客人數與所占比例不斷提升，為國內四個有國際航班的主要機場之首，並佔了總旅客人數六成左右，為臺灣最主要對外窗口，也顯示出客運量集中於北部區域。

表 4-2-6 近十年各機場進出總旅客數表

| 年份  | 松山機場         |           | 桃園機場         |           | 臺中機場         |           | 高雄機場         |           | 全國總數       |
|-----|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|------------|
|     | 旅客人數<br>(旅次) | 比例<br>(%) | 旅客人數<br>(旅次) | 比例<br>(%) | 旅客人數<br>(旅次) | 比例<br>(%) | 旅客人數<br>(旅次) | 比例<br>(%) |            |
| 93  | 8,349,732    | 18.93%    | 20,083,555   | 45.52%    | 825,012      | 1.87%     | 7,586,640    | 17.20%    | 44,116,510 |
| 94  | 7,596,578    | 17.16%    | 21,700,702   | 49.02%    | 692,356      | 1.56%     | 7,374,217    | 16.66%    | 44,267,770 |
| 95  | 6,728,709    | 15.39%    | 22,857,445   | 52.28%    | 693,378      | 1.59%     | 7,130,321    | 16.31%    | 43,725,084 |
| 96  | 4,470,859    | 11.24%    | 23,425,794   | 58.90%    | 781,388      | 1.96%     | 5,717,242    | 14.37%    | 39,772,446 |
| 97  | 3,101,854    | 8.80%     | 21,936,083   | 62.25%    | 1,105,502    | 3.14%     | 4,160,515    | 11.81%    | 35,236,355 |
| 98  | 3,091,066    | 8.99%     | 21,616,729   | 62.87%    | 1,014,794    | 2.95%     | 3,661,023    | 10.65%    | 34,382,144 |
| 99  | 3,712,841    | 9.41%     | 25,114,413   | 63.65%    | 1,283,726    | 3.25%     | 4,053,069    | 10.27%    | 39,455,469 |
| 100 | 5,258,975    | 12.71%    | 24,947,551   | 60.28%    | 1,450,252    | 3.50%     | 4,050,413    | 9.79%     | 41,388,957 |
| 101 | 5,676,411    | 12.50%    | 27,836,550   | 61.28%    | 1,592,361    | 3.51%     | 4,464,926    | 9.83%     | 45,426,089 |
| 102 | 5,847,275    | 11.98%    | 30,701,987   | 62.88%    | 1,807,499    | 3.70%     | 4,645,920    | 9.52%     | 48,823,492 |

資料來源：民航統計年報，本計畫整理。

由表 4-2-7 中可以看到近十年來臺灣各主要機場運輸之貨運噸數，在 102 年臺灣各機場貨運噸數中，處於北區的松山與桃園機場貨運噸數為 1,607,792 噸，站全國比例高達 95%。已十年變化來看，桃園機場、高雄機場的貨運量減少，松山機場與臺中機場為增加，而全國總數也略為下降。儘管如此，桃園機場仍為進出貨運最主要的機場，近十年都站了全國超過九成的運貨量。

表 4-2-7 近十年各機場進出貨運噸數表

| 年份  | 松山機場     |        | 桃園機場      |        | 臺中機場     |        | 高雄機場     |        | 總數        |
|-----|----------|--------|-----------|--------|----------|--------|----------|--------|-----------|
|     | 貨運噸數(公噸) | 比例 (%) | 貨運噸數(公噸)  | 比例 (%) | 貨運噸數(公噸) | 比例 (%) | 貨運噸數(公噸) | 比例 (%) |           |
| 93  | 15,220   | 0.83%  | 1,701,020 | 93.30% | 1,636    | 0.09%  | 87,758   | 4.81%  | 1,823,138 |
| 94  | 14,006   | 0.77%  | 1,705,317 | 93.76% | 1,639    | 0.09%  | 81,453   | 4.48%  | 1,818,784 |
| 95  | 15,024   | 0.83%  | 1,698,808 | 93.88% | 1,659    | 0.09%  | 76,997   | 4.26%  | 1,809,565 |
| 96  | 13,115   | 0.77%  | 1,605,681 | 93.97% | 1,564    | 0.09%  | 70,421   | 4.12%  | 1,708,702 |
| 97  | 11,830   | 0.75%  | 1,493,120 | 94.07% | 1,722    | 0.11%  | 62,139   | 3.91%  | 1,587,250 |
| 98  | 11,405   | 0.79%  | 1,358,303 | 93.97% | 1,946    | 0.13%  | 54,382   | 3.76%  | 1,445,434 |
| 99  | 14,355   | 0.77%  | 1,767,074 | 94.60% | 2,294    | 0.12%  | 64,850   | 3.47%  | 1,867,922 |
| 100 | 34,492   | 1.98%  | 1,627,462 | 93.62% | 2,132    | 0.12%  | 55,364   | 3.18%  | 1,738,295 |
| 101 | 31,234   | 1.85%  | 1,577,730 | 93.69% | 1,819    | 0.11%  | 54,104   | 3.21%  | 1,683,924 |
| 102 | 35,978   | 2.14%  | 1,571,814 | 93.36% | 2,003    | 0.12%  | 55,112   | 3.27%  | 1,683,594 |

資料來源：民航統計年報，本計畫整理。

圖 4-2-4 顯示出近十年臺灣機場進出貨運量的趨勢圖，95 年至 98 年呈下降的情況，98 年為近十年之低谷而 99 年達到近十年之高峰。

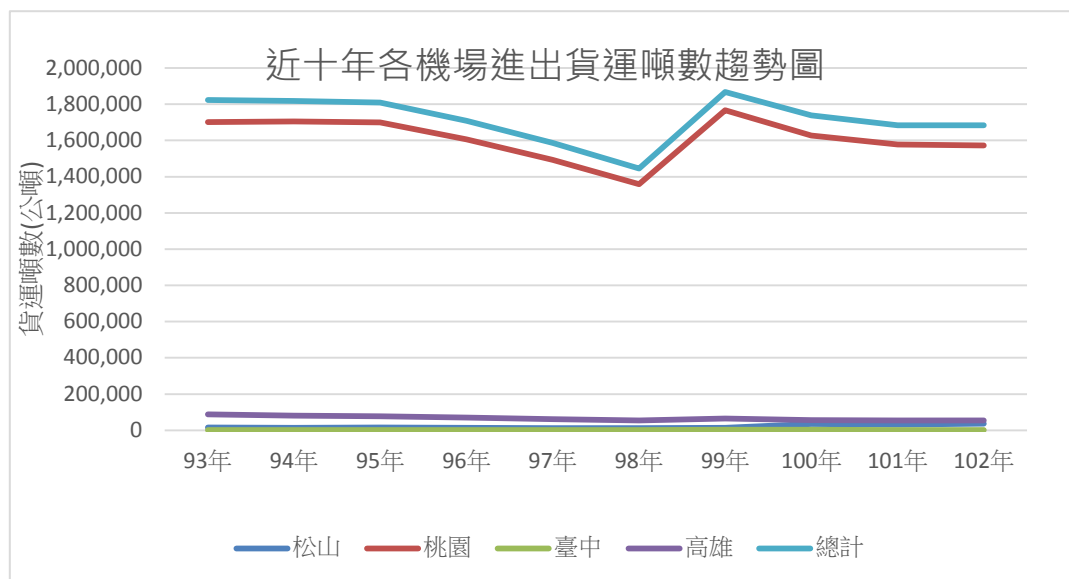


圖 4-2-4 近十年各機場進出貨運噸數趨勢圖

資料來源：民航統計年報，本計畫整理。

## 二、鐵路運輸

表 4-2-8 顯示出 102 年計畫範圍內所包含的車站之旅次人數，無論上車或下車人數皆佔總數約 55%，顯示無論是出發地或目的地，臺北區皆佔有一半以上的通勤人數。2013 年臺鐵前八大旅客進出站依序為臺北、桃園、中壢、臺中、臺南、板橋、新竹、高雄站，其中包過臺北、桃園、中壢、板橋、新竹等五站皆在本計畫範圍內，可看到北部區域通勤流動十分熱絡。

而範圍區內的貨運噸數則有較明顯之差距，可以看到起運噸數約佔全臺各佔總數約 16%，而貨運到達噸數則佔 48%，接近總數的一半，可發現貨運大多由其他地區的車站運往北區各佔。

表 4-2-8 102 年臺鐵搭乘人數及貨運噸數比較表

|        | 計畫範圍內(人次)   | 比例(%)  | 總數(人次)      |
|--------|-------------|--------|-------------|
| 上車人數   | 124,455,255 | 54.76% | 227,287,488 |
| 下車人數   | 125,672,038 | 55.29% | 227,287,488 |
|        | 計畫範圍內(公噸)   | 比例(%)  | 總數(公噸)      |
| 貨品起運噸數 | 1,687,958   | 15.95% | 10,580,929  |
| 貨品到達噸數 | 5,135,599   | 48.54% | 10,580,929  |
|        | 計畫範圍內(站)    | 比例(%)  | 總數(站)       |
| 車站數    | 78          | 33.48% | 233         |

資料來源：交通部鐵路管理局，本計畫整理

### 三、臺灣高鐵

每日南北向有 128 至 154 班次，平均日載客量目前已經達到 13 萬人。由於高速鐵路之快速、準時及運量大等特性，使得臺灣各區域之間互動更加明顯，故各地方政府皆希望能夠利用高速鐵路車站之座落，藉由高鐵所帶來之人潮引進商機，以促進地區之發展。在計畫範圍內包含四個站點，分別為臺北、板橋、桃園及新竹。由圖 4-2-5 及表 4-2-9 可以得知從通車以來，旅運量呈現正成長，其中以臺北的旅運量為最多，其漲幅也最明顯。

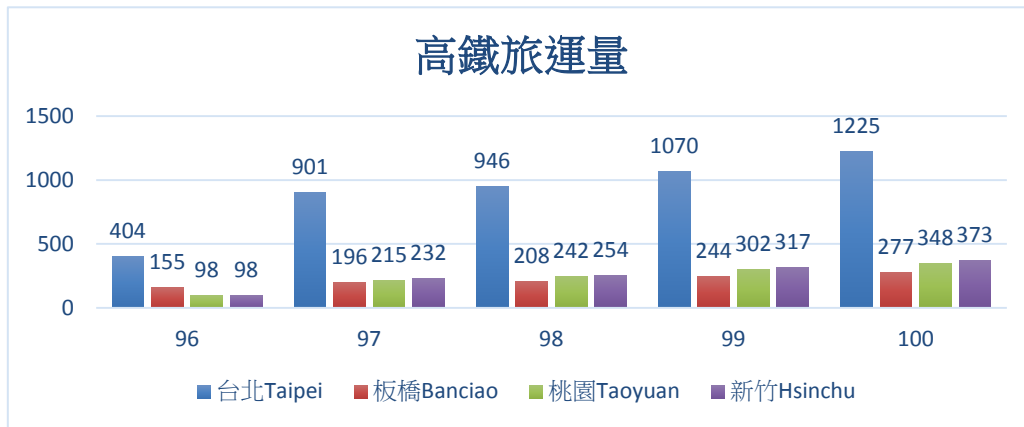


圖 4-2-5 高鐵旅運量  
資料來源：本計畫整理繪製

表 4-2-9 臺灣高鐵各站進出站旅運量

| 站名  | 臺北 Taipei |      | 板橋 Banciao |      | 桃園 Taoyuan |      | 新竹 Hsinchu |      | 總計(萬人) |      |
|-----|-----------|------|------------|------|------------|------|------------|------|--------|------|
|     | 入站        | 出站   | 入站         | 出站   | 入站         | 出站   | 入站         | 出站   | 入站     | 出站   |
| 96  | 404       | 413  | 155        | 154  | 98         | 91   | 98         | 94   | 747    | 752  |
| 97  | 901       | 906  | 196        | 199  | 215        | 200  | 232        | 229  | 1544   | 1534 |
| 98  | 946       | 964  | 208        | 207  | 242        | 226  | 254        | 251  | 1650   | 1683 |
| 99  | 1070      | 1083 | 244        | 257  | 302        | 283  | 317        | 313  | 1933   | 1936 |
| 100 | 1225      | 1201 | 277        | 315  | 348        | 332  | 373        | 374  | 2223   | 2222 |
| 總計  | 4546      | 4567 | 1080       | 1132 | 1205       | 1132 | 1274       | 1261 | 8097   | 8127 |

資料來源：臺灣高鐵公司

### 四、國道高速公路

由圖 4-2-6 及表 4-2-10 可得知其中以泰山收費站交通量為最多，平均每日有 45,702 車次，其次則為樹林，平均每日有 160,561 車次。

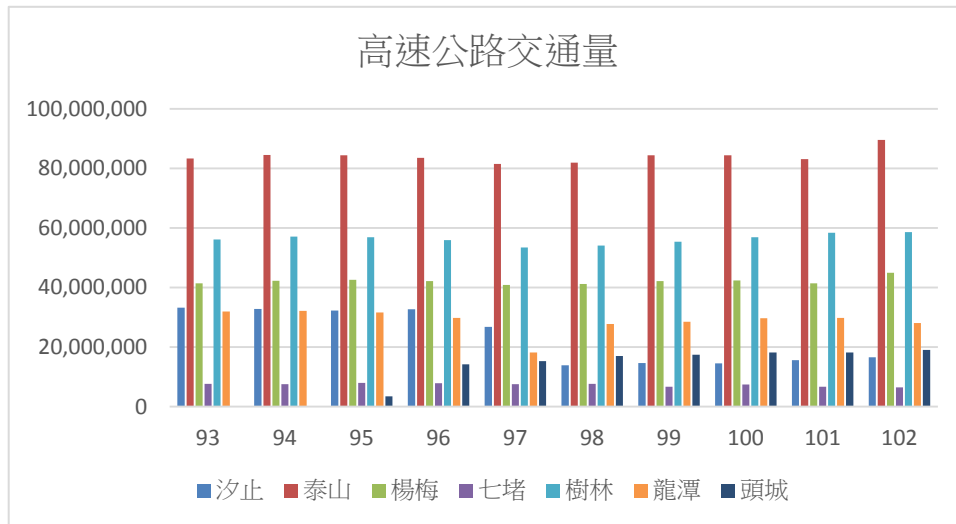


圖 4-2-6 高速公路交通量  
資料來源：本計畫整理繪製

表 4-2-10 高速公路交通量

| 站名<br>年分   | 汐止          | 泰山          | 楊梅          | 七堵         | 樹林          | 龍潭          | 頭城          |
|------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 93         | 33,194,531  | 83,308,026  | 41,420,184  | 7,657,873  | 56,109,038  | 31,900,688  | -           |
| 94         | 32,765,695  | 84,456,923  | 42,234,718  | 7,600,090  | 57,093,220  | 32,192,377  | -           |
| 95         | 32,237,900  | 84,397,920  | 42,601,622  | 8,024,535  | 56,878,188  | 31,609,029  | 3,524,531   |
| 96         | 32,701,677  | 83,517,186  | 42,157,876  | 7,871,647  | 55,879,506  | 29,818,668  | 14,256,869  |
| 97         | 26,741,025  | 81,467,929  | 40,860,977  | 7,562,896  | 53,444,788  | 18,224,496  | 15,345,657  |
| 98         | 13,876,052  | 81,874,571  | 41,230,600  | 7,684,791  | 54,040,401  | 27,765,074  | 16,967,047  |
| 99         | 14,621,635  | 84,356,095  | 42,200,753  | 6,688,028  | 55,393,923  | 28,541,514  | 17,490,154  |
| 100        | 14,589,337  | 84,357,442  | 42,384,001  | 7,411,068  | 56,869,256  | 29,717,231  | 18,150,332  |
| 101        | 15,621,378  | 83,074,197  | 41,374,993  | 6,720,409  | 58,335,538  | 29,745,287  | 18,191,578  |
| 102        | 16,590,002  | 89,506,058  | 44,939,040  | 6,446,550  | 58,583,748  | 28,049,069  | 19,074,092  |
| 總計<br>(車次) | 232,939,232 | 840,316,347 | 421,404,764 | 73,667,887 | 562,627,606 | 287,563,433 | 123,000,260 |

資料來源：交通部國道高速交通局

## 五、汽車貨運

圖 4-2-7 為各縣市汽車貨運量與流向，箭頭指向代表某一線是中所有的運輸對象中總量最高的目的地縣市(如臺北市最主要的運輸對象為新北市)，可以藉此了解各縣市之間的貨運關係概況。可以從藉由上圖觀察到臺灣的貨運具有區域性，北部區域與南部區域各有明顯的互動網路。本計畫範圍內以桃園縣與新北市為主要的貨運集中地。

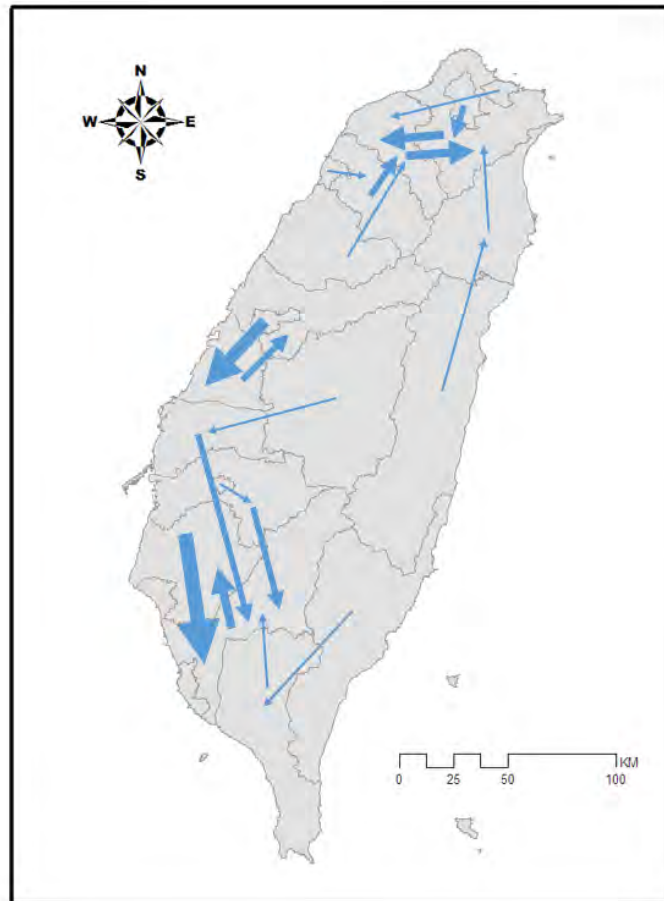


圖 4-2-7 臺灣各縣市汽車運輸貨物之流向  
資料來源：本計畫繪製

下表 4-2-11 顯示出各縣市最高運量與其目的地，可以看到汽車運輸量最大的地點多為南部縣市，而本計畫區內則以桃園縣、新北市為主。

表 4-2-11 臺灣各縣市汽車運輸貨物之流向與運量

| 運量排名 | 起貨地點 | 運送目的地 | (公噸)       |
|------|------|-------|------------|
| 1    | 臺南市  | 高雄市   | 33,217,115 |
| 2    | 臺中市  | 彰化縣   | 20,210,634 |
| 3    | 高雄市  | 臺南市   | 13,730,207 |
| 4    | 桃園縣  | 新北市   | 13,721,199 |
| 5    | 新北市  | 桃園縣   | 13,132,044 |
| 6    | 屏東縣  | 高雄市   | 9,276,245  |
| 7    | 彰化縣  | 臺中市   | 8,744,959  |
| 8    | 嘉義縣  | 高雄市   | 7,579,052  |
| 9    | 雲林縣  | 高雄市   | 6,128,098  |
| 10   | 臺北市  | 新北市   | 5,309,692  |
| 11   | 新竹縣  | 桃園縣   | 5,192,370  |



| 運量排名 | 起貨地點 | 運送目的地 | (公噸)      |
|------|------|-------|-----------|
| 12   | 宜蘭縣  | 新北市   | 4,809,899 |
| 13   | 基隆市  | 桃園縣   | 4,521,403 |
| 14   | 南投縣  | 雲林縣   | 4,275,535 |
| 15   | 苗栗縣  | 桃園縣   | 2,688,024 |
| 16   | 新竹市  | 新竹縣   | 2,349,086 |
| 17   | 花蓮縣  | 宜蘭縣   | 1,880,046 |
| 18   | 嘉義市  | 嘉義縣   | 796,275   |
| 19   | 臺東縣  | 屏東縣   | 502,440   |

資料來源：本計畫統整

圖 4-2-8 顯示的是該縣市中最高運輸量來自於何縣市(如新北市為各縣市運輸進入基隆的貨物量最高之縣市)，此圖可以說明全臺汽車運輸關係，了解主要對外運輸的縣是為何者。從此圖也顯示出北、中、南三地各有一個運輸網絡，本計劃區域內以桃園縣及新北市為主要輸出貨品之縣市。

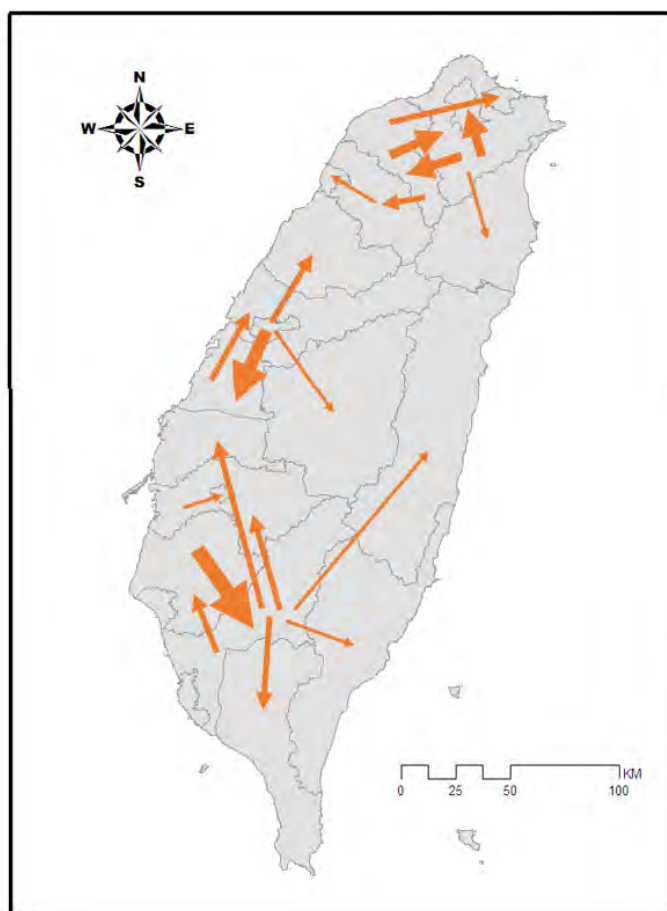


圖 4-2-8 臺灣各縣市汽車運輸貨物輸入來源  
資料來源：本計畫繪製

表 4-2-12 為輸入各縣市之最高貨運量的發貨地點與總重整理與排名，可以看到南部的臺南市、高雄市仍然是全臺最高運量，而北區各區之間排名接近，也顯示出其互動關係緊密且相對較平均。

表 4-2-12 臺灣各縣市汽車運輸貨物之輸入來源與運量

| 運量排名 | 訖貨地點 | 貨品發送地點 | (公噸)       |
|------|------|--------|------------|
| 1    | 高雄市  | 臺南市    | 33,217,115 |
| 2    | 彰化縣  | 臺中市    | 20,210,643 |
| 3    | 臺南市  | 高雄市    | 13,730,207 |
| 4    | 新北市  | 桃園縣    | 13,721,199 |
| 5    | 桃園縣  | 新北市    | 13,132,044 |
| 6    | 臺北市  | 新北市    | 11,613,919 |
| 7    | 新竹縣  | 桃園縣    | 9,626,674  |
| 8    | 嘉義縣  | 高雄市    | 9,528,871  |
| 9    | 臺中市  | 彰化縣    | 8,744,959  |
| 10   | 苗栗縣  | 臺中市    | 7,309,803  |
| 11   | 雲林縣  | 高雄市    | 5,797,532  |
| 12   | 屏東縣  | 高雄市    | 5,752,793  |
| 13   | 基隆市  | 桃園縣    | 5,498,589  |
| 14   | 南投縣  | 臺中市    | 3,049,996  |
| 15   | 宜蘭縣  | 新北市    | 2,203,467  |
| 16   | 嘉義市  | 嘉義縣    | 1,264,210  |
| 17   | 新竹市  | 新竹縣    | 1,000,597  |
| 18   | 花蓮縣  | 高雄市    | 354,472    |
| 19   | 臺東縣  | 高雄市    | 275,691    |

資料來源：本計畫統整

表 4-2-13 為 99 年度臺北區各縣市之通勤流動人口，左欄為原居住地，上列為通勤目的地。七縣市中有 1,130,556 的通勤人口，約佔北區人口 10.56%，而各縣市中通勤比率最高的為基隆縣，新北市次之，最少的為宜蘭縣。

表 4-2-13 99 年各臺北區各縣市通勤人口

| 縣市名 | 跨縣市通勤人口數 | 比例     |
|-----|----------|--------|
| 新北市 | 631,898  | 15.59% |
| 臺北市 | 196,899  | 7.41%  |
| 基隆市 | 67,750   | 17.74% |
| 宜蘭縣 | 6,250    | 1.46%  |

| 縣市名 | 跨縣市通勤人口數  | 比例     |
|-----|-----------|--------|
| 桃園縣 | 120,451   | 5.50%  |
| 新竹縣 | 73,425    | 14.06% |
| 新竹市 | 33,883    | 7.11%  |
| 總量  | 1,130,556 | 10.56% |

資料來源：99年人口及住宅普查總報告

表 4-2-14 與 4-2-15 分別為民國 102 年與 99 年北部區域七縣市之牽的通勤比率，左側為居住地點，上為通勤之地點。可以各縣市中看到通勤仍以縣市內通勤為主，北北基、新竹縣市間的互動最為頻繁。而觀察 99 年與 102 年的各縣市通勤比率，可以看到其中並沒有特別劇烈的變化。仍是以縣市內通勤為主，但新北市的縣內通勤比率略減。且仍以北北基、新竹縣市之間的通勤為大宗。

表 4-2-14 102 年各臺北區各縣市通勤比率

| 通勤地點<br>居住縣市 | 新<br>北<br>市 | 臺<br>北<br>市 | 基<br>隆<br>市 | 宜<br>蘭<br>縣 | 桃<br>園<br>縣 | 新<br>竹<br>縣 | 新<br>竹<br>市 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 新北市          | 52.9        | 36.9        | 2.2         | —           | 8.0         | —           | —           |
| 臺北市          | 11.7        | 85.8        | —           | —           | 1.5         | —           | —           |
| 基隆市          | 7.3         | 21.8        | 68.2        | —           | —           | —           | —           |
| 宜蘭縣          | 0.9         | 2.7         | —           | 92.5        | —           | 1.5         | —           |
| 桃園縣          | 2.2         | 3.4         | —           | —           | 94.8        | 1.1         | —           |
| 新竹縣          | —           | 2.8         | —           | —           | 5.6         | 72.6        | 18.2        |
| 新竹市          | 1.7         | 0.7         | —           | —           | 1.3         | 13.7        | 77.6        |

資料來源：102 年 民眾日常使用運具狀況調查

表 4-2-15 99 年各臺北區各縣市通勤比率

| 通勤地點<br>居住縣市 | 新<br>北<br>市 | 臺<br>北<br>市 | 基<br>隆<br>市 | 宜<br>蘭<br>縣 | 桃<br>園<br>縣 | 新<br>竹<br>縣 | 新<br>竹<br>市 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 新北市          | 63.4        | 32.0        | 0.6         | 0.1         | 3.3         | 0.4         | —           |
| 臺北市          | 12.6        | 84.7        | 0.1         | —           | 0.6         | 0.6         | 0.2         |
| 基隆市          | 17.3        | 26.0        | 54.8        | —           | 0.9         | —           | 0.2         |
| 宜蘭縣          | 1.9         | 1.6         | —           | 95.5        | 0.3         | —           | —           |
| 桃園縣          | 3.8         | 3.6         | —           | —           | 90.5        | 0.9         | 0.8         |
| 新竹縣          | 0.1         | 1.2         | —           | 0.1         | 6.1         | 71.0        | 20.3        |
| 新竹市          | —           | 0.5         | —           | —           | 1.9         | 14.0        | 81.9        |

資料來源：99 年 民眾日常使用運具狀況調查

圖 4-2-9 與圖 4-2-10 分別為民國 102 年與 99 年北部區域七縣市之牽的通勤比率圖，人口的移動主要北北基、新竹現是兩區域比例最高且最為頻繁，而新北市與新竹縣也有較高比例的通勤人口通往桃園。圖上黃圈的部分為主要通勤發生的縣市區域，可以看到大約分為北北基、桃園、新竹三個區域。宜蘭縣的跨縣市通勤人口明顯較低。

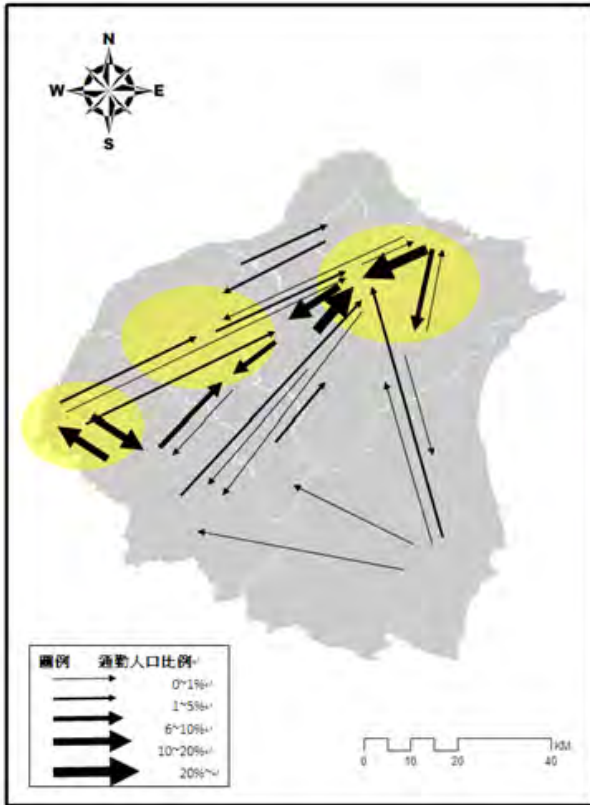


圖 4-2-9 102 年臺北區域各縣市跨區通勤比例圖  
資料來源：本計畫整理繪製

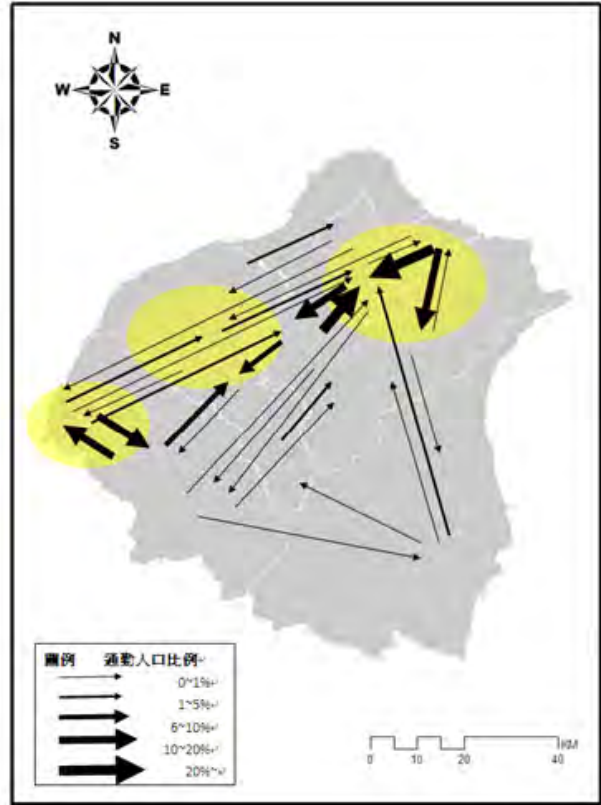


圖 4-2-10 99 年臺北區域各縣市跨區通勤比例圖  
資料來源：本計畫整理繪製

## 第三節都市階層分析

隨著運輸網路、區域經濟的發展，城鄉關係逐漸密切，整個體系中各都市所提供的服務機能的多寡有著等級關係的差異，形成高低階層關係，稱為都市階層。在都市體系之中，依據貨物、服務的多寡與等級高低，可訂定出都市的階層性，通常第一層級中心都市(或稱首要型都市)所具有之貨物、服務機能種類最多，平均價位最高，供應範圍也最大，但由於腹地範圍較大，因此進出頻率最低；較低層的市鎮與鄉村，皆仰賴高級都市提供貨物及服務機能，形成垂直分明的階層從屬關係。

因此本計畫將對臺北區域內之各縣市進行都市階層的劃分，透過人口多寡為第一層分析條件，再依交通節點之多寡與其重要性，以記點方式加權如：一般型交通節點記一點、高鐵與捷運記兩點、機場和港口三點，以此類推設置出臺北區域鄉鎮尺度的都市階層劃分，希望可以分類都市與鄉鎮地區的分布，以幫助後續產業分析得以了解空間的相對關係。

### 壹、人口遷移與集中，都會趨勢形成

#### 一、北中南都會帶之形成

1970年代，臺灣在工業化以及都市化的過程中，人口遷徙與勞工流動大致上以臺北市及高雄市，以南北兩大核心吸引人口，1980年代末期歷經了兩次石油危機以及經濟結構轉型，以高雄為首的南部核心區逐漸沒落，此時主要的就業機會多集中在臺北及新竹地區的服務業及新興高工業。

1990年代初期，臺灣大部分的縣市，尤其是新北市與桃園縣的人力資源逐漸向臺北流動，此遷徙樣態不同於1970年代的南北分流，對1990年代後的臺灣政經、社會以及區域發展都造成了相當深遠的影響。

2000年代中期後，臺灣的人口型態有些許的結構性轉變，北部依舊市主要吸引人流入的地區，但新北地區、桃園地區已取代臺北核心區，成為內部遷徙的最大目的的，此外，都會的核心區人口成長物度也逐漸趨緩，甚至有逐漸向都會區外圍遷移的趨勢。

2010年代後，在後高鐵時代下人口朝向南北都會區群聚的趨勢更加穩固，並使得人口朝向北、中、南三大都會區群聚，從下圖可以發現西部地區以臺北縣市、臺中以及高雄為主要人口聚集之城市，且人口較以前更加緊密的集中在特定的城市，其中北部都會區仍舊是人口數量最龐大且持續吸引人遷移的地區。

#### 二、人口朝北部區域聚集

表 4-3-1 中臺北都會區域包括臺北市、新北市、基隆市、宜蘭縣、桃園縣、新竹縣、

新竹市七縣市。其中又細分為大臺北都(臺北市、新北市、基隆市)、桃園次都(桃園縣)、新竹次都(新竹縣市)；中部都會區域包括苗栗縣、臺中市、彰化縣、雲林縣、南投縣等。底下又分中彰都會區域(臺中市、彰化縣)；南部都會區域包含臺南市、高雄市、嘉義縣、嘉義市、屏東縣。其中包含嘉義次都(嘉義縣市)、臺南次都(臺南市)、大高雄都會(高雄市)；東部區域(花蓮縣、臺東縣)與離島區域(澎湖縣、金門縣、馬祖縣)等。

可以看到臺北都會區域人口從 1995 年開始持續成長，所佔比例也持續增加，至今年(2014)年止，臺北都會區域人口 10,495,858 人，佔全臺比例 44.87%；南部都會區次之，約佔 27.40%。可以發現全國人口大多數都集中於臺北都會區域，大臺北都近二十年人口所佔比例並沒有明顯提升，而桃園與新竹次都皆有微幅的提升，說明人口的增加並沒有過度往大臺北地區集中。

表 4-3-1 各區域歷年人口遷徙趨勢分析表

|        | 2014     |      | 2010  | 2005  | 2000  | 1995  |
|--------|----------|------|-------|-------|-------|-------|
|        | 人口數      | 比例   | 比例    | 比例    | 比例    | 比例    |
| 臺北都會區域 | 10495858 | 0.44 | 0.44  | 0.43  | 0.43  | 0.43  |
| 大臺北都   | 7024188  | 0.30 | 0.29  | 0.29  | 0.29  | 0.30  |
| 桃中次都   | 2049009  | 0.08 | 0.08  | 0.08  | 0.07  | 0.07  |
| 新竹次都   | 963892   | 0.04 | 0.04  | 0.03  | 0.03  | 0.03  |
| 中部都會區域 | 5791380  | 0.24 | 0.24  | 0.25  | 0.25  | 0.25  |
| 中彰都會   | 4001868  | 0.17 | 0.17  | 0.17  | 0.16  | 0.16  |
| 南部都會區域 | 6409754  | 0.27 | 0.27  | 0.28  | 0.28  | 0.28  |
| 嘉義次都   | 527777   | 0.02 | 0.03  | 0.03  | 0.03  | 0.03  |
| 臺南次都   | 1883042  | 0.08 | 0.08  | 0.08  | 0.08  | 0.08  |
| 大高雄都會  | 2777298  | 0.11 | 0.12  | 0.12  | 0.12  | 0.12  |
| 東部區域   | 558671   | 0.02 | 0.02  | 0.02  | 0.02  | 0.02  |
| 離島區域   | 136373   | 0.01 | 0.004 | 0.003 | 0.003 | 0.002 |

資料來源：行政院主計處，本計畫整理

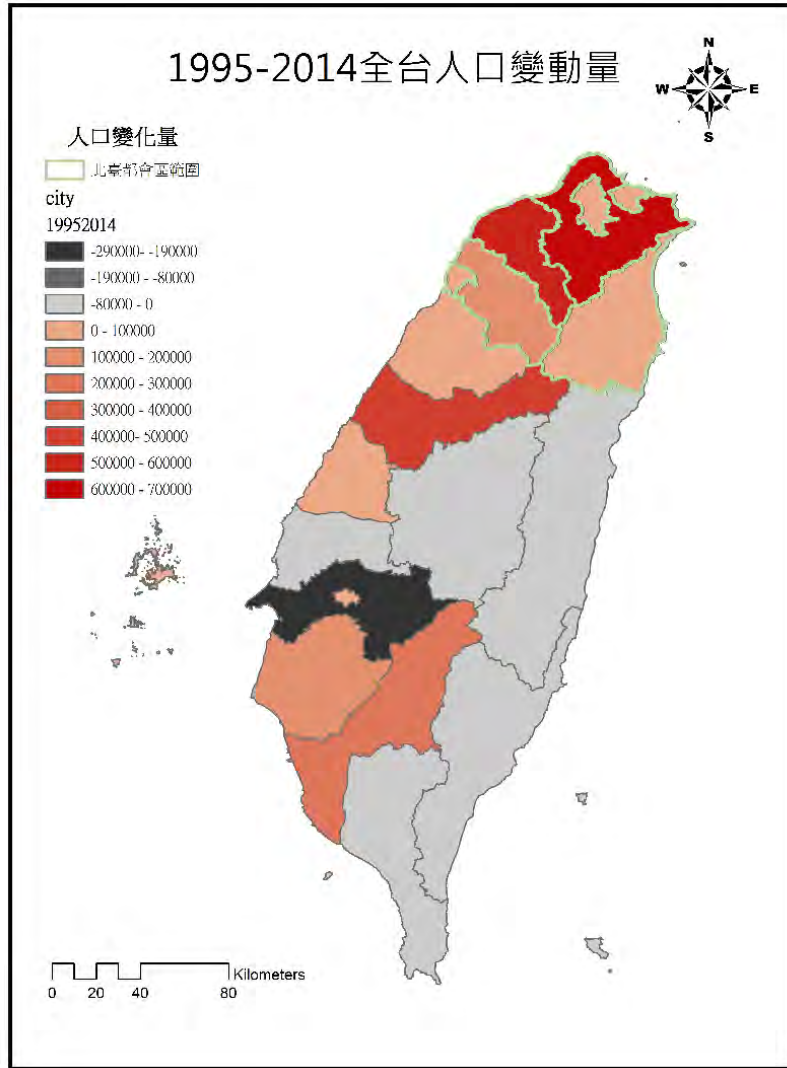


圖 4-3-1 1995-2014 全臺人口變動量  
資料來源：本計畫繪製

## 貳、都市階層劃分

提供後續分析現有都市基本發展潛力之概念，為此處都市階層之劃分目的。因此，其劃分原則主要聚焦在兩大類，一為人口集中，二為具交通系統、節點近，藉以表現區域發展動能，並以鄉鎮市區為單位，以求更近貼近現實。在經過加權計算各分區之得分後，可得出四種基本分區，分項敘述如下：

表 4-3-2 都市階層表

| 都市階層  | 定位                           | 地點(鄉鎮市區)      | 劃設原則                           |
|-------|------------------------------|---------------|--------------------------------|
| 核心發展區 | 人口聚集<br>度高、具<br>備重要交<br>通節點處 | 臺北市：<br>中山、松山 | 人口<br>每十萬人：一點<br>交通<br>重要：二、三點 |
|       |                              | 新北市：<br>板橋    |                                |

|       |                            |  |                  |
|-------|----------------------------|--|------------------|
|       |                            | 桃園縣：<br>大園   | (高鐵、空港)<br>一般：一點 |
| 次級發展區 | 人口聚集<br>度高、具<br>備交通節<br>點處 | 臺北市：<br>萬華、中正、大同、大安、內湖                                     | (臺鐵)<br>最後加總並比較  |
|       |                            | 新北市：<br>中和、新莊、三重   |                  |
|       |                            | 桃園縣：<br>桃園市、中壢   |                  |
| 發展潛力區 | 人口聚集<br>或具交通<br>節點         | 臺北市：<br>信義、士林、文山、北投、南港                                     |                  |
|       |                            | 新北市：<br>新店、汐止、樹林、土城、永和、蘆洲、<br>鶯歌、淡水區                       |                  |
|       |                            | 桃園縣：<br>平鎮、八德、楊梅、蘆竹  |                  |
|       |                            | 新竹市：<br>東區、北區、竹北市  |                  |
|       |                            | 新竹縣：<br>竹東、湖口、新豐   |                  |
|       |                            | 宜蘭縣：<br>宜蘭市、羅東、冬山  |                  |
|       |                            |  |                  |
| 低度發展區 | 人口、交<br>通皆不顯<br>著          | 宜蘭縣：<br>蘇澳、五結、礁溪、頭城、壯圍、南澳、員山、三星、大同                         |                  |
|       |                            | 新北市：<br>瑞芳、貢寮、石門、三峽、雙溪、平溪、林口、五股、泰山、八里、深坑、三芝、萬里、金山、石碇、坪林、烏來 |                  |
|       |                            | 桃園縣：<br>龜山、龍潭、復興、大溪、觀音、新屋                                  |                  |
|       |                            | 基隆市：<br>安樂、中正、七堵、<br>信義、仁愛、中山、<br>暖暖                       |                  |
|       |                            | 新竹市：   |                  |



|  |                                    |  |
|--|------------------------------------|--|
|  | 香山區                                |  |
|  | 新竹縣：<br>新埔、芎林、橫山、北埔、關西、寶山、尖石、峨眉、五峰 |  |

資料來源：本計畫整理

將上述分析方式與各層級分區整理歸納後，可繪製如圖 4-3-2，可發現目前都市發展多集中在臺北、桃園、新竹一帶，明顯呈現出一個廊帶的意象。其中以臺北、新北為中心，桃園則因航空站的關係另成一核心。整體而言缺乏發展的地方極大，幾乎佔全區域土地之七成，顯示出區域內存在發展不均衡的狀況產生。

另一方面，透過基礎資料的分析以及都市階層的歸納後可以發現，宜蘭縣與臺北都會區域中其他縣市的關聯性並不如其他縣市間地緊密，無論是在人口遷徙、居住通勤、運輸交通等面相皆如此。

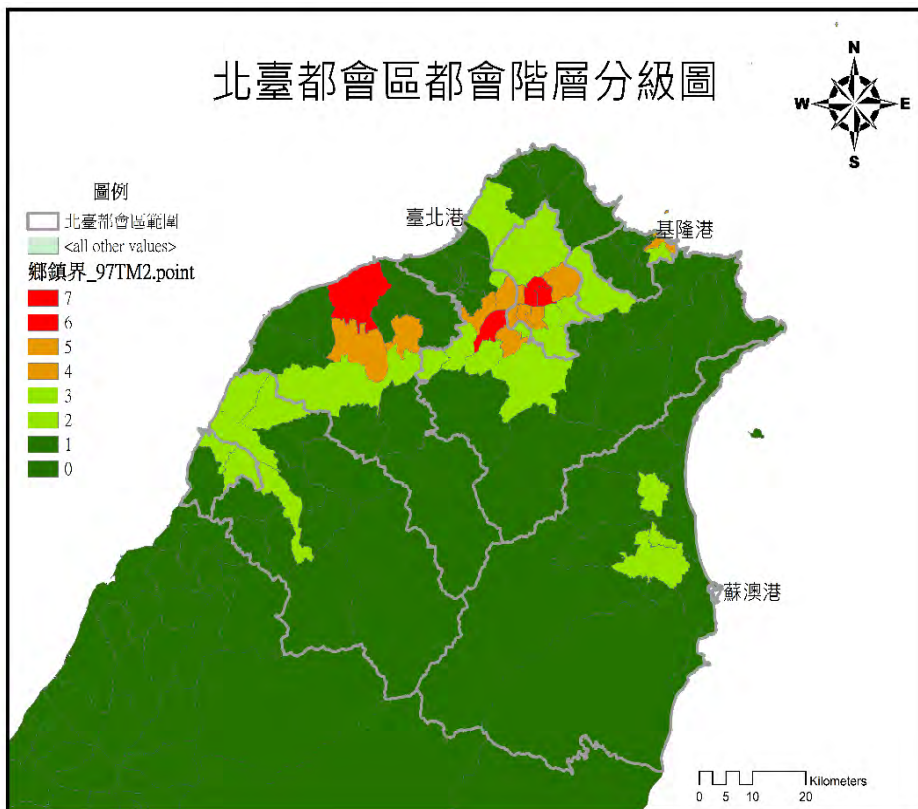


圖 4-3-2 臺北市都會階層分級圖

資料來源：本計畫繪製

# 第五章 產業發展

## 第一節、產業概況

### 壹、各級產業結構變化

#### 一、第一級產業：就業人口逐漸減少

由下圖 5-1-1 可見，自 1998 至 2013 年這 15 年來，臺北各縣市之一級產業就業人口比例最多僅達所有產業之 10%，且正不斷減少中；同時也可以發現宜蘭縣、新竹縣和桃園縣的一級產業就業人口較其他四縣市略多，故其一級產業就業人口減少的現象十分明顯；而新竹市、新北市、基隆市和臺北市則原本即不以從事一級產業為主要經濟行為，故從 2003 年開始便不太能夠發現一級產業對這些縣市的影響。

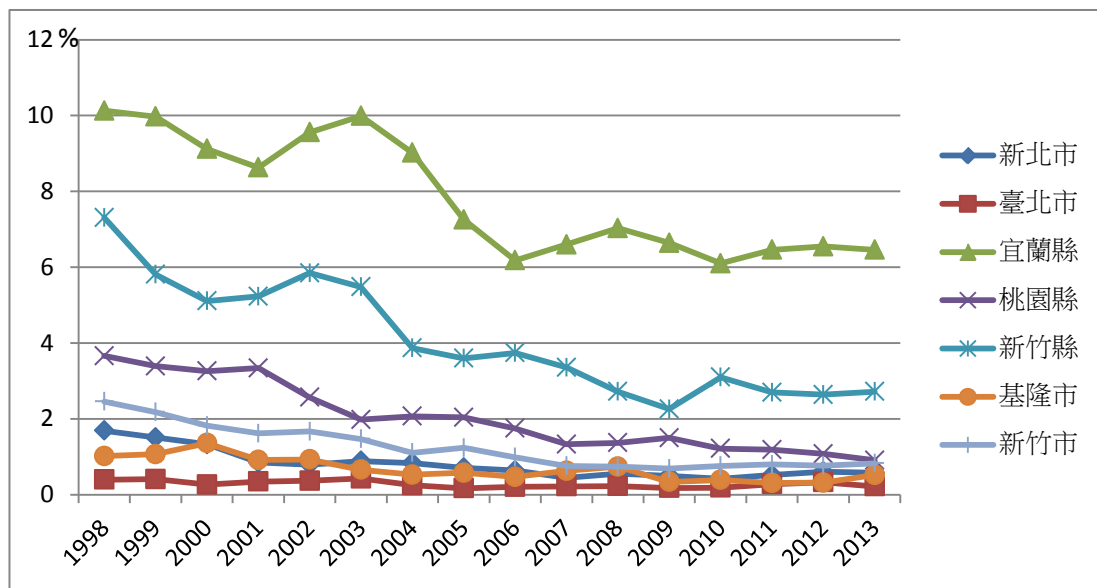


圖 5-1-1 第一產業就業人口結構變遷圖

資料來源：本計畫繪製

#### 二、第二級產業：穩定發展，無重大突破

參照下圖 5-1-2 可以發現，臺北各縣市之二級產業就業人口比例為多數縣市之主要經濟產業，最高可達近乎所有產業人口之 60%；同時也可以發現新竹縣、桃園縣、新竹市和新北市之二級產業就業人口較多，約達該各縣市之一半的人口會從事二級產業，且其產業人口比例穩定，表示目前適合繼續發展，但因尋求下一階段的產業突破，否則將無法帶動廣大的從業人口之薪資需求；而宜蘭縣、基隆市和臺北市則從事二級產業人口比例浮動在 20~30%，表示二級產業不是該各縣市之主要經濟產業，當其發生變動時，

將不易受到波及。

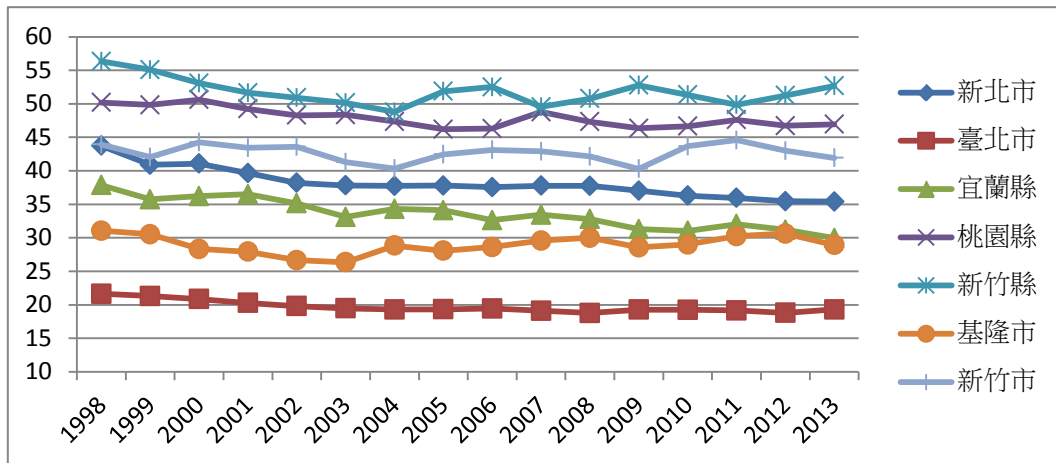


圖 5-1-2 第二產業就業人口結構變遷圖

資料來源：本計畫繪製

### 三、第三級產業：迅速、蓬勃發展之主要經濟產業

由下圖 5-1-3 可見，臺北都會區範圍內多數縣市以三級產業為其主要經濟產業，最高就業人口比例近乎達所有產業人口之 70%，其中以臺北市最多已達 80%、基隆市和新北市次高，且其產業人口比例成長穩定、平緩；而宜蘭縣、新竹市和桃園縣則是三級產業就業人口比例較低，但其增加趨勢較為明顯，尤其是宜蘭縣，在 2013 年其第三級產業就業人口比例近乎與新北市持平，表示目前正在高度、快速發展中；而新竹縣則是從事表三級產業人口比例示最少，浮動於 30% 之間，是以得知，其以二級產業為主要經濟產業。

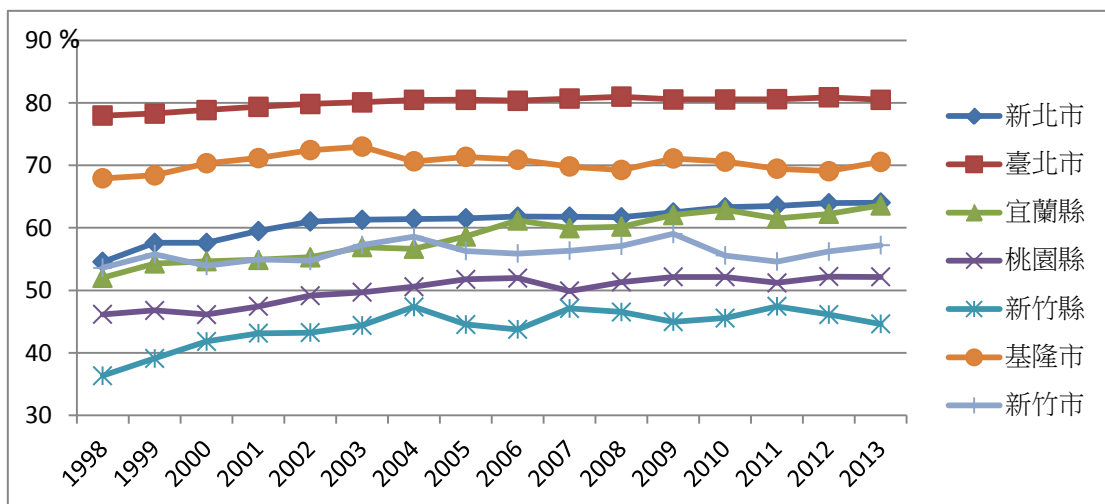


圖 5-1-3 第三產業就業人口結構變遷圖

資料來源：本計畫繪製

## 貳、臺北都會區各級產業就業人口結構變化

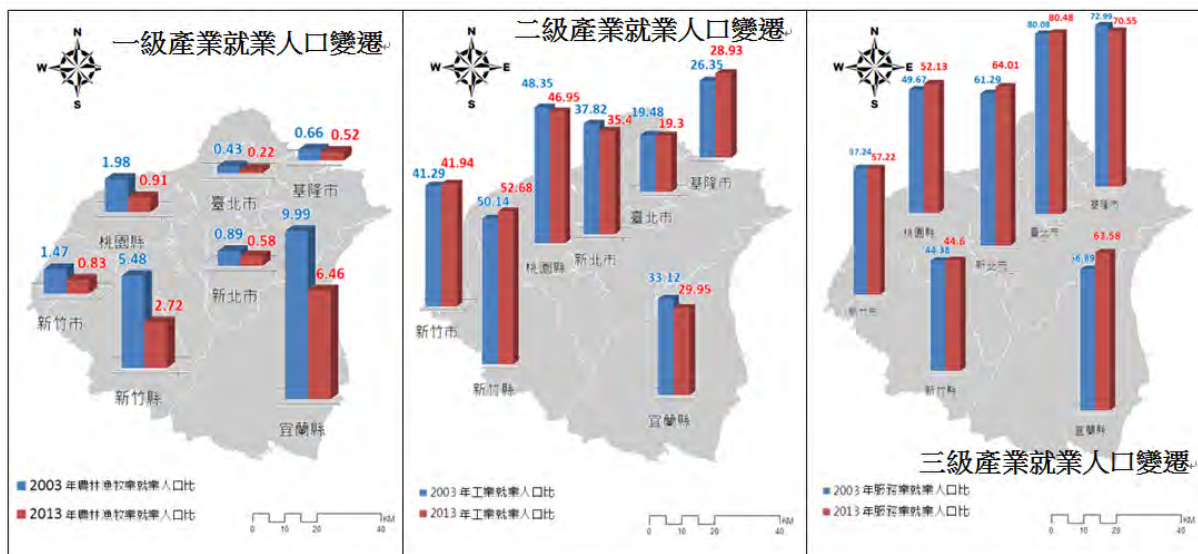


圖 5-1-4 各級產業就業人口變遷圖

資料來源：本計畫繪製

經過上述一至三級產業就業人口比例的變遷，我們可以了解臺北都會區範圍內之各縣之主要經濟產業落點與發展程度，故我們選擇 2003 年和 2013 年來做對比性的分析，希望藉由 10 年的時間區隔，可以使我們更加了解本計畫範圍內各縣市在產業發展上的差異。在一級產業部分，宜蘭縣和新竹縣迅速減少，表示其以轉型其他展業發展；二級產業，則是普遍均呈成長，代表二級產業仍為現在產業經濟發展的基礎產業；而三級產業，由其就業比例值可以發現，是我們最重要的經濟發展核心產業。

## 參、各級產業產值

北部區域以三級產業為主，二級產業為次之，依據行政院主計處民國 100 年工商普查總報告與中華民國統計資訊網所統計之臺灣地區各級產業生產總額數據，民國 100 年北部區域各縣市產業生產總額合計約 19,040,205,131 千元，約占全臺的 59.76%。

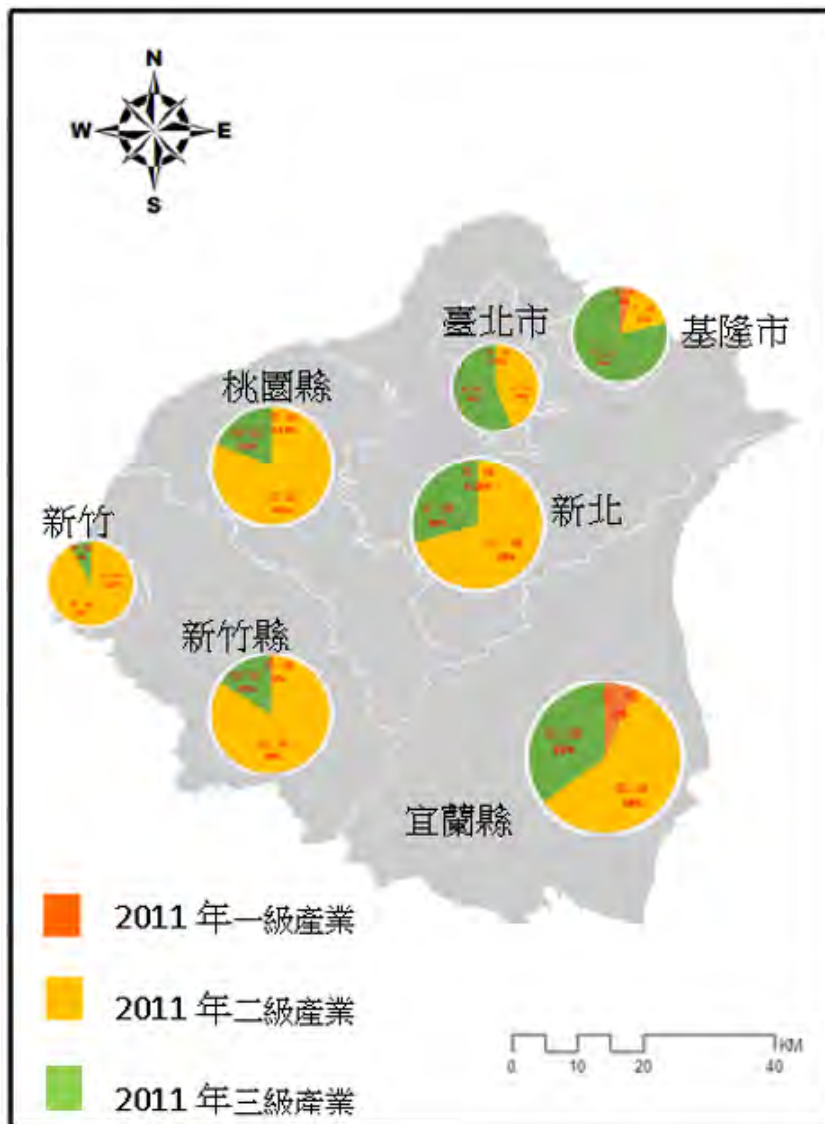
區內各縣市方面，以第三級產業為主要產值比重的有：臺北市、基隆市，以三級產業為其主要產值生產產業。其中以基隆為第三級產業比例最高的地方，占該地區生產總額 70% 以上，其他縣市則多以二級產業為大宗。整體而言，臺北都會區之產業結構仍以第二級產業為主。

此外，基隆市、宜蘭縣為臺北區域一級產業比例較高地區。而二級產業比率較高之縣市，則為桃園縣與新竹縣市，單就生產總額而言，本區產業發展能量主要集中於臺北市，各縣市之產業比例可整理如表 3-2-17。

表 5-1-1 計畫範圍各縣市產業產值

|      | 生產總額合計<br>(千元) | 各級產業生產總額占該地區生產總額比例(%) |        |        |
|------|----------------|-----------------------|--------|--------|
|      |                | 一級產業                  | 二級產業   | 三級產業   |
| 北部區域 | 19,040,205,131 | 0.23%                 | 58.48% | 41.29% |
| 臺北市  | 10,637,204,835 | 0.01%                 | 43.91% | 56.09% |
| 新北市  | 30,416,912,70  | 0.18%                 | 70.27% | 29.54% |
| 基隆市  | 211,461,933    | 4.19%                 | 17.11% | 78.71% |
| 新竹市  | 14,240,415,68  | 0.07%                 | 92.14% | 7.79%  |
| 新竹縣  | 741,772,006    | 0.87%                 | 83.14% | 15.99% |
| 宜蘭縣  | 175,721,775    | 6.66%                 | 58.21% | 35.13% |
| 桃園縣  | 28,083,117,44  | 0.33%                 | 80.48% | 19.19% |

資料來源：本計畫整理



## 肆、相關政策

表 5-1-2 相關政策整理

| 年份        | 計畫                        | 影響  | 範圍  |
|-----------|---------------------------|---|---|
| 97<br>年度  | 竹竹苗輕軌捷運計畫                 | 1.解決都市發展所帶來的交通問題。<br>2.有效連通大新竹生活圈及各科學園區。  | 新竹縣、<br>新竹市、<br>苗栗縣   |
| 98<br>年度  | 產業創新走廊(取自「愛臺 12 建設」總體計畫)  | 1.北北基宜創新走廊<br>連結臺灣與全球產業發展主流，塑造產業發展與生態環境兼顧之意象。<br>2.桃竹苗產業創新走廊<br>推動竹南、銅鑼、龍潭等園區之開發，帶動地區產業的創新聚集及向上提升。                    | 宜蘭縣、<br>基隆市、<br>新北市、<br>臺北市、<br>桃園縣、<br>新竹縣、<br>新竹市、<br>苗栗縣 |
| 99<br>年度  | 桃園航空城(空港)與臺北港(海港)雙港整合發展計畫 | 1.健全雙港海空門戶的國際接軌功能，整合發展智慧化物流廊帶，提高雙港國際運輸格局。<br>2.推動結合雙港合作空間發展策略，強化區域成長之競爭力。<br>3.加強區域治理、整合產業發展並落實國土保育與保安，提升臺北區域在國際之競爭力。 | 桃園縣<br>大園鄉、<br>蘆竹鄉；<br>新北市<br>八里區、<br>林口區                   |
| 100<br>年度 | 臺北創意設計聯合發展計畫              | 1.聚焦合作主軸：以「聯合拓銷」為合作出發點<br>2.資源共享：運用大臺北地區的設計產業優勢，連結接其他縣市加值   | 宜蘭縣、<br>基隆市、<br>新北市、<br>臺北市、<br>桃園縣、<br>新竹縣、<br>新竹市、<br>苗栗縣 |



|           |                 |   |   |
|-----------|-----------------|---|---|
| 101<br>年度 | 臺北自行車友善<br>環境規劃 | 1.強化騎乘休憩服務系統功能，創造自行車相關產業附加價值及品牌形象。<br>2. 透過整合產官學研領域專業，強化臺北區域自行車相關產業鏈結，增加跨域合作與公私資源整合之效益，提升產業競爭力。 | 宜蘭縣、<br>基隆市、<br>新北市、<br>臺北市、<br>桃園縣、<br>新竹縣、<br>新竹市、<br>苗栗縣 |
|-----------|-----------------|---|---|

資料來源：本計畫整理

相關政策主要涵蓋了包括交通建設計畫、產業創新走廊的產業廊帶計畫，桃園航空城與臺北港的雙港計畫，臺北創意設計發展計畫以及自行車友善環境整體規劃計畫。其中包含了產業區域的串聯、基礎環境建設改造、文創產業的聯合發展以及作為國際門戶的雙港計畫，可以看到臺北地區目前相關政策涵蓋了交通、產業與生活環境改造等面向的各項整區域合作政策，也期望臺北能夠達到產業創新、產業轉型以及對成為外國際窗口等目標。

## 第二節、臺北都會區域產業分析

### 壹、臺北都會區產業概況

臺北都會區為臺灣之產業發展重點區域以及人口主要聚集地，範圍內包含了高知識人才聚集地以及主要消費核心的臺北市；中心都會發展腹地以及紓解中心都會人口的新北市；設有重要對外港口的基隆市；休閒生態旅遊功能的宜蘭市；有主要國際航空站以及製造產業聚集地的桃園市以及以高科技電子製造業為主的新竹縣市，臺北都會區不但扮演著臺灣地區產業發展火車頭的角色，更因為擁有較多且更高階層的就業機會而不斷地吸引臺灣其他地區的人口移入。

### 貳、臺北七縣市產業在全臺之比重

下圖 5-2-1 至圖 5-2-2 使用 2011 年的工商普查資料進行分析，希望可以了解本計畫基地之臺北七縣市的從業人員數和生產毛額在全臺灣中的比例關係，因此我們可以得知臺北七縣市在全臺灣中的重點產業為何，並藉由從業人員數之比例來確認何種產業為該縣市多數人所從事之行業，以及使用生產毛額來確認何種產業為該縣市帶來最高營收之產業。藉此，讓我們可以得知本計畫基地的七個縣市之產業特性。

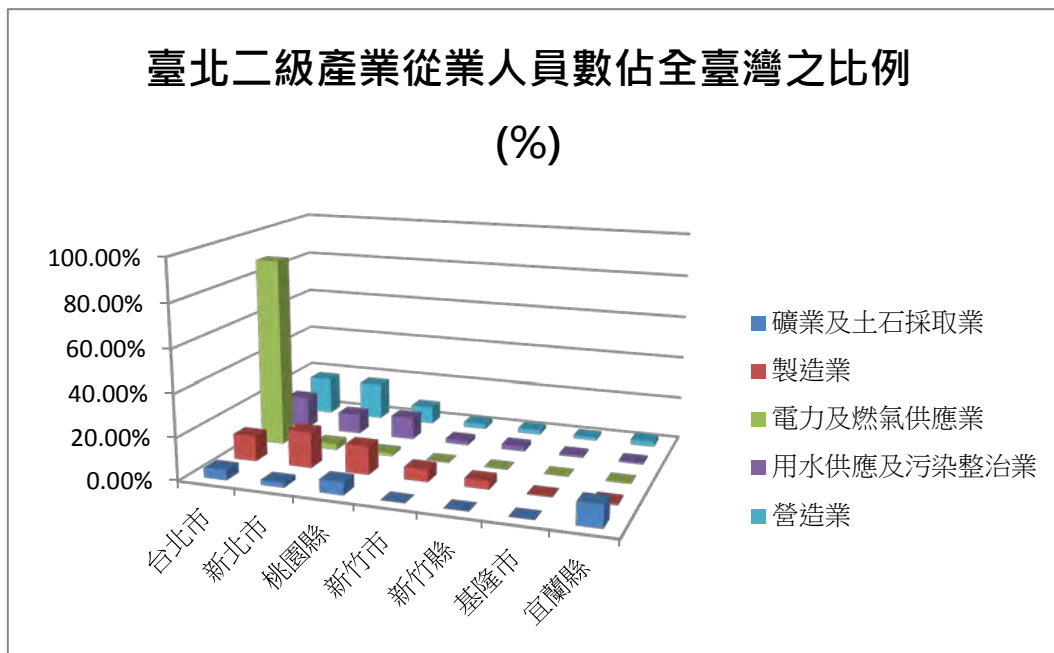


圖 5-2-1 2011 臺北二級產業從業人員數佔全臺灣之比例  
資料來源：本計畫繪製

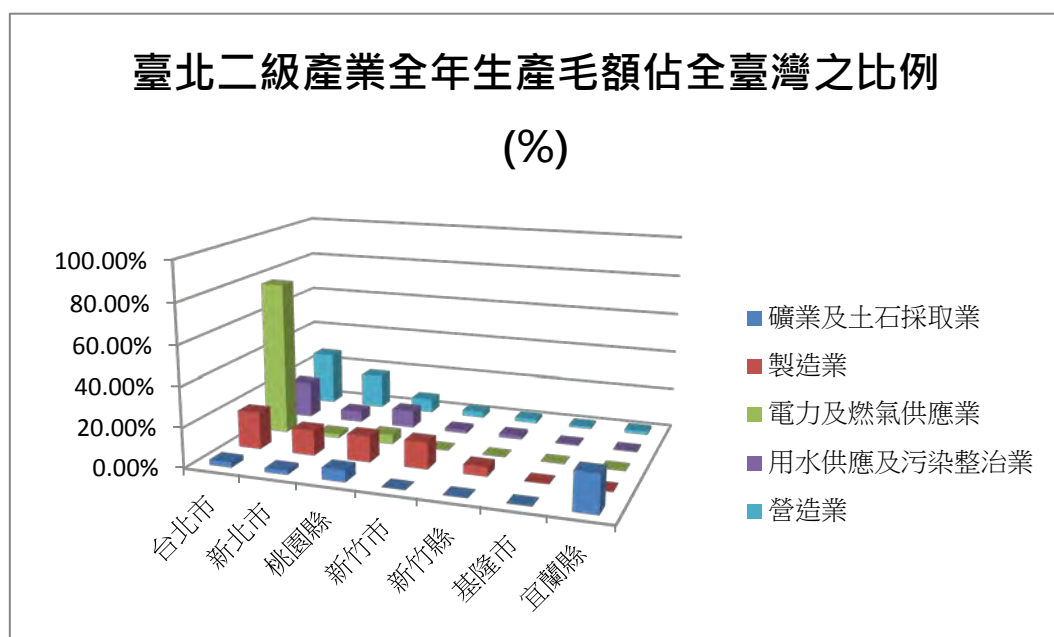


圖 5-2-2 2011 年臺北二級產業全年生產毛額佔全臺灣之比例  
資料來源：本計畫繪製

綜觀下圖 5-2-3 和 5-2-4，可以發現二級產業在 2011 年各縣市的從業人員數和其生產毛額的不同。礦業及土石採取業中以宜蘭市的從業人員與毛額皆最高；製造業是新北市的從業人員最多，但台北市的毛額最高，其從業人員第三多，第二為桃園縣；電力及燃氣供應業是新北市的從業人員與毛額最高皆最多；用水供應及汙染整治業是是台北市的從業人員與毛額最高皆最多；而最後的營造業是臺北市從業人員與毛額皆最高，新北市皆次多。



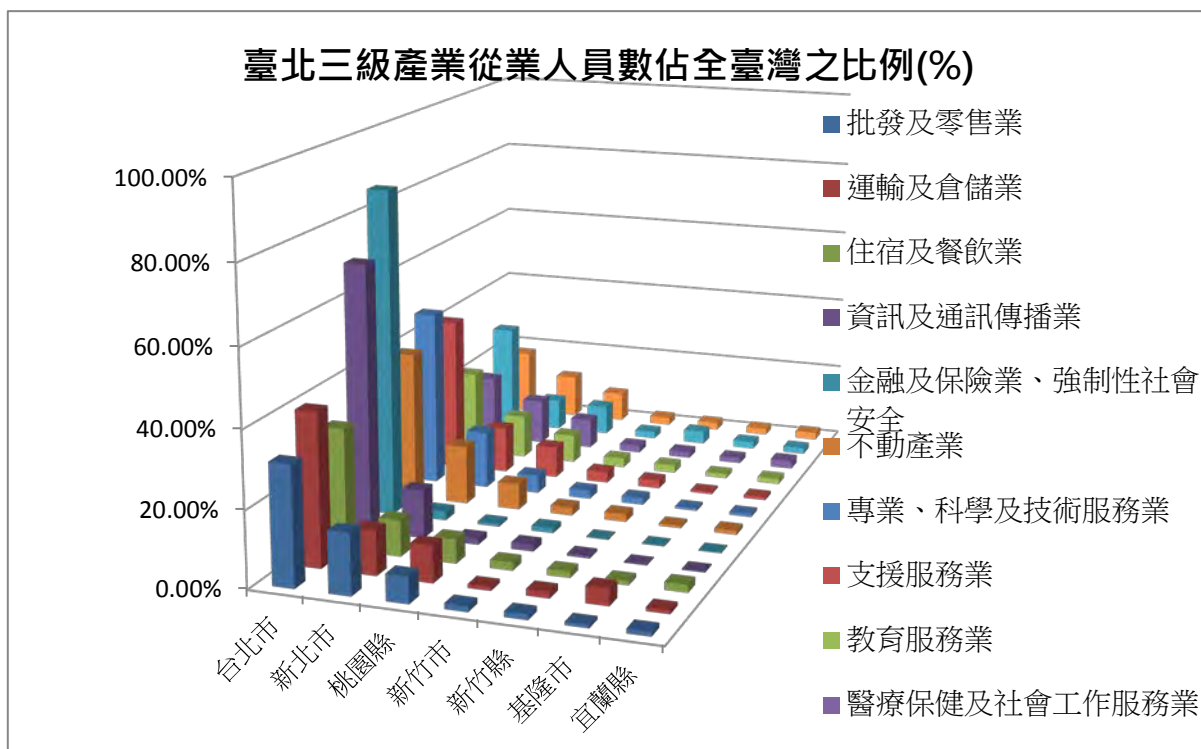


圖 5-2-3 2011 臺北三級產業從業人員數佔全臺灣之比例  
資料來源：本計畫繪製

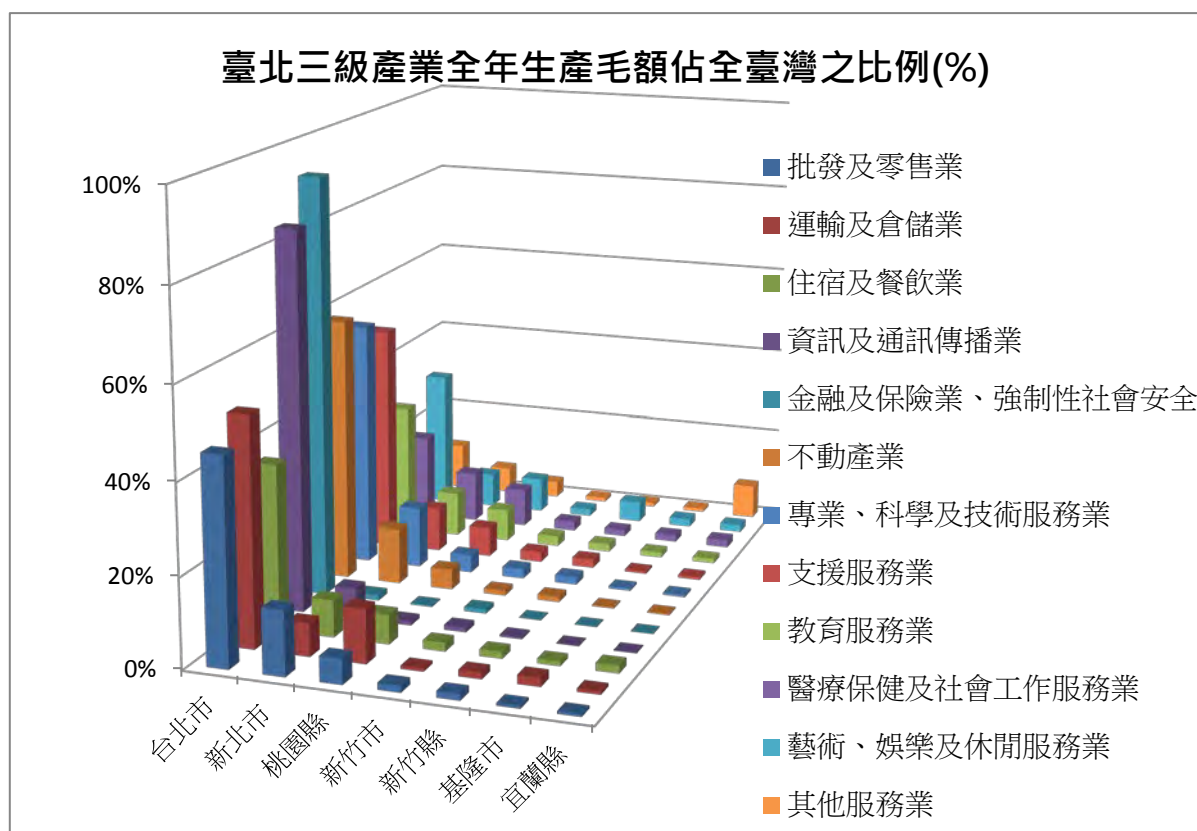


圖 5-2-4 2011 臺北三級產業全年生產毛額佔全臺灣之比例  
資料來源：本計畫繪製

由上述四張圖中，可以看出臺北三級產業就業人口及全年產業毛額在全國所佔比例關係，臺北市就業人口以金融及保險業、強制性社會安全為最多，佔 93%，相對的其生產毛額也是最高；新北市就業人口以不動產業為最多，佔 15.6%，反之其生產毛額則是批發及零售、專業、科學及技術服務業最高；桃園市就業人口以運輸及倉儲業為最多，佔 9.72%；新竹市就業人口以支援服務業為最多，相對的其生產毛額也是最高；新竹縣就業人口以藝術、娛樂及休閒服務業為最多，相對的其生產毛額也是最高；基隆就業人口以運輸及倉儲業為最多，相對的其生產毛額也是最高；宜蘭縣就業人口以醫療保健及社會工作服務業為最多，佔 2.2%，反之其生產毛額以其他服務業為最高。

### 參、臺北都會區各縣市佔全臺從業人數及生產毛額最高比例之產業細項

根據上段落之說明分析，我們已知臺北七縣市各產業(大產業)佔全臺灣之比例，所以接下來將分析說明，各縣市中最高從業人員數與生產毛額的中產業比例，希望得知是否各縣市最高從業人員數產業類別與最高生產毛額產業類別相同，以了解各縣市基礎的產就業分布情形。

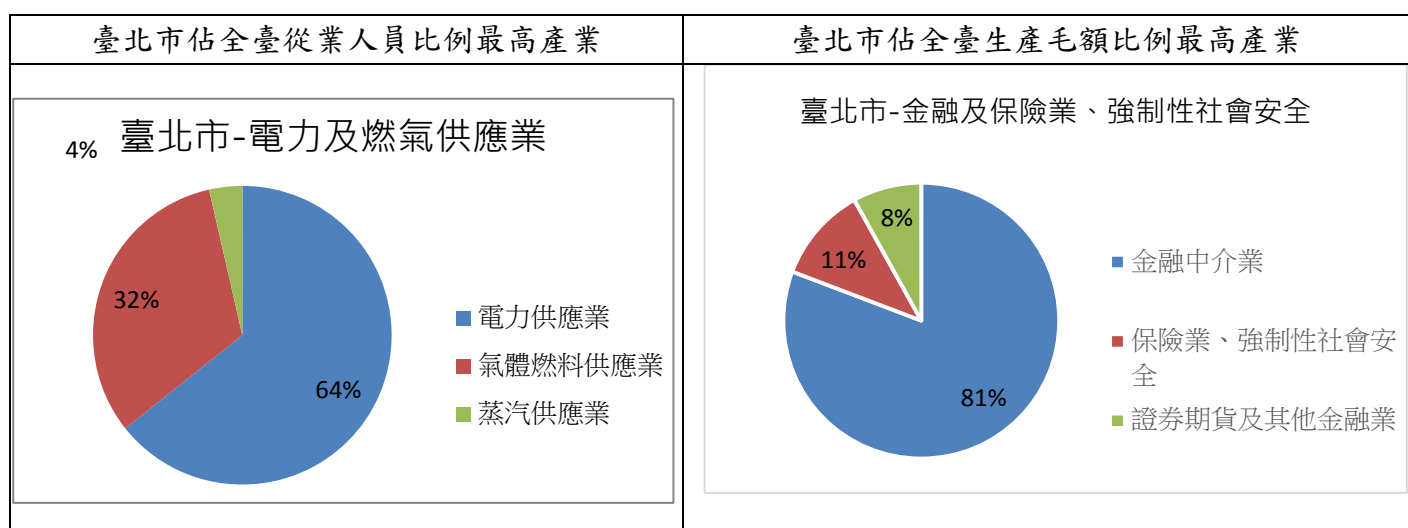


圖 5-2-5 2011 臺北市佔最多從業人員與生產毛額產業類型之各中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

臺北市的電力及燃氣供應產業從業人員最高，但卻是金融及保險等產業生產毛額收益較多，其中又以金融仲介業為大宗。

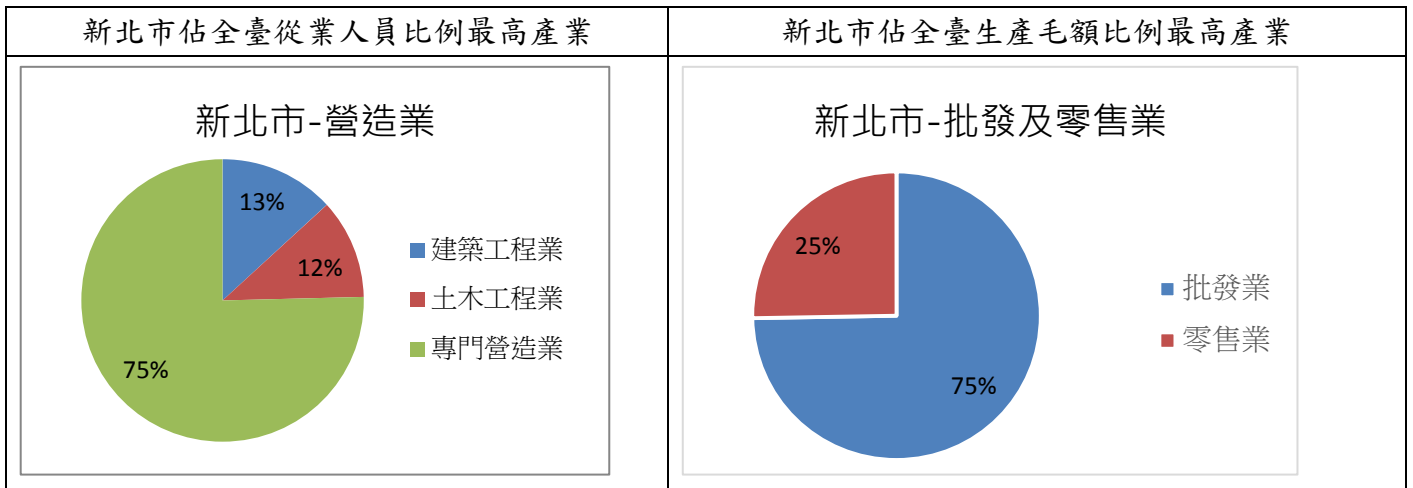


圖 5-2-6 2011 年新北市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

新北市的營造業從業人員最高，以專門營造業為大宗，而最高生產毛額則是落在批發及零售業上，其中又以批發業為主要營收對象。

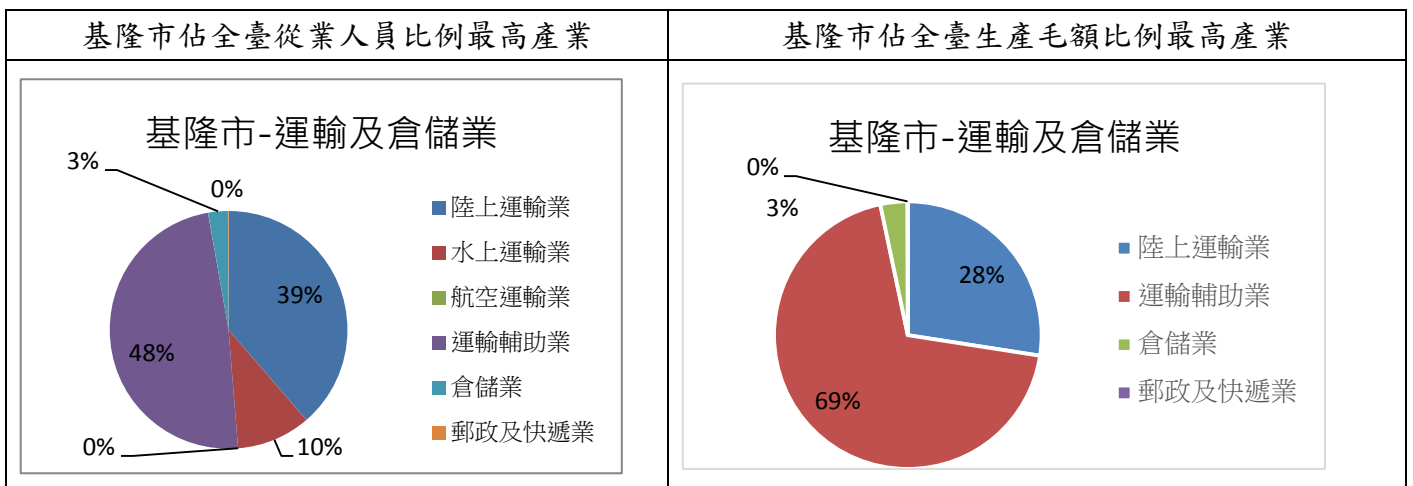


圖 5-2-7 2011 年基隆市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

基隆市的運輸及倉儲業之從業人員與生產毛額比例最高，並以運輸輔助業為主要營收來源。

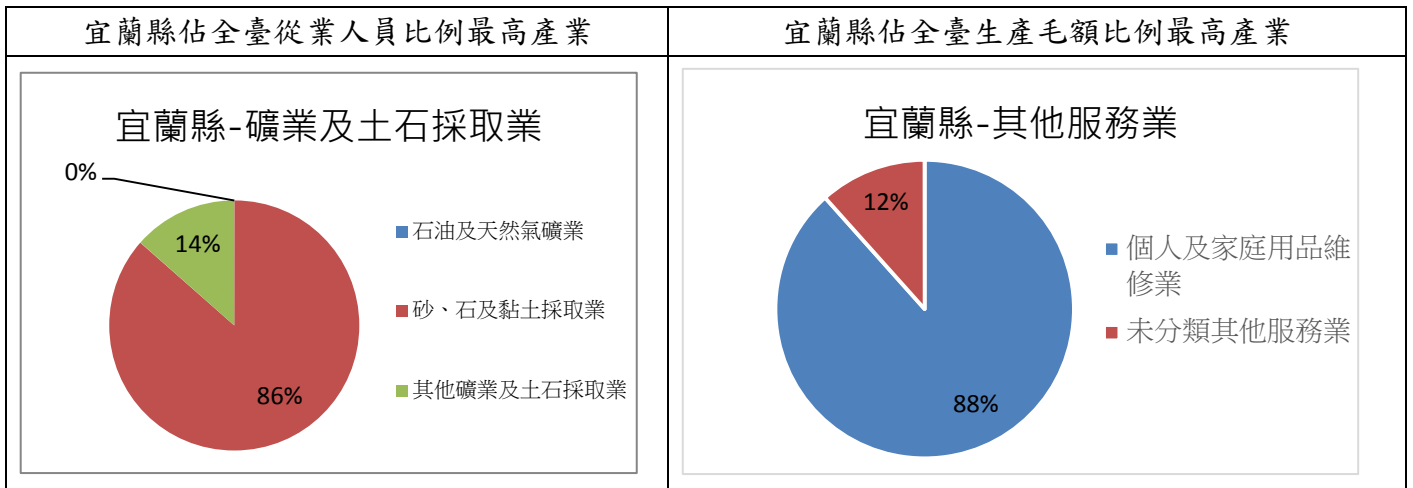


圖 5-2-8 2011 年宜蘭縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

宜蘭縣的礦業及土石採取業之從業人員最高，以砂、石及黏土採取業為最多之比例，但卻是其他服務業生產毛額最高，其中又以個人及家庭用品為業為主要對象。

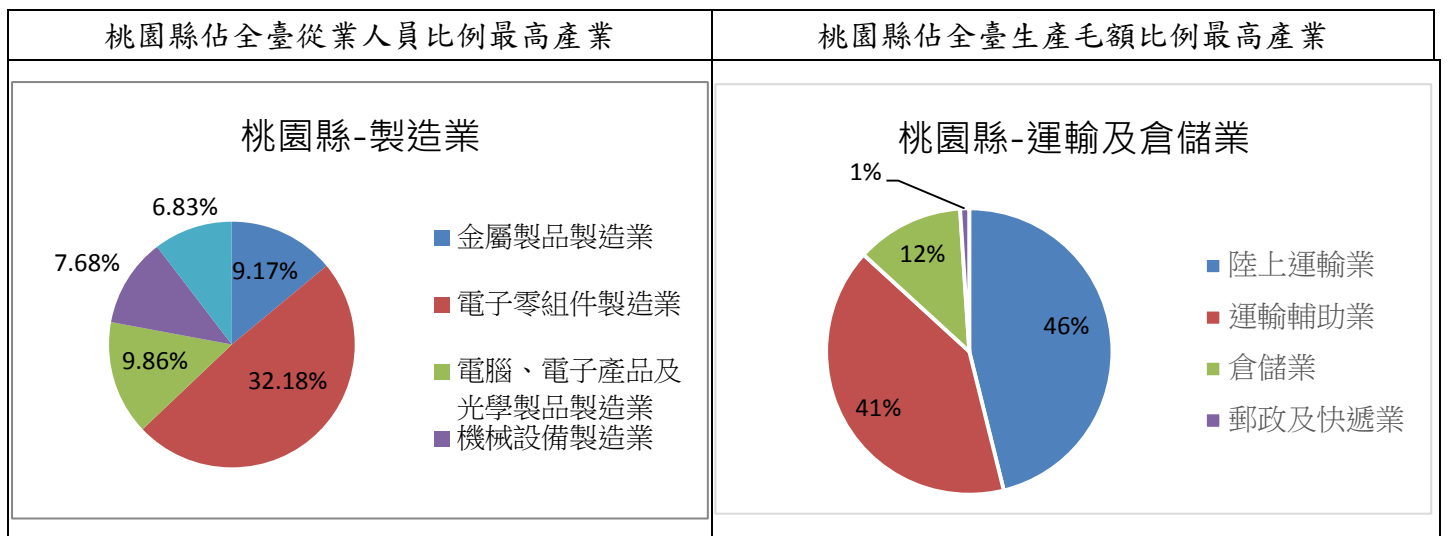


圖 5-2-9 2011 年桃園縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

桃園縣的製業從業人員最高，以電子零組件製造業造業為大宗，而最高生產毛額則是運輸及倉儲業，其中又以陸上運輸業和運輸輔助業為主要營收來源。

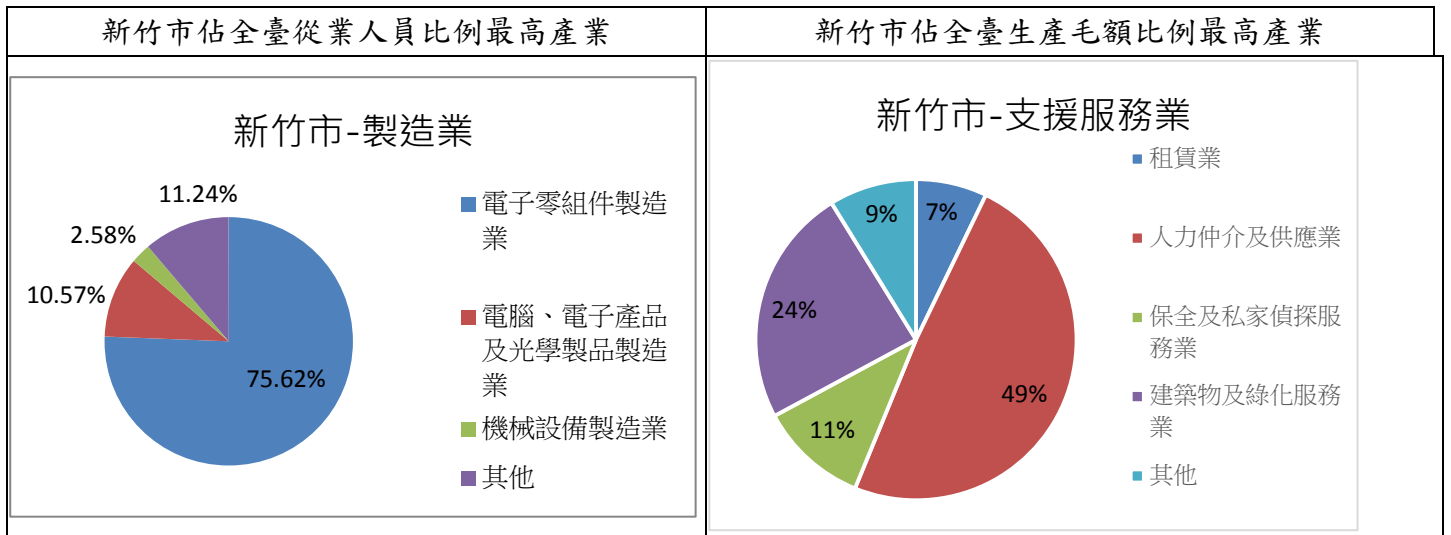


圖 5-2-10 2011 年新竹市最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

新竹市的製業從業人員最高，以電子零組件製造業造業為大宗，而最高生產毛額之產業則是支援服務業，其中又以人力仲介及供應產業為主要營收對象。

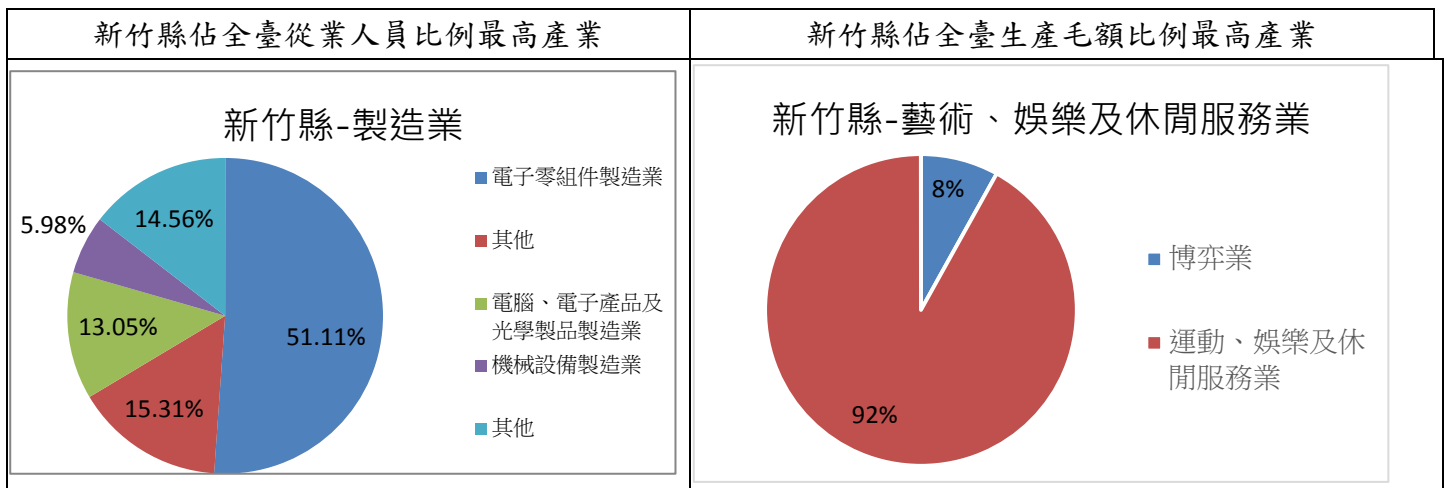


圖 5-2-11 2011 年新竹縣最高從業人員與生產毛額產業類型之中產業比例圓餅圖  
資料來源：本計畫繪製

新竹縣的製造業之從業人員最高，以電子零組件製造業為最多比例之產業類型，但卻是藝術、娛樂及休閒服務業生產毛額最高，其中以運動、娛樂及休閒服務業為大宗。

### 第三節、北臺七縣市產業概況

#### 壹、臺北市產業概況

##### 一、臺北市之產業環境

臺北市為臺灣中央重大決策核心地，市內有多條國道與省道通往全臺各地，鐵路縱貫線與高鐵皆有設站，其中臺北車站為全市首要的交通樞紐，不但是臺鐵、高鐵、捷運等三鐵共構的交通匯集地，更市臺北市西區發展的核心地區。空運與海運分別以桃園國際機場、松山機場與基隆港、臺北港為主要據點，交通十分便捷。臺北市的傳統農業生產逐漸式微，取而代之的是位於高山地區的高經濟價值的作物，如花卉，茶葉，以及休閒農場等，以精緻農業的發展成為臺北市農業發展的主要趨勢。

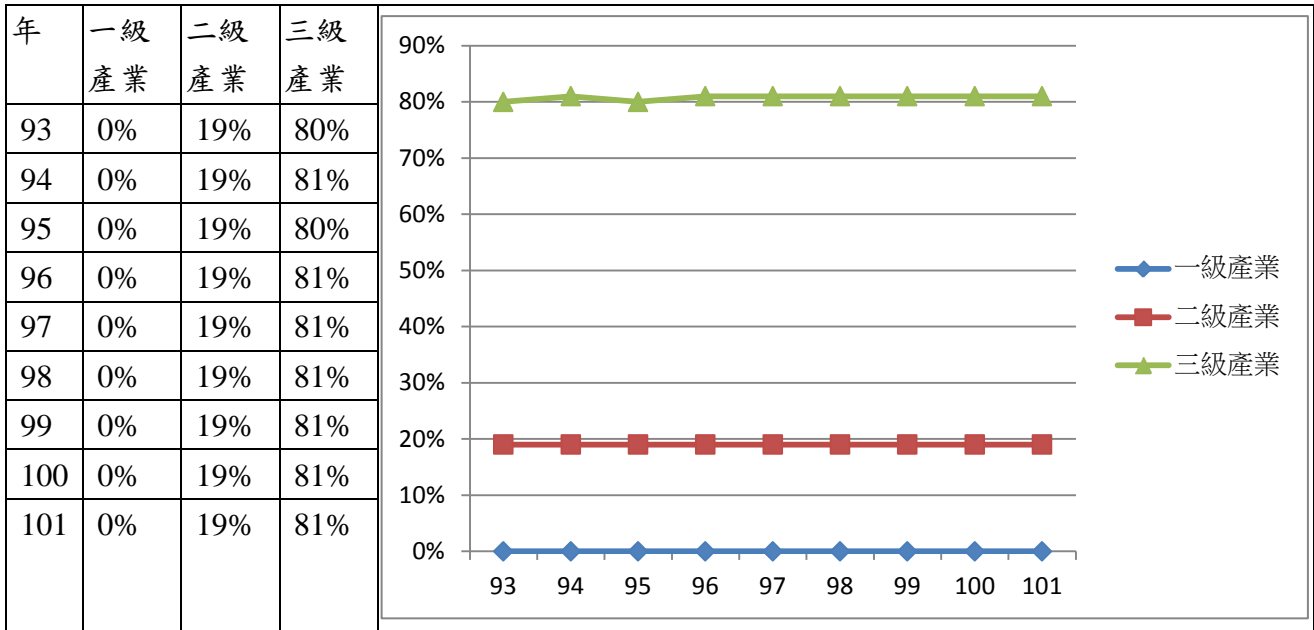
表 5-3-1 臺北市產業環境簡介

|                  |                           |                           |
|------------------|---------------------------|---------------------------|
| 面積(2014年10月)     | 271.7997 平方公里             |                           |
| 人<br>力           | 總人口(2014年9月)              | 2,695,649 人               |
|                  | 就業人口(2014年6月)             | 225.9 萬人                  |
| 素<br>質           | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013年12月) | 一級產業 0%、二級產業 19%、三級產業 81% |
| 產<br>業<br>結<br>構 | 該縣市内公司行號登記家數(2011年9月)     | 214,661 家                 |
|                  | 一級產業(2011年9月)             | 占產業營業額比重 0.05%            |
|                  | 二級產業(2011年9月)             | 占產業營業額比重 21.62%           |
|                  | 三級產業(2011年9月)             | 占產業營業額比重 78.33%           |

資料來源：行政院主計處、臺北市政府主計處，本計畫整理

由表 5-3-1 可以看出臺北市以第三級產業為主，各級產業人口比例沒有明顯的變動。而第三產業類型當中企業單位是以批發及零售業、運輸及倉儲業為最多，其營業額占總三級產業比例來看則是批發及零售業、金融及保險業、強制性社會安全為最多，分別是 41% 及 42%。

表 5-3-2 臺北市各產業就業人口比例



資料來源：行政院主計處人力資源年報，本計畫整理

## 二、臺北市產業發展

### (一)概況

臺北市人口稠密且為全國政經文化中心，產業發展以第三級服務業為主要產業類別，亦為大型企業總部之聚集地，在工業部分係以都市型輕工業、都市服務型工業、高科技及技術密集型工業為主，儘管臺北市內仍散落著零星之工業區，但多為閒置使用的荒廢用地，而目前臺北市之工業區以內湖科技園區、南港軟體工業園區與大彎南段工業區為近年全力推動發展的重點產業園區，希冀藉由園區的發展帶動周遭區域的建設與繁榮，並進一步促進臺北市經貿以及產業的發展，在工業區的發展上，未來將串聯基隆河沿岸之產業用地，發展內湖科技園區、南港軟體工業園區及北投士林科技園區等三大園區，打造成為「臺北科技走廊」。

表 5-3-3 臺北市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業

| 臺北市  |            | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數  | 營業額        |        |
|------|------------|--------------|--------|------------|--------|
|      |            |              |        | (千元)       | (%)    |
| 一級產業 |            |              |        |            |        |
| 二級產業 | 礦業及土石採取業   | 21           | 109    | 361280     | 0.00%  |
|      | 製造業        | 7704         | 335744 | 6380437739 | 84.42% |
|      | 電力及燃氣供應業   | 28           | 28434  | 574433981  | 7.60%  |
|      | 用水供應及污染整治業 | 395          | 4445   | 16936503   | 0.22%  |
|      | 營造業        | 7898         | 89182  | 585864505  | 7.75%  |
|      | 綜計         |              |        |            | 100%   |



|      |                |       |        |            |        |
|------|----------------|-------|--------|------------|--------|
| 三級產業 | 批發及零售業         | 83955 | 598987 | 7034086774 | 41.20% |
|      | 運輸及倉儲業         | 15436 | 142468 | 687504514  | 4.03%  |
|      | 住宿及餐飲業         | 14794 | 132230 | 207098245  | 1.21%  |
|      | 資訊及通訊傳播業       | 6170  | 134539 | 746131499  | 4.37%  |
|      | 金融及保險業、強制性社會安全 | 6367  | 332571 | 7243579866 | 42.42% |
|      | 不動產業           | 5472  | 44033  | 437962626  | 2.57%  |
|      | 專業、科學及技術服務業    | 14761 | 100019 | 295553840  | 1.73%  |
|      | 支援服務業          | 4075  | 141599 | 164322491  | 0.96%  |
|      | 教育服務業          | 2591  | 20284  | 25716491   | 0.15%  |
|      | 醫療保健及社會工作服務業   | 4288  | 69671  | 153285105  | 0.90%  |
|      | 藝術、娛樂及休閒服務業    | 2559  | 20114  | 35220368   | 0.21%  |
|      | 其他服務業          | 9933  | 28577  | 44034865   | 0.26%  |
|      | 綜計             |       |        |            | 100%   |

資料來源：本計畫整理

## (二)核心產業

臺北市之產業就其營業額而言，以三級產業的金融及保險業、強制性社會安全業為大宗，營收第二多者為製造業。其各產業中項入下圖所示，製造業以電導、電子產品及電子光學為營收做多者，而三級的金融及保險業則是人身保險業、強制性社會安全產業為主要的收入來源。

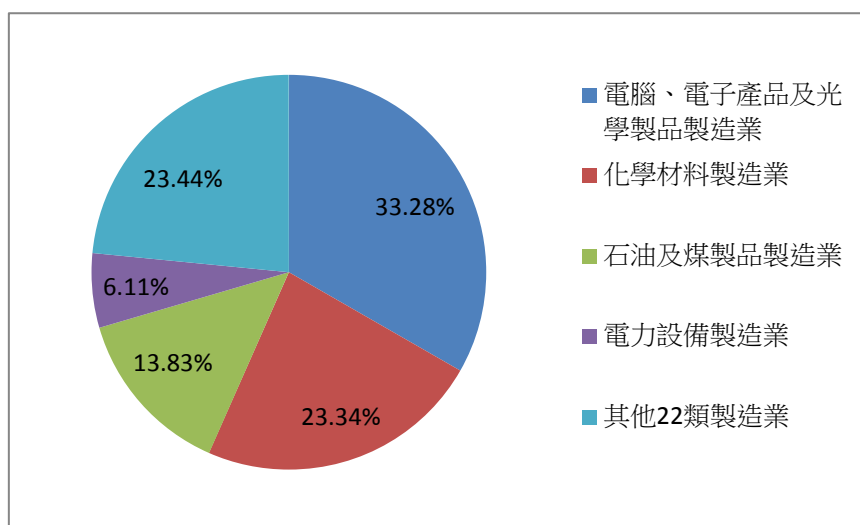


圖 5-3-1 臺北市製造業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理



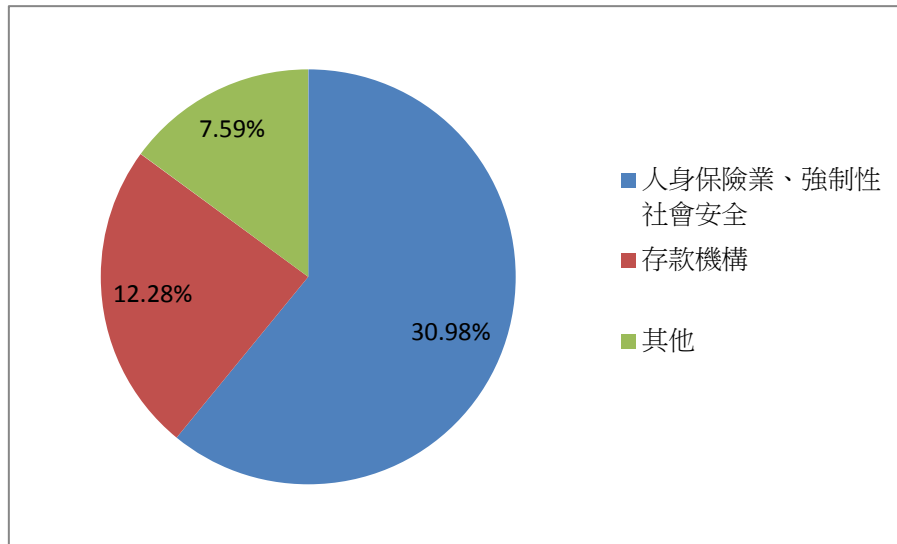


圖 5-3-2 臺北市金融及保險業、強制性社會安全業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、臺北市工業區概況

#### (一)工業區簡介

##### 1.南港軟體工業園區

###### (1)管理單位

經濟部工業局北區工業區管理處

###### (2)開發年期

由工業局依促進產業升級條例所編訂開發、設置，分二期闢建。第一期工程已在 88 年 10 月完工啟用。二期業已於 92 年完成，面積達 8.1 公頃。

###### (3)園區產業

園區內主要提供軟體工業及生物技術業等策略性核心產業適當之作業環境，並允許支援性服務產業進駐以完善園區之生活機能，並保留引進新興產業的彈性，以增加產業競爭力，進駐產業類別主要為生物科技、IC 設計及數位內容等三大知識產業為主。

###### (4)園區目的

透過園區廠商之上、下游垂直群聚，以及異業間的水平交流，並結合政府與民間企業之研發資源與創新設計，促進軟體產業升級，以達成「亞太軟體中心」與「全亞洲研發總部」之園區發展目標。

##### 2.內湖科技園區

臺北內湖科技園區位於內湖區西南隅，早期為基隆河周邊之農業區，民國 70 年間，鑑於散佈於住宅區、商業區之未登記工廠對市民生活環境的衝擊，及提供本市未來工業

發展所需之大面積工業區素地，故在 74 年由是整府研擬都市計畫改善。

#### (1)管理單位

市政府產業發展局輔導下成立之「臺北內湖科技園區管理聯合會」

#### (2)開發年期

由臺北市政府於 74 年 1 月 15 日公告發布實施「擬訂內湖輕工業區附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫案」，將本區規劃為以供無污染、適宜本市未來發展之輕工業區，並採市地重劃方式，分 2 期整體開發，全區於 84 年 2 月完工。

#### (3)園區產業

目前內湖科技園區主要的產業結構為服務業部門，企業家數佔內湖區總企業家數之 81.77%；員工人數則佔內湖區總員工人數之 65.05%。而在服務業部門下佔企業家數及員工人數最多之主要（批發及零售業）與次要（專業科學及技術服務業）。其次為工業部門，在企業家方面佔本區總企業家之 18.23%；在員工人數方面佔本區總員工人數之 34.95%。而在工業部門下的企業家及員工人則主要集中於製造業。

#### (4)園區目的

經臺北市政府定位園區為發展臺北市具有相對優勢的各類科技產品、研發、設計、檢驗、生產為主，允許相關科技機構教育訓練、國際貿易等附屬使用，同時允許大型科技產業企業總部及科技研發運籌中心進駐，使園區現已成為臺灣北部科技產業研發設計，以及科技產業企業總部的匯集所在，知名企業如仁寶、臺達電、華新麗華、瀚宇彩晶等企業。另外，內湖科技園區也聚集了許多大型生產性服務業集團如：國泰、臺新以及富邦集團等大型金融控股公司，及自由時報及八大電視等傳播媒體。

### 3.北投士林科技園區

#### (1)園區簡介

北投士林科技園區位於士林、北投交界處，園區範圍橫跨雙溪兩側，包括雙溪以南、承德路東西二側土地，以及雙溪以北、文林北路、承德路所圍地區及承德路以西沿基隆河一帶的農業區，面積總計約 194.29 公頃，是繼內科及南軟後第 3 個科技產業園區。

#### (2)園區特色

園區鄰近捷運淡水線明德、芝山及士林站，附近鄰近榮總、臺北護理學院、新光醫學中心、陽明醫院暨陽明大學、振興醫院及和信醫院等醫學研究資源，加上天母、士林一帶的商業機能蓬勃興盛，還有東吳大學、銘傳大學等多所高等教育學府，及雙溪南側的文化、商業等機能，適合臺北市在未來發展生物科技、媒體、資訊、通訊等知識經濟及科技產業。

#### (3)園區未來發展

基於臺北市之產業發展契機、區位條件及交通建設等因素選定該地區，計畫創造結合生產、生活、生態之產業園區，其中以「科技產業專用區」為發展核心，規劃配置於福國路及承德路交叉口，面積約 25 公頃，未來將引進生物科技、媒體、資訊、電子及

通訊等新興科技產業。未來園區將以區段徵收方式進行開發，目前臺北市政府地政處已於 98 年 1 月 5 日公告實施區段徵收，預計將於 105 年 6 月及 107 年 11 月完成第 1 期及第 2 期區段徵收發還抵價地。

## 貳、新北市產業概況

### 一、新北市產業環境簡介

全境環繞臺北市，東北則三面環繞基隆市，東南鄰宜蘭縣，西南鄰桃園縣；其所轄石門區富貴角地處臺灣本島最北端，貢寮區三貂角地處臺灣本島最東端。其前身為臺灣省轄之臺北縣，自 2010 年 12 月 25 日起改制升格為直轄市。全市共劃分為 29 區，其中政府所在地為板橋區。

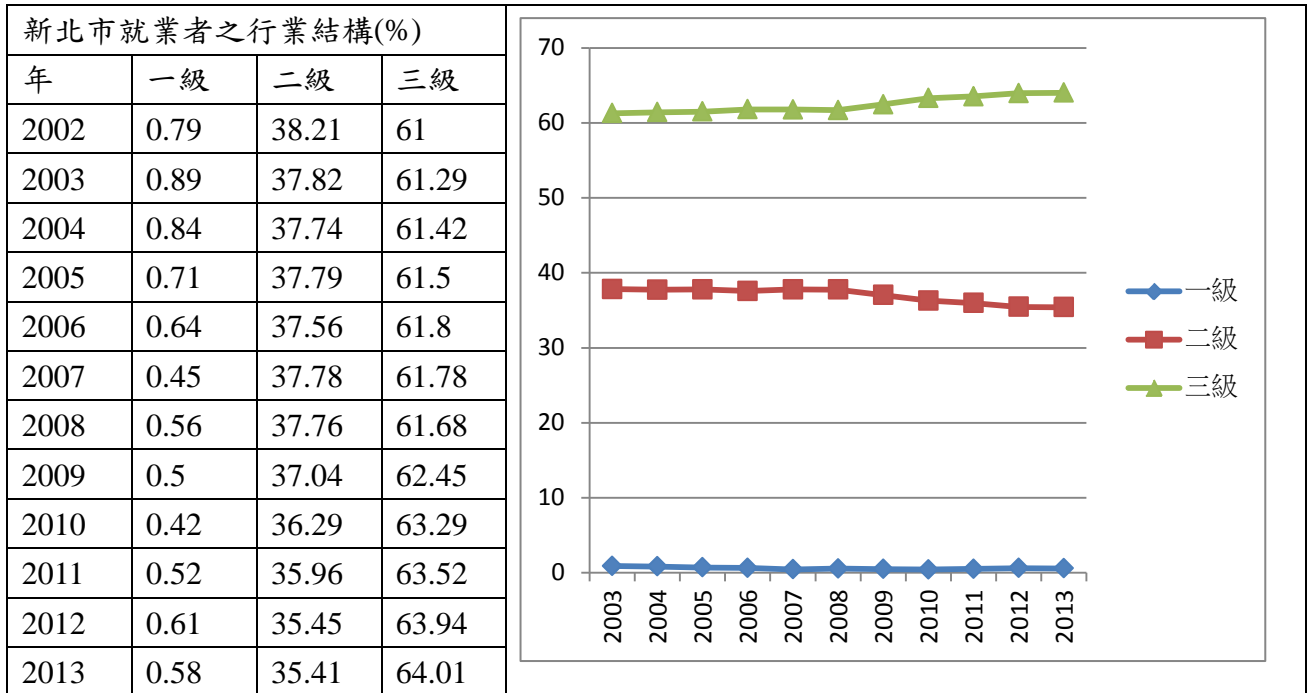
新北市繞著臺北市及基隆市，形成大臺北都會生活圈，為臺灣第一大直轄市，為因應全球化的發展趨勢及提升大臺北首都圈成為國際城市的發展目標，新北市積極致力推動工商業發展、文化及觀光建設、交通運輸建設、城市發展及國際環境的營造。境內有臺北國際商港及大眾捷運系統等，這些建設使得新北市呈現欣欣向榮的發展現狀，同時吸引許多國內外投資者的進駐，包括許多臺商也多紛紛回到這裡投資。

表 5-3-4 新北市產業環境簡介

|                  |                              |  |
|------------------|------------------------------|--|
| 面積(2013 年 12 月)  |                              | 2,052.57 平方公里                              |
| 人<br>力<br>素<br>質 | 總人口(2013 年 12 月)             | 3,961,374 人                                |
|                  | 就業人口(2013 年 12 月)            | 1,160,288 人                                |
|                  | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013 年 12 月) | 一級產業 0.58%、<br>二級產業 35.41%、<br>三級產業 64.01% |
| 產<br>業<br>結<br>構 | 該縣市內公司行號登記家數(2013 年 12 月)    | 185,134 家                                  |
|                  | 一級產業(2013 年 12 月)            | 占產業營業額比重 0.18%                             |
|                  | 二級產業(2013 年 12 月)            | 占產業營業額比重 29.54%                            |
|                  | 三級產業(2013 年 12 月)            | 占產業營業額比重 70.72%                            |

資料來源：本計畫整理

表 5-3-5 新北市各級產業就業人口比例與折線圖



資料來源：本計畫整理

由上述圖表中，呈現新北市以三級產業為主，且三級人口就業比例也呈現緩慢成的趨勢，二級產業人口比例次之，但有為為減少的趨勢，而一級產業人口比例最少，但平均來說，沒有明顯增減的趨勢。

## 二、新北市之產業發展

### (一) 概況

表 5-3-6 新北市核心產業簡述

| 新北市核心產業         | 說明  |
|-----------------|---|
| 金屬製品製造業、        | 土城工業區、新北產業園區(原五股工業區)、瑞芳工業區、樹林工業區、林口工二工業區、林口工三工業區  |
| 化學製品製造業         | 金城工業區   |
| 塑膠製品製造業         | 南亞工業區   |
| 電腦、電子產品及光學製品製造業 | 林口工二工業區   |
| 未來產業發展重點產業      | 綠色能源產業、智慧電動車產業、生物科技產業、文化創意產業、雲端運算產業、觀光旅遊產業、國際美食產業 |

資料來源：本計畫整理

新北市 2011 年 4 月底各行業營業家數以服務業為主，占 75% 以上，其中以批發零售業 9.8 萬家為最多，其次為製造業 2.7 萬家，營造業 1.7 萬家，住宿及餐飲業 1.2 萬家居第四，運輸倉儲及通信業 6,499 家居第五，上述 5 大行業家數即占全體行業比重的 85%。另外根據經濟部 101 年 6 月統計資料顯示，新北市商業登記家數 132,934 家及公司登記家數 118,710 家為各縣市之冠，工廠總登記家數逾 2 萬家亦位居全國第一，其中以機械設備業最多，其次是金屬製品製造業、塑膠製品製造業及電子、電腦、光學、零組件製造業。

觀察新北市各區營運中工廠家數，以新莊區 3,449 家最多，樹林區 2,780 家次之，三重區 2,311 家居第三，烏來區則完全沒有工廠，新北市工廠大多分布在都會區；若以全年營收觀察，以中和區 3,415 億元為最多，新店區 2,314 億元次之，樹林區 1,917 億元居第三，由此可發現，營運中工廠家數排名與全年營收排名完全不同，此一現象主要是因各區行業特性不同所致。

表 5-3-7 2010 年新北市各行政區營運中工廠家數及全年營業收入

| 區別  | 家數<br>(家) | 全年營收<br>(億元) | 區別  | 家數<br>(家) | 全年營收<br>(億元) | 區別  | 家數<br>(家) | 全年營收<br>(億元) |
|-----|-----------|--------------|-----|-----------|--------------|-----|-----------|--------------|
| 新北市 | 18,221    | 17,794       | 淡水區 | 315       | 377          | 坪林區 | 1         | *            |
| 板橋區 | 465       | 249          | 汐止區 | 1,312     | 1,446        | 三芝區 | 44        | 47           |
| 三重區 | 2,311     | 1,184        | 瑞芳區 | 85        | 147          | 石門區 | 2         | *            |
| 中和區 | 2,159     | 3,415        | 土城區 | 1,227     | 1,344        | 八里區 | 201       | 119          |
| 永和區 | 19        | 4            | 蘆洲區 | 273       | 65           | 平溪區 | 1         | *            |
| 新莊區 | 3,449     | 1,696        | 五股區 | 1,192     | 1,474        | 雙溪區 | 2         | *            |
| 新店區 | 880       | 2,314        | 泰山區 | 362       | 796          | 貢寮區 | 4         | 1            |
| 樹林區 | 2,780     | 1,917        | 林口區 | 181       | 285          | 金山區 | 16        | 9            |
| 鶯歌區 | 588       | 417          | 深坑區 | 117       | 200          | 萬里區 | 7         | 7            |
| 三峽區 | 225       | 277          | 石碇區 | 3         | 1            | 烏來區 | -         | -            |

備註：工廠家數未滿 3 家之資料以「\*」表示。

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

就行業別觀察，新北市各區主要行業別不盡相同，整體而言，新北市以電子零組件製造業居多占 25.3%，其次行政區為為電腦、電子產品及光學製品製造業，占 20.9%，而以電子零組件製造業為主的有三重區、中和區、土城區、泰山區、深坑區；以電腦、電子產品及光學製品製造業為主的則有板橋區、新店區、汐止區、五股區，其中較為特別的是樹林區以塑膠製品製造業為主。

表 5-3-8 2010 年新北市 21 個行政區工廠全年營業收入最高之行業別

| 區別  | 全年營收最高之行業 | 區別  | 全年營收最高之行業       |
|-----|-----------|-----|-----------------|
| 新北市 | 電子零組件製造業  | 汐止區 | 電腦、電子產品及光學製品製造業 |

|     |                 |     |                 |
|-----|-----------------|-----|-----------------|
| 板橋區 | 電腦、電子產品及光學製品製造業 | 瑞芳區 | 機械設備製造業         |
| 三重區 | 電子零組件製造業        | 土城區 | 電子零組件製造業        |
| 中和區 | 電子零組件製造業        | 蘆洲區 | 金屬製品製造業         |
| 永和區 | 其他製造業           | 五股區 | 電腦、電子產品及光學製品製造業 |
| 新莊區 | 金屬製品製造業         | 泰山區 | 電子零組件製造業        |
| 新店區 | 電腦、電子產品及光學製品製造業 | 林口區 | 金屬製品製造業         |
| 樹林區 | 塑膠製品製造業         | 深坑區 | 電子零組件製造業        |
| 鶯歌區 | 非金屬礦物製品製造業      | 三芝區 | 電力設備製造業         |
| 三峽區 | 電力設備製造業         | 八里區 | 金屬製品製造業         |
| 淡水區 | 電力設備製造業         | 金山區 | 金屬製品製造業         |

備註：石碇區、坪林區、石門區、平溪區、雙溪區、貢寮區、萬里區、烏來區因工廠家數小於 10 家，不予列入。

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

## (二)核心產業

表 5-3-9 新北市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年)

| 新北市   |                | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數<br>(人) | 營業額        |        |
|-------|----------------|--------------|--------------|------------|--------|
|       |                |              |              | (千元)       | (%)    |
| 一級產業  |                |              |              | 5,625,245  |        |
| 二級產業  | 礦業及土石採取業       | 12           | 53           | 182510     | 0.002% |
|       | 製造業            | 35477        | 472108       | 6318671628 | 95.31% |
|       | 電力及燃氣供應業       | 25           | 907          | 10999054   | 0.17%  |
|       | 用水供應及污染整治業     | 698          | 2794         | 10778511   | 0.16%  |
|       | 營造業            | 15594        | 87625        | 289308022  | 4.36%  |
| 三級產業  | 批發及零售業         | 73732        | 306550       | 1759918930 | 76.09% |
|       | 運輸及倉儲業         | 13030        | 41672        | 64807198   | 2.80%  |
|       | 住宿及餐飲業         | 10940        | 39613        | 46026108   | 1.99%  |
|       | 資訊及通訊傳播業       | 2363         | 24236        | 78089579   | 3.38%  |
|       | 金融及保險業、強制性社會安全 | 1450         | 8881         | 38583850   | 1.67%  |
|       | 不動產業           | 3230         | 17404        | 114130148  | 4.93%  |
|       | 專業、科學及技術服務業    | 7126         | 32499        | 68559536   | 2.96%  |
|       | 支援服務業          | 2954         | 42328        | 28852674   | 1.25%  |
| 教育服務業 | 2268           | 10388        | 7776588      | 0.34%      |        |

|              |      |       |          |       |
|--------------|------|-------|----------|-------|
| 醫療保健及社會工作服務業 | 4232 | 48449 | 73270614 | 3.17% |
| 藝術、娛樂及休閒服務業  | 2120 | 5917  | 7210250  | 0.31% |
| 其他服務業        | 9883 | 18864 | 25587259 | 1.11% |

資料來源：本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故參照上表與下圖，新北市之產業以三級產業之批發與零售業為主，次高為二級產業的製造業。而其中批發與零售業則以機械器具批發業為大宗，次之為建材批發業；製造業則是電腦、電子產品與光學製品製造業最能帶來效益，次之為電子零組件製造業。

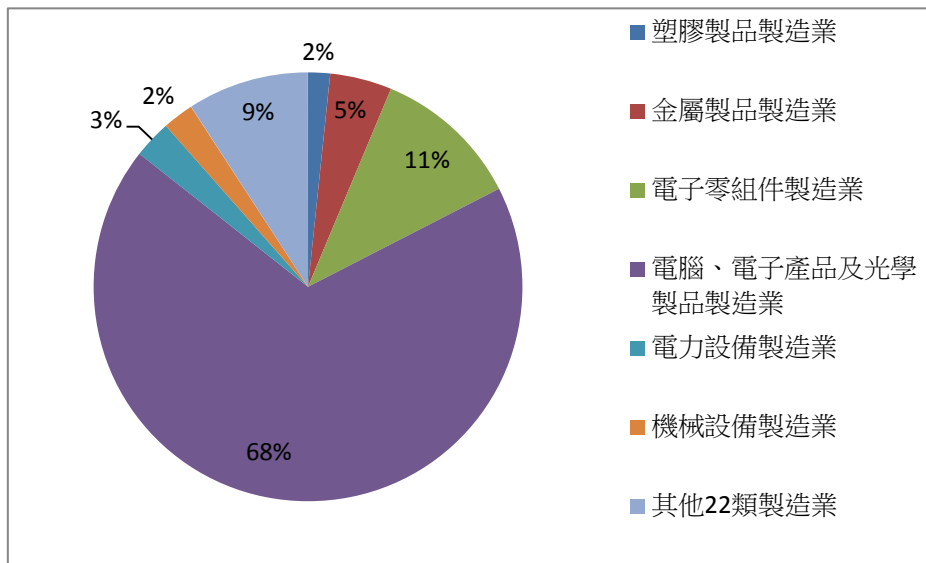


圖 5-3-3 新北市製造業細項之營業額比例

資料來源：本計畫整理

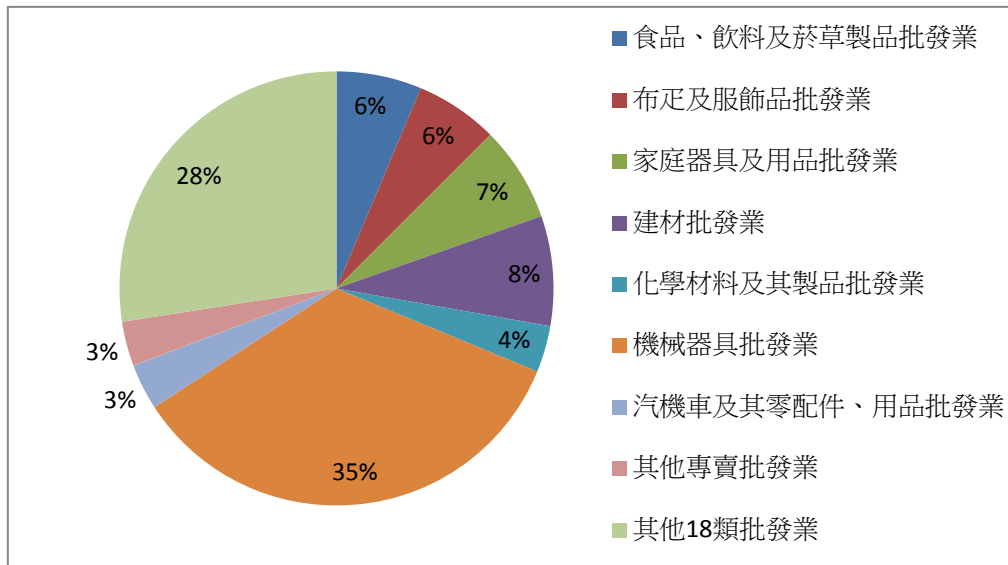


圖 5-3-4 新北市批發及零售業細項之營業額比例

資料來源：本計畫整理

### 三、新北市工業區概況

#### (一)新北市工業區概況

新北市營運中工廠家數雖居全國之冠，但新北市的製造業目前仍以傳統代工為主，這樣的經營模式，無法迅速應變而成為微利產品，未來面臨所謂的「代工困境」。因此，如何透過「創新」為傳統產業開創新局，是新北市政府擬訂經濟與產業發展政策的重要課題。為協助傳統產業找出新的永續經營之道，促進產業轉型、吸引廠商進駐，新北市政府在推動產業創新發展計畫上，擬定三大策略方向，分別為強化產業體質、建置行銷平臺，及優化投資環境。

新北市目前已規劃「產業黃金走廊」等多項計畫，並積極輔導傳統產業轉型，希望達到產業升級，創造更多就業機會。亦積極推動老舊工業區為科技園區、運籌經貿中心，如樹林產業園區將設定為精密機械、醫療生技、3C 等新興重要策略性產業專區。因此在本段落中，將簡述目前新北市所擁有之工業區現況，幫助我們了解新北市的產業特性。

#### (二)新北市之工業區概要

新北市為我國相當重要之產業發展基地，由工業局負責的共有五大編定工業區，包括新北產業園區、林口工業區、土城工業區、瑞芳工業區、樹林工業區等五大工業區。在開發面積中，新北產業園區占地 141 公頃最大，其次依序為土城工業區 107 公頃、林口工業區 52 公頃、瑞芳工業區 38 公頃、樹林工業區 22 公頃。

#### (三)工業區簡介

##### 1.新北產業園區

新北產業園區（原五股工業區，民國 100 年 6 月更名）年產值約 3,984 億元、廠商共計 1,401 家、員工數則約 29,600 人，均為新北市編訂五大工業區中的第一。其主要原因包括新北產業園區面積最大、開發最晚、相關設施與規劃相對新穎，再加上新北產業園區鄰近五股交流道，在連結鄰近重要產業上具有地理位置上的優勢。新北產業園區產值貢獻前五大主要廠商包括興采實業股份有限公司、藍海國際餐飲股份有限公司、東遠機械股份有限公司、鈦象電子股份有限公司、奕銘工業股份有限公司。

##### 2.土城工業區

土城工業區佔地面積約 104 公頃，為新北市編訂之第二大工業區，雖廠商家數僅占新北產業園區的 26%，但員工數卻高達 2.6 萬人，顯見土城工業區單位員工密度高於新北產業園區；而土城工業區前五大產值之主要廠商則包括鴻海精密工業股份有限公司、燿華電子股份有限公司、正歲精密工業股份有限公司、三龍產業股份有限公司、菲力工業股份有限公司。



### 3.林口工業區

林口工業區佔地面積約 52 公頃，年產值約 158 億元，總員工數約 5,380 人，廠商家數約 158 家，並以機械設備業、團膠製品業、金屬製品業與金屬基本工業等產業為主。

### 4.樹林工業區

樹林工業區佔地面積約 22 公頃，年產值約 105 億元，總員工數約 2,100 人，廠商家數約 100 家，並以團膠製品業、電腦、通言及視聽電子產品、金屬製品業與紡織業等產業為主。

### 5.瑞芳工業區

瑞芳工業區佔地面積約 38 公頃，年產值約 63 億元，總員工數約 2,110 人，廠商家數約 70 家，並以機械設備業、電力電子製造業、食品飲料業、非金屬礦物製品製造業等產業為主。

除編定的五大工業區外，新北市伴隨臺灣經濟與產業的發展變遷以及交通網絡的形成，產業乃由臺北市漸漸擴及到新北市鄰近臺北市的區域。因此，新北市也發展出各種面貌與型態的都市計畫工業區，從板橋、中和、三重、新店、土城、新莊、五股、泰山、樹林、鶯歌、及林口等區域共編定了多處的都市計畫工業區，面積總計亦達 2,000 公頃以上，也創造出新北市在各個區域中豐富的產業基礎與能量。

目前新北市之工業區共 82 處，其中 6 處為經濟部工業局所管理、49 處屬於新北市政府、2 家為民間單位投資建設、其餘 25 家則是處於權責單位不明的狀態，而多數為工業區之主要產業為金屬製品製造及機械設備製造產業、電子相關產業。

表 5-3-10 基隆市各工業區相關資料

| 縣市  | 權責單位   | 地點                 | 開發、建成時間 | 廠家數/產值         | 面積(公頃) | 主要產業                                      | 使用狀況       |
|-----|--------|--------------------|---------|----------------|--------|---|------------|
| 基隆市 | 經濟部工業局 | 大武崙工業區             | 民 60-62 | 87 家/<br>90 億元 | 29     | 食品製造業、電力電子製造業、機械設備製造業、非金屬礦物製品製造業其他雜項製品製造業 | 生產中：93.10% |
|     |        |                    |         |                |        |   | 建廠中：0.23%  |
|     |        |                    |         |                |        |   | 歇業：0.11%   |
|     |        |                    |         |                |        |   | 停工：0.34%   |
|     |        |                    |         |                |        |   | 未建廠：0%     |
|     | 基隆市建設局 | 六堵科技園區<br>(原六堵工業區) | 民 97 更名 |                | 54.48  |   |            |

資料來源：本計畫整理

## 參、基隆市產業概況

### 一、基隆市產業環境簡介

基隆市位於臺灣東北部，轄區內行政上劃分 7 區、157 里、七個外島，全區面積為 132.8 平方公里。地形 94% 為山坡地，因為地理環境特殊，各項產業活動常受到地形及氣候影響；縣內有基隆港是臺北首要航運樞紐，位於臺灣北部海岸線的中心點，故成為海陸交通的輻輳，中山高速公路、福爾摩沙高速公路等國道皆以基隆為起點，並有多條省道通往全臺各地。

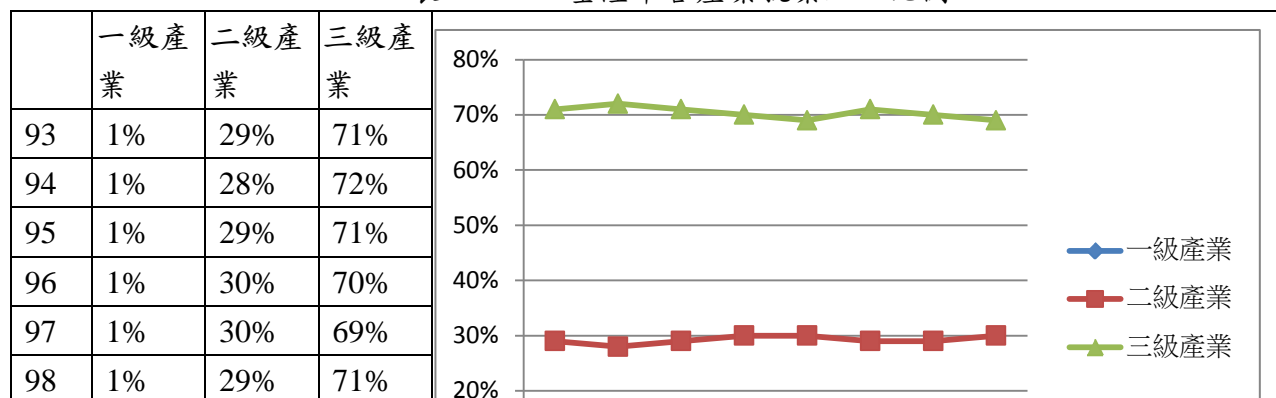
而由下表可以看出，基隆市各產業就業人口比例是以第三級產業為主。就業人口所占比例有逐年遞減趨勢。其次二級產業人口比例則是微量起伏，產業就一人口結構沒有明顯變化。而第三產業類型當中企業單位是以批發及零售業、運輸及倉儲業為最多，其營業額占總三級產業比例來看仍是批發及零售業、運輸及倉儲業為多，分別是 20% 及 65%。

表 5-3-11 基隆市產業環境簡介

|                  |                              |                           |
|------------------|------------------------------|---------------------------|
| 面積(2014 年 10 月)  | 132.7589 平方公里                |                           |
| 人<br>力<br>素<br>質 | 總人口(2014 年 9 月)              | 373,597 人                 |
|                  | 就業人口(2012 年 12 月)            | 17.4 萬人                   |
|                  | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013 年 12 月) | 一級產業 1%、二級產業 30%、三級產業 69% |
| 產<br>業<br>結<br>構 | 該縣市內公司行號登記家數(2012 年 10 月)    | 17,049 家                  |
|                  | 一級產業(2012 年 10 月)            | 占產業營業額比重 0.53%            |
|                  | 二級產業(2012 年 10 月)            | 占產業營業額比重 12.68%           |
|                  | 三級產業(2012 年 10 月)            | 占產業營業額比重 86.79%           |

資料來源：行政院主計處、基隆市政府民政處，本計畫整理

表 5-3-12 基隆市各產業就業人口比例



|     |    |     |     |  |
|-----|----|-----|-----|--|
| 99  | 1% | 29% | 70% |  |
| 100 | 1% | 30% | 69% |  |

資料來源：行政院主計處人力資源年報，本計畫整理

## 二、基隆市之產業發展

### (一)概況

表 5-3-13 基隆市核心產業簡述

| 基隆市核心產業           | 說明  |
|-------------------|---|
| 農漁業               | 正濱漁港、八斗子漁港(包含碧砂港區)、大武崙漁港、外木山漁港(協和莊漁港)、長潭里漁港、望海巷漁港 |
| 電力設備業、電子零組件製造業    | 六堵科技園區  |
| 其他運輸工具製造業、木竹製品製造業 | 大武崙工業區  |

資料來源：第一銀行徵信處，2013年；本計畫整理

### (二)核心產業

表 5-3-14 基隆市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額

| 基隆市  |                | 企業單位數<br>(家) | 從業員工<br>數(人) | 營業額       |        |
|------|----------------|--------------|--------------|-----------|--------|
|      |                |              |              | (千元)      | (%)    |
| 一級產業 |                | --           |              | --        |        |
| 二級產業 | 礦業及土石採取業       | 1            | (D)          | (D)       | 0.00%  |
|      | 製造業            | 734          | 8931         | 38326104  | 74.26% |
|      | 電力及燃氣供應業       | 3            | (D)          | (D)       | 0.00%  |
|      | 用水供應及污染整治業     | 87           | 285          | 641197    | 1.24%  |
|      | 營造業            | 1409         | 7506         | 12640411  | 24.49% |
| 三級產業 | 批發及零售業         | 6767         | 16459        | 39289545  | 19.94% |
|      | 運輸及倉儲業         | 2908         | 15877        | 127515266 | 64.73% |
|      | 住宿及餐飲業         | 1957         | 4503         | 5814013   | 2.95%  |
|      | 資訊及通訊傳播業       | 75           | 394          | 1019368   | 0.52%  |
|      | 金融及保險業、強制性社會安全 | 60           | 634          | 1827247   | 0.93%  |
|      | 不動產業           | 142          | 696          | 1139842   | 0.58%  |
|      | 專業、科學及技術服務     | 441          | 1247         | 1847456   | 0.94%  |

|              |      |      |          |       |  |
|--------------|------|------|----------|-------|--|
| 業            |      |      |          |       |  |
| 支援服務業        | 289  | 1964 | 1423627  | 0.72% |  |
| 教育服務業        | 245  | 1026 | 889258   | 0.45% |  |
| 醫療保健及社會工作服務業 | 420  | 5643 | 11436833 | 5.81% |  |
| 藝術、娛樂及休閒服務業  | 459  | 1334 | 1408928  | 0.72% |  |
| 其他服務業        | 1746 | 2720 | 3397898  | 1.72% |  |

資料來源：行政院主計處，100年，本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故可看出在基隆市二級產業中是以製造業的營業額最高，而三級產業則是運輸及倉儲業最多；在如下圖所示，可以知道製造業又是以電子零組件可以帶來最高營收，而運輸及倉儲業則是水上運輸業可以為基隆市帶來豐富的效益。

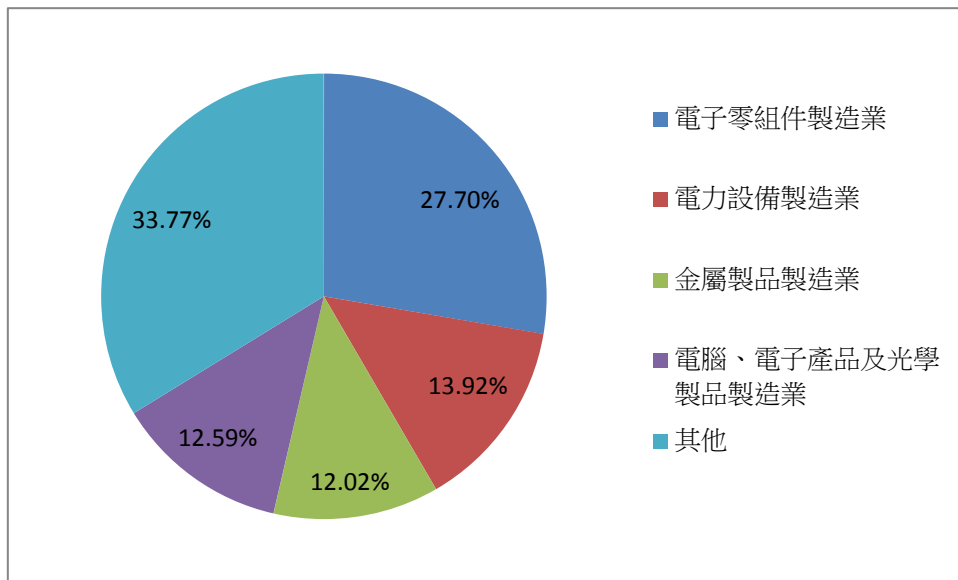


圖 5-3-5 基隆市製造業中項之營業額比例

資料來源：本計畫整理

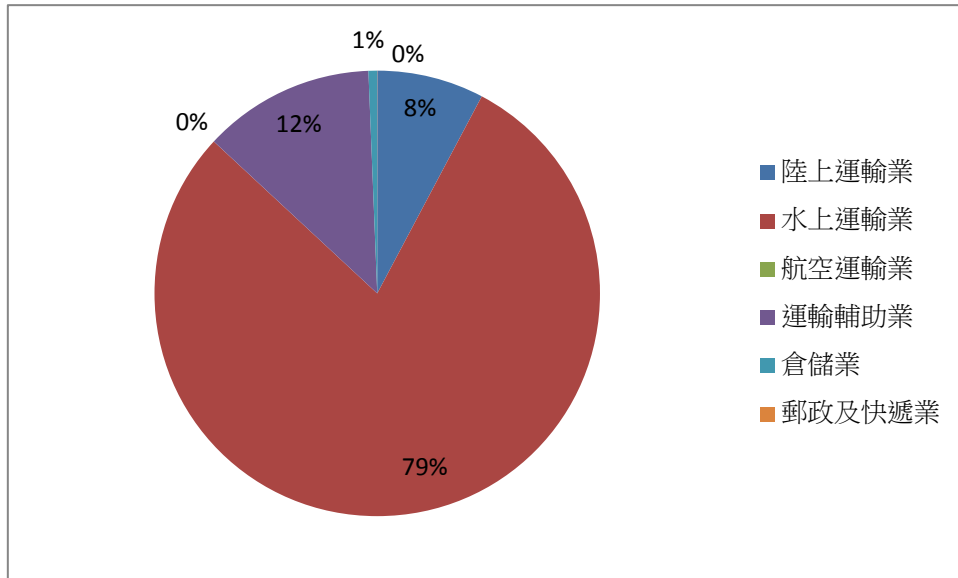


圖 5-3-6 基隆市運輸及倉儲業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、基隆市工業區概況

#### (一)工業區簡介

##### 1.大武崙工業區

###### (1)設立緣起

為提供中小企業設廠及民眾就業機會由經濟部工業局及臺灣省建設廳支持籌畫由基隆市政府與中華工程公司合作開發。

###### (2)地理位置

該工業區位於基隆市安樂區武訓街 59 號，於基隆市西北方，基金三路之大武崙段，距離市中心約五公里，臨近中山高、北二高速公路之基金交流道。

###### (3)廠商概況與工業類別

該工業區屬於都市計劃(甲種工業區)用地，目前設廠家數 87 家，員工人數約為 2,464 人，而工業類別以電力電子製造業、機械設備製造業、其他雜項製品製造業為主。

###### (4)服務中心

為配合政府再造，提昇政府效能，民國九十一年四月一日瑞芳工業區與大武崙工業區合併為大武崙兼瑞芳工業區服務中心。

###### (5)工業區廠商行業類別

由表 3-2-54 該工業區產業類型主要是以電力電子製造業、機械設備製造業、其他雜項製品製造業為主。分別 16.09 %、19.54 %及 16.1 %。

表 5-3-15 工業區廠商行業類別

| 廠商行業類別     | 家數 | 家數比例(%) | 面積(公頃) | 面積比例(%) |
|------------|----|---------|--------|---------|
| 食品製造業      | 10 | 11.49   | 2.01   | 8.84    |
| 木竹製品製造業    | 3  | 3.45    | 0.66   | 2.94    |
| 傢俱及製品製造業   | 1  | 1.15    | 0.18   | 0.79    |
| 電力電子製造業    | 14 | 16.09   | 3.98   | 17.47   |
| 金屬製品製造業    | 4  | 4.60    | 0.95   | 4.17    |
| 機械設備製造業    | 17 | 19.54   | 4.95   | 21.74   |
| 化學製品製造業    | 2  | 2.3     | 0.44   | 1.95    |
| 橡膠製品製造業    | 2  | 2.3     | 0.35   | 1.54    |
| 非金屬礦物製品製造業 | 10 | 11.5    | 2.58   | 11.32   |
| 基本金屬工業     | 4  | 4.6     | 1.16   | 5.12    |
| 精密器材製造業    | 2  | 2.3     | 0.70   | 3.08    |
| 運輸工具製造業    | 4  | 4.6     | 0.78   | 3.46    |
| 其他雜項製品製造業  | 14 | 16.1    | 4.00   | 17.58   |

資料來源：本計畫整理

## 2.六堵科技園區（原稱六堵工業區）

中華民國基隆市建設局所創辦的工業區，位於今臺灣基隆市七堵區六堵里。1994年3月1日，臺灣省政府將六堵工業區移交基隆市政府。2008年1月24日，基隆市政府同意六堵工業區改為六堵科技園區。

### (1)地理位置

六堵科技園區位於基隆市七堵區六堵里，東界基隆河以東七堵市區，北臨中山高速公路，南鄰明德二路和縱貫線（北段），西界為基隆河以西百福社區，在基隆市工業區中最接近基隆港。

## 肆、宜蘭縣產業概況

### 一、宜蘭縣產業環境簡介

宜蘭縣位於臺灣北部，轄區內行政上劃分為1市、3鎮、8個鄉，行政院經建會將該縣劃歸為臺灣北部區域，全區面積為2143.63平方公里。縣內有宜蘭縣與北迴線鐵路、國道五號、臺2、7、9線省道及縣道191、192、196等交通道路，其中雪隧開通之後，大幅縮短了臺北宜蘭往來的時間，交通更為便捷。宜蘭縣目前產業發展主要核心為化學材料製造業、非金屬礦物製品製造業、基本金屬製造業、食品製造業及旅遊休閒服務業。

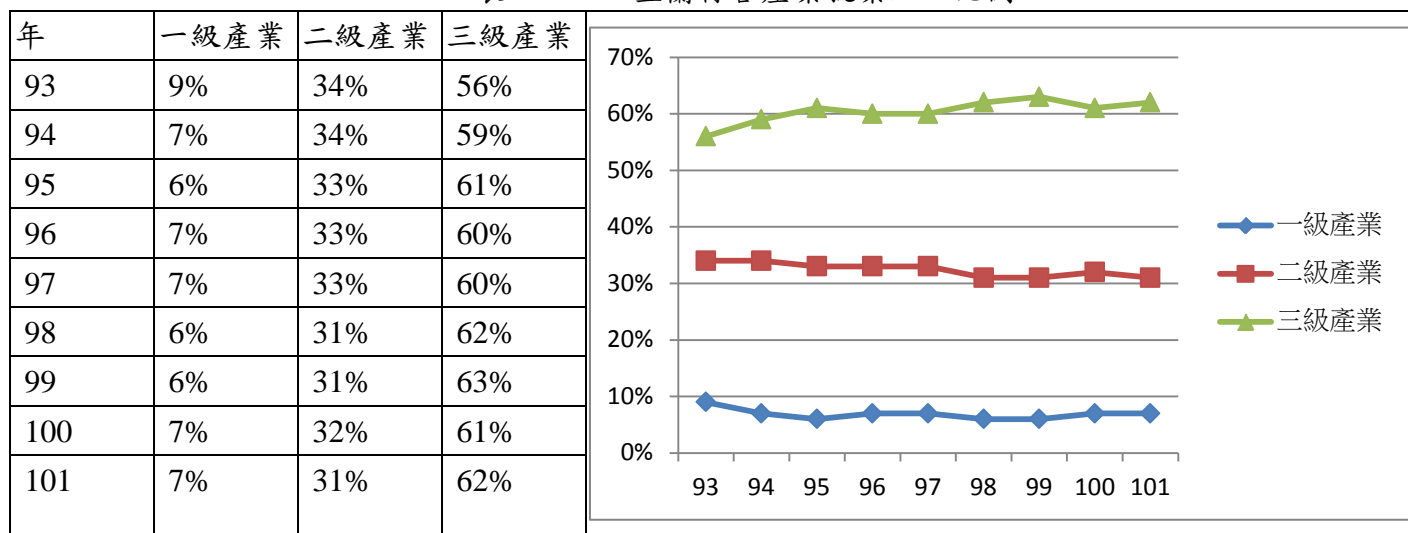
表 5-3-16 宜蘭縣產業環境簡介

|              |                           |                           |
|--------------|---------------------------|---------------------------|
| 面積(2014年10月) | 2,143 平方公里                |                           |
| 人力素質         | 總人口(2014年9月)              | 458.88 萬人                 |
|              | 就業人口(2012年)               | 21.2 萬人                   |
|              | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013年12月) | 一級產業 7%、二級產業 31%、三級產業 62% |
| 產業結構         | 該縣市內公司行號登記家數(2013年12月)    | 22,300 家                  |
|              | 一級產業(2012年10月)            | 241 家，占該縣市產業總家數 1.1%      |
|              | 二級產業(2012年10月)            | 3,671 家，占該縣市產業總家數 16.6%   |
|              | 三級產業(2012年10月)            | 18,165 家，占該縣市產業總家數 82.3%  |

資料來源：行政院主計處、宜蘭縣政府，本計畫整理

由下表可以看出宜蘭縣是以第三級產業為主，不管是在就業人口所占比例或是營業額皆是最高。就業人口部分第三級產業是逐年微量增加。相對的，一、二級產業趨於緩慢的減少。而第三產業類型當中企業單位是以批發及零售業及住宿及餐飲業為最多，但就其營業額占總三級產業比例來看則是批發及零售業醫療保健及社會工作服務業為多，分別是 57% 及 12%。

表 5-3-17 宜蘭縣各產業就業人口比例



資料來源：行政院主計處人力資源年報，100年，本計畫整理

## 二、宜蘭縣之產業發展

### (一)概況

表 5-3-18 宜蘭縣核心產業簡述

|            |   |
|------------|---|
| 宜蘭縣核心產業    | 說明  |
| 旅遊休閒服務業    | 武荖坑風景區、宜蘭和平公園、湯圍溝公園、頭城海水浴場                              |
| 化學材料製造業    | 龍德工業區<br>利澤工業區  |
| 非金屬礦物製品製造業 |   |
| 基本金屬製造業    |   |
| 食品製造業      |   |
| 未來產業發展重點產業 | 深層海水產業、太陽光電產業、通訊知識服務產業、數位內容產業、鼓勵符合要求之企業進駐利澤工業區與蘇澳自由貿易港區 |

資料來源：第一銀行徵信處，2013年；本計畫整理

### (二)核心產業

表 5-3-19 宜蘭縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額

| 宜蘭縣  |                | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數<br>(人) | 營業額      |        |
|------|----------------|--------------|--------------|----------|--------|
|      |                |              |              | (千元)     | (%)    |
| 一級產業 |                | --           |              | --       |        |
| 二級產業 | 礦業及土石採取業       | 32           | 237          | 1095358  | 0.95%  |
|      | 製造業            | 2014         | 22319        | 83320212 | 72.60% |
|      | 電力及燃氣供應業       | 8            | 88           | 584536   | 0.51%  |
|      | 用水供應及污染整治業     | 64           | 226          | 400974   | 0.35%  |
|      | 營造業            | 2211         | 12059        | 29364124 | 25.59% |
| 三級產業 | 批發及零售業         | 9186         | 23261        | 61741569 | 57.31% |
|      | 運輸及倉儲業         | 885          | 3485         | 9153623  | 8.50%  |
|      | 住宿及餐飲業         | 2948         | 8447         | 9812909  | 9.11%  |
|      | 資訊及通訊傳播業       | 75           | 424          | 1151920  | 1.07%  |
|      | 金融及保險業、強制性社會安全 | 61           | 628          | 1727856  | 1.60%  |
|      | 不動產業           | 332          | 1165         | 2326891  | 2.16%  |
|      | 專業、科學及技術服      | 642          | 1565         | 2020665  | 1.88%  |



|                  |      |      |          |        |
|------------------|------|------|----------|--------|
| 務業               |      |      |          |        |
| 支援服務業            | 420  | 2606 | 1781829  | 1.65%  |
| 教育服務業            | 352  | 1236 | 774829   | 0.72%  |
| 醫療保健及社會工作<br>服務業 | 539  | 8758 | 12549833 | 11.65% |
| 藝術、娛樂及休閒服<br>務業  | 396  | 1111 | 1743292  | 1.62%  |
| 其他服務業            | 2135 | 3087 | 2955414  | 2.74%  |

資料來源：行政院主計處，100年，本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故可看出在宜蘭縣二級產業中是以製造業的營業額最高，而三級產業則是批發及零售業最多；在如下圖所示，可以知道製造業是基本金屬製造業的營收最多，三級的批發及零售業則是食品、飲料及菸草製品批發業可以為宜蘭縣帶來良好的收益。

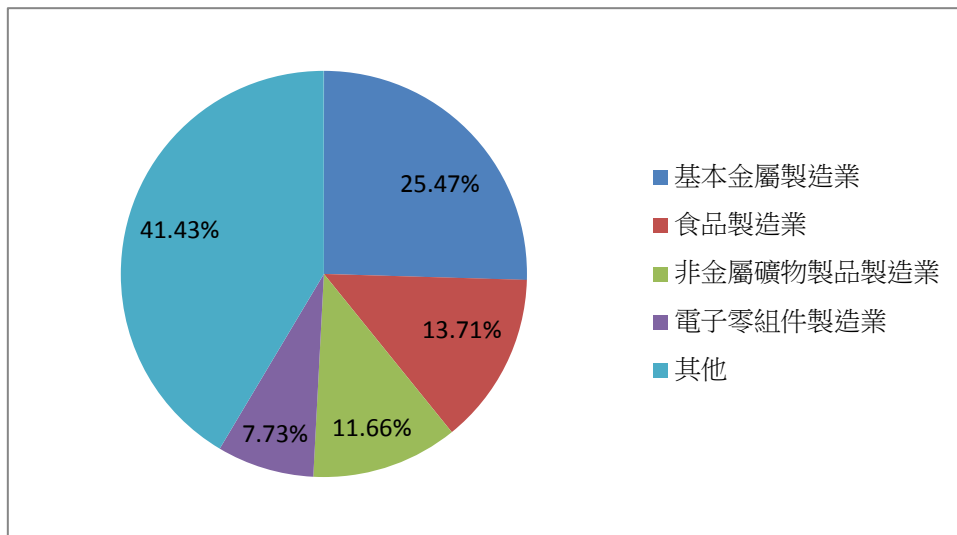


圖 5-3-7 宜蘭縣製造業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

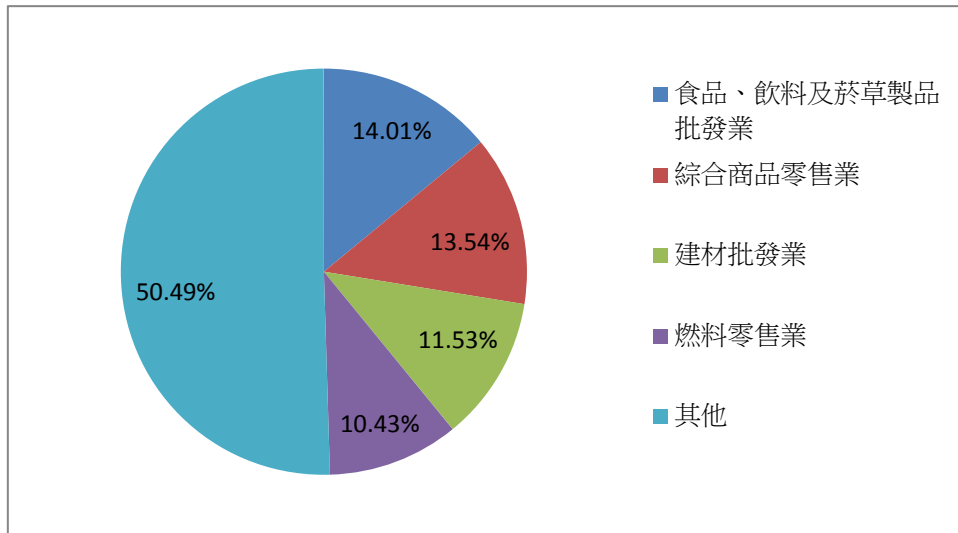


圖 5-3-8 宜蘭縣批發及零售業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、宜蘭縣工業區概況

#### (一) 工業區簡介

都市計畫工業區面積達 613.97 公頃，遍布各鄉鎮市且使用狀況不一，目前雖已放寬乙種工業區使用項目，但不免缺乏都市發展整體視野且常有違規情事。北宜高通車後，沿線土地開發壓力大增，為合理有效利用都市計畫土地，避免在缺乏整體規劃下各自檢討、零星變更可能導致之不合理情形，本府正辦理「宜蘭縣都市計畫工業區通盤檢討規劃」。

#### 1. 龍德工業區

##### (1) 設立緣起與開發經過

龍德工業區係由經濟部工業局策劃推動，中興工程顧問公司負責工程設計、監造，中華工程公司負責開發施工，於民國 66 年 11 月開發，至 67 年 12 月底完成。

##### (2) 地理位置

該工業區位於宜蘭縣五結鄉利工二路 46 號，於宜蘭縣蘇澳鎮之北端，西距冬山火車站約 3.5 公里處，東南距蘇澳港約 4.5 公里，對外交通便捷。

##### (3) 廠商概況與工業類別

該工業區屬於非都市土地工業區，目前設廠家數 253 家，員工人數約為 4,556 人，而工業類別以食品製造業、非金屬礦物製品製造業、金屬製品製造業為主。

##### (4) 服務中心

本工業區依獎勵投資條例規定，設立服務中心，以管理維護全區公共設施及服務廠

商，設有行政、服務、環保三組，所負責的主要工作有八項：

- a. 廠商建廠服務，成為廠商與各級單位的溝通橋樑。
- b. 協助廠商與就業機構聯繫，辦理求才求職，與地方居民緊密的結合。
- c. 辦理工業區內工廠設立，變更登記等到廠服務工作。
- d. 由服務中心積極推動廠商協進會成立睦鄰小組，以謀求工業區內共同事物的推動。
- e. 舉辦社教文康活動，協助廠商解決員工休閒活動問題，促進勞資和諧。
- f. 進行公共設施管理維護，並訂有經常性管理維護計劃，以提昇工業區形象。
- g. 設置污水處理廠，協助廠商進行污水處理，避免工業區產生的污染衝擊。
- h. 協助工廠有關垃圾委託清運事宜。

#### (5) 工業區廠商行業類別

由表 3-2-56 得知該工業區產業類型主要是以非金屬礦物製品製造業、金屬製品製造業、機械設備製造修配業為主。分別 14.4%、14% 及 20.8%。

表 5-3-20 宜蘭縣工業區現況介紹一覽表

| 縣市        | 權責單位   | 地點         | 開發、建成時間 | 廠家數/產值                | 面積(公頃) | 主要產業   | 使用狀況       |
|-----------|--------|------------|---------|-----------------------|--------|--|------------|
| 宜蘭縣       | 經濟部工業局 | 龍德工業區      | 民 66-67 | 253 家/<br>545.9<br>億元 | 236.09 | 食品製造業、<br>非金屬礦物製<br>品製造業、金<br>屬製品製造<br>業、機械設備<br>製造修配業           | 生產中：94.86% |
|           |        |            |         |                       |        |  | 建廠中：0%     |
|           |        |            |         |                       |        |  | 歇業：1.58%   |
|           |        |            |         |                       |        |  | 停工：1.98%   |
|           |        |            |         |                       |        |  | 未建廠：1.58%  |
|           | 經濟部工業局 | 利澤工業區      | 民 84-95 | 149 家/<br>396.8<br>億元 | 329.05 | 食品製造業、<br>電子零組件製<br>造業、電腦、<br>電子產品及光<br>學製品製造<br>業、機械設備<br>製造修配業 | 生產中：55.7%  |
|           |        |            |         |                       |        |  | 建廠中：7.38%  |
|           |        |            |         |                       |        |  | 歇業：1.34%   |
|           |        |            |         |                       |        |  | 停工：0%      |
|           |        |            |         |                       |        |  | 未建廠：35.57% |
| 宜蘭園區      |        | 行政院國家科學委員會 |         |                       |        |  | 尚待提案計畫中    |
| 大南澳深層海水園區 |        | 其它         |         |                       |        |  | 尚待提案計畫中    |

資料來源：101 年經濟部工業局龍德兼利澤工業區服務中心，本計畫整理

表 5-3-21 工業區廠商行業類別

| 廠商行業類別           | 家數 | 家數比例(%) | 面積(公頃) | 面積比例(%) |
|------------------|----|---------|--------|---------|
| 食品製造業            | 23 | 9.20    | 10.96  | 6.23    |
| 飲料製造業            | 1  | 0.40    | 0.15   | 0.09    |
| 紡織業              | 3  | 1.20    | 3.63   | 2.06    |
| 木竹製品製造業          | 6  | 2.40    | 3.59   | 2.04    |
| 紙漿、紙製品製造業        | 6  | 2.40    | 5.56   | 3.16    |
| 石油及煤製品製造業        | 11 | 4.40    | 3.62   | 2.06    |
| 化學材料製造業          | 9  | 3.60    | 50.38  | 28.66   |
| 化學製品製造業          | 8  | 3.20    | 3.24   | 4.48    |
| 藥品製造業            | 3  | 1.20    | 1.44   | 0.82    |
| 橡膠製品製造業          | 3  | 1.20    | 0.56   | 0.32    |
| 塑膠製品製造業          | 10 | 4.00    | 3.77   | 2.15    |
| 成衣、服飾品及其他紡織製品製造業 | 2  | 0.80    | 0.97   | 0.55    |
| 非金屬礦物製品製造業       | 36 | 14.40   | 23.86  | 13.58   |
| 基本金屬製造業          | 4  | 1.60    | 3.84   | 2.18    |
| 金屬製品製造業          | 35 | 14.00   | 17.20  | 9.79    |
| 電子零組件製造業         | 8  | 3.20    | 5.00   | 2.85    |
| 電力設備製造業          | 8  | 3.20    | 10.54  | 6.00    |
| 機械設備製造修配業        | 52 | 20.80   | 17.99  | 10.24   |
| 汽車及其零件製造業        | 7  | 2.80    | 3.33   | 1.89    |
| 其他運輸工具製造業        | 2  | 0.80    | 0.74   | 0.42    |
| 電信業              | 1  | 0.40    | 0.39   | 0.22    |
| 其他製造業            | 9  | 3.60    | 4.32   | 2.4     |
| 電腦、電子產品及光學製品製造業  | 3  | 1.20    | 0.71   | 0.40    |

資料來源：101 年經濟部工業局龍德兼利澤工業區服務中心，本計畫整理

## 2.利澤工業區

### (1)設立緣起與開發經過

經濟部工業局為促進宜蘭地區工業發展，於民國 69 年編訂開發利澤工業區。當時於完成臺二線公路以西部份工業區及住宅社區之開發工程後，由於交通不便，投資意願不高，而暫緩開發。民國 76 年，臺塑企業為興建輕油裂解廠，購置本工業區臺二線公路以東約 291 公頃土地；然因地方基於環境考量及污染爭議，致土地未能在法定期限內建廠使用，工業局強制買回重新規劃，增設公共設施系統，俾利中小企業建廠使用。

### (2)地理位置

該工業區位於宜蘭縣五結鄉利工一路二段31號，於宜蘭縣五結鄉與蘇澳鎮交界處；北臨宜 38 號公路，東界海岸防風林，南濱新城溪，西側有臺 2 號公路貫穿其間。本工業區西北距宜蘭市約 17 公里，西離羅東鎮約 6 公里，南蘇澳港約 5 公里，西南隅緊鄰

龍德工業區。北宜高速公路、蘇澳港和羅東火車站近在分近，對外交通運輸十分便捷通暢。

### (3)廠商概況與工業類別

該工業區屬於非都市土地工業區，目前設廠家數 149 家，員工人數約為 1,985 人，而工業類別以食品製造業、電子零組件製造業電腦、電子產品及光學製品製造業為主。

### (4)工業區廠商行業類別

由表 3-2-57 得知該工業區產業類型主要是以金屬製品製造業、電子零組件製造業、機械設備製造修配業為主。分別 10.81%、10.81%及 9.46%。

表 5-3-22 工業區廠商行業類別

| 廠商行業類別           | 家數 | 家數比例(%) | 面積(公頃) | 面積比例(%) |
|------------------|----|---------|--------|---------|
| 食品製造業            | 21 | 14.19   | 13.37  | 7.96    |
| 飲料製造業            | 5  | 3.38    | 2.29   | 1.37    |
| 紡織業              | 3  | 2.03    | 5.53   | 3.29    |
| 成衣、服飾品及其他紡織製品製造業 | 3  | 1.35    | 2.73   | 1.63    |
| 木竹製品製造業          | 2  | 1.35    | 0.87   | 0.51    |
| 化學材料製造業          | 2  | 2.7     | 3.09   | 1.85    |
| 化學製品製造業          | 4  | 6.09    | 5.29   | 3.16    |
| 藥品製造業            | 9  | 0.68    | 0.43   | 0.25    |
| 橡膠製品製造業          | 1  | 1.35    | 2.01   | 1.2     |
| 塑膠製品製造業          | 2  | 2.03    | 2.36   | 1.4     |
| 非金屬礦物製品製造業       | 3  | 7.43    | 3.7    | 2.21    |
| 基本金屬製造業          | 11 | 4.05    | 2.58   | 1.54    |
| 金屬製品製造業          | 16 | 10.81   | 12.18  | 7.25    |
| 電子零組件製造業         | 16 | 10.81   | 64.98  | 38.69   |
| 電腦、電子產品及光學製品製造業  | 4  | 2.7     | 1.37   | 0.82    |

資料來源：101 年經濟部工業局龍德兼利澤工業區服務中心，本計畫整理

## 伍、桃園縣產業概況

### 一、桃園縣產業環境簡介

桃園縣位於臺灣西北部，轄區內行政上劃分為 4 市、2 鎮、7 個鄉，其地理位置鄰近臺北都會區及新竹科學園區，縣內有中正國際機場、中山高、北二高、東西向快速道路、高鐵青埔站等交通上的便捷；且工業區林立，工商繁榮。由下表 3-2-39 可驗證桃園縣二、三級產業人口最為發達，而一級產業人口衰退十分嚴重；二級產業則在近幾年趨於平穩成長；而三級產業則一直保成長的狀態。因此桃園縣早已脫離農林漁牧一級產業

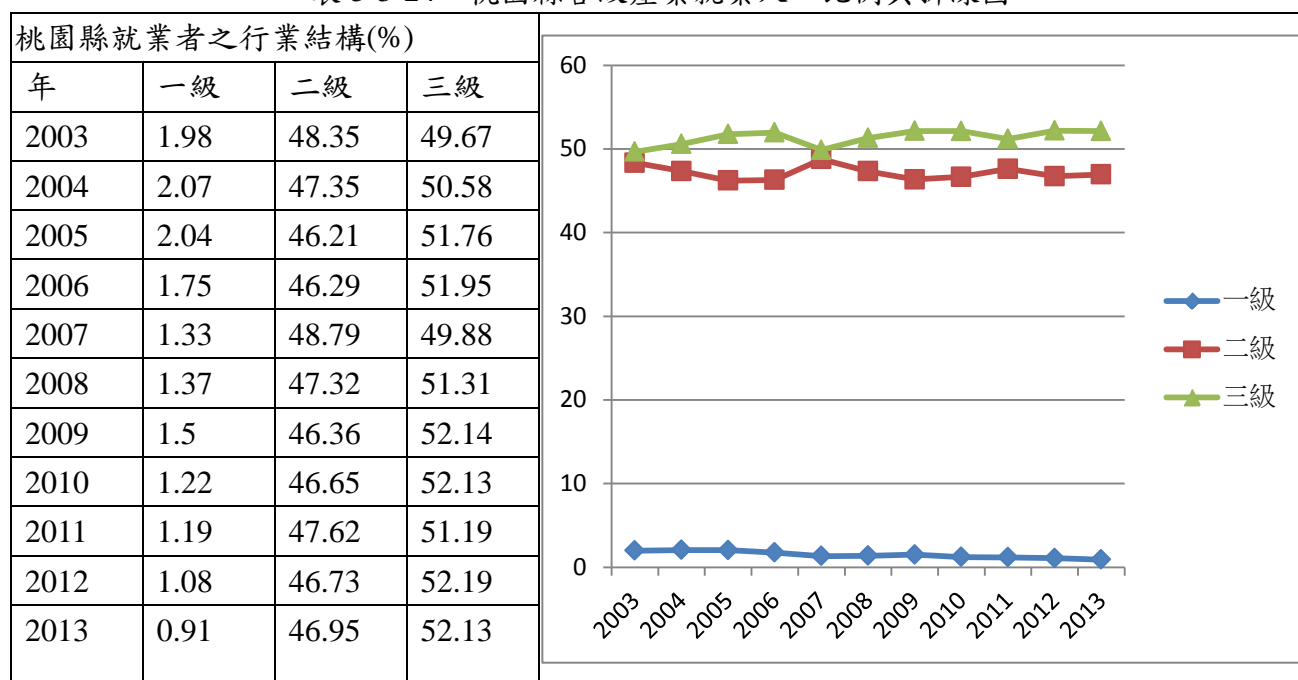
的階段，目前是名符其實工商綜合發展的重鎮。

表 5-3-23 桃園縣產業環境簡介

|              |                           |                                    |
|--------------|---------------------------|------------------------------------|
| 面積(2013年12月) | 1,220.9540 平方公里           |                                    |
| 人力素質         | 總人口(2013年9月)              | 2,054,260 人                        |
|              | 就業人口(2012年)               | 93.8 萬人                            |
|              | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013年12月) | 一級產業 0.91%、二級產業 46.59%、三級產業 52.13% |
| 產業結構         | 該縣市內公司行號登記家數(2013年9月)     | 56,679 家                           |
|              | 一級產業(2012年10月)            | 占該縣市產業總營業額 0.33%                   |
|              | 二級產業(2012年10月)            | 占該縣市產業總營業額 80.48%                  |
|              | 三級產業(2012年10月)            | 占該縣市產業總營業額 19.19%                  |

資料來源：本計畫整理

表 5-3-24 桃園縣各級產業就業人口比例與折線圖



資料來源：本計畫整理

由上述圖表中，呈現桃園縣以二、三級產業共同發展，但三級產業人口必力較高，二級次之，且較難以發現其人口就業比例有向三級產業比例增加的趨勢，而一級產業人口比例最少，且有逐年減少的趨勢。

## 二、桃園縣之產業發展

### (一)概況

桃園縣產業發展以工業及服務業部門發展為主，除製造業、電力燃氣業主要分布在蘆竹鄉及八德市外，其餘產業分布比重最高的前3個鄉鎮市分別為桃園市、中壢市及平鎮市。

表 5-3-25 桃園縣核心產業簡述

| 桃園縣核心產業        | 說明  |
|----------------|---|
| 化學、化工、電訊、資訊    | 青山科學園區及龍園研究園區   |
| 半導體、資訊         | 宏碁龍潭渴望智慧園區  |
| 電線，電纜，半導體、精密機械 | 華亞科技園區  |
| 電子材料，倉儲專區、電動汽車 | 桃園科技工業區   |
| 面板、太陽能         | 龍潭園區現有友達光電、明基材料、輔祥實業、璨圓光電營運中，另有高通顯示器、合晶科技、宏瀨科技、諾發光電等公司即將完成建廠及臺灣日鑛、九堽精密陶屬等公司亦陸續進駐設廠中。<br>未來龍潭園區將建構為光電及太陽能上、中、下游產業創新聚落。 |

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

### (二)核心產業

表 5-3-26 桃園縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年)

| 桃園縣  |            | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數<br>(人) | 營業額        |        |
|------|------------|--------------|--------------|------------|--------|
|      |            |              |              | (千元)       | (%)    |
| 一級產業 |            |              |              | 9,177,746  |        |
| 二級產業 | 礦業及土石採取業   | 14           | 138          | 884175     | 0.02%  |
|      | 製造業        | 13893        | 371877       | 3723277083 | 95.14% |
|      | 電力及燃氣供應業   | 17           | 433          | 33728744   | 0.86%  |
|      | 用水供應及污染整治業 | 583          | 3123         | 15646455   | 0.40%  |
|      | 營造業        | 7745         | 41442        | 139771081  | 3.57%  |
| 三級產業 | 批發及零售業     | 37683        | 133855       | 719255889  | 63.76% |
|      | 運輸及倉儲業     | 3469         | 34447        | 176434963  | 15.64% |
|      | 住宿及餐飲業     | 8033         | 26759        | 36301305   | 3.22%  |

|   |                |      |       |          |       |
|---|----------------|------|-------|----------|-------|
| 業 | 資訊及通訊傳播業       | 579  | 3000  | 8292163  | 0.74% |
|   | 金融及保險業、強制性社會安全 | 758  | 2855  | 8904126  | 0.79% |
|   | 不動產業           | 1705 | 7744  | 47141811 | 4.18% |
|   | 專業、科學及技術服務業    | 3100 | 10257 | 19057984 | 1.69% |
|   | 支援服務業          | 1899 | 29044 | 17735515 | 1.57% |
|   | 教育服務業          | 1297 | 6800  | 5818277  | 0.52% |
|   | 醫療保健及社會工作服務業   | 2081 | 31911 | 68149680 | 6.04% |
|   | 藝術、娛樂及休閒服務業    | 1345 | 5615  | 6516401  | 0.58% |
|   | 其他服務業          | 7115 | 12793 | 14453533 | 1.28% |

資料來源：本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故可以看出桃園縣之產業以二級產業之製造業為主，次高為三級產業的批發與零售業。而其中製造業則以電腦、電子產品與光學製品製造業為大宗，次之為電子零組件製造業；批發與零售業則是機械器具批發業能帶來效益，次之為汽機車及零配件、用品批發業和建材批發業。

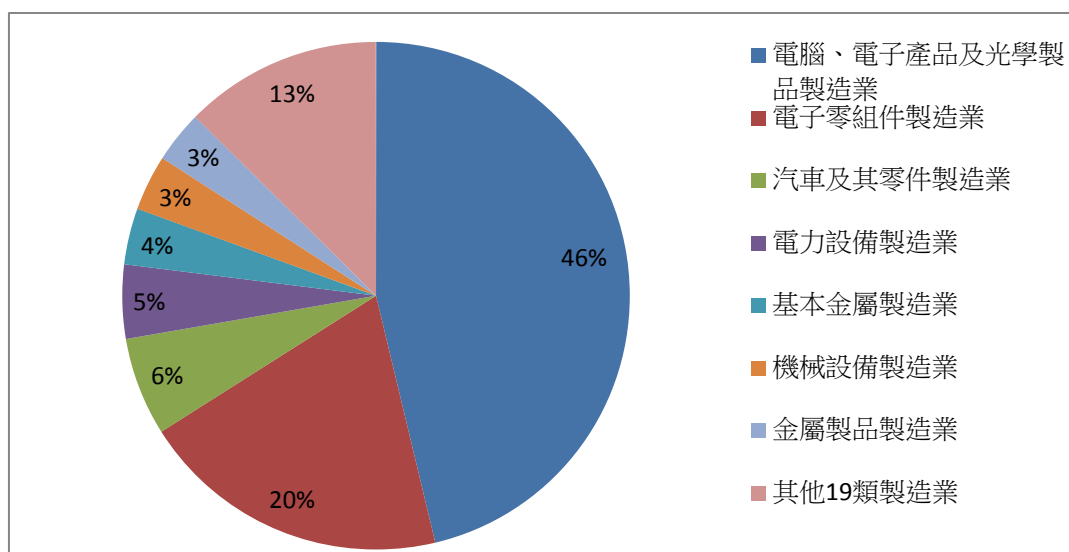


圖 5-3-9 桃園縣製造業中項之營業額比例

資料來源：本計畫整理



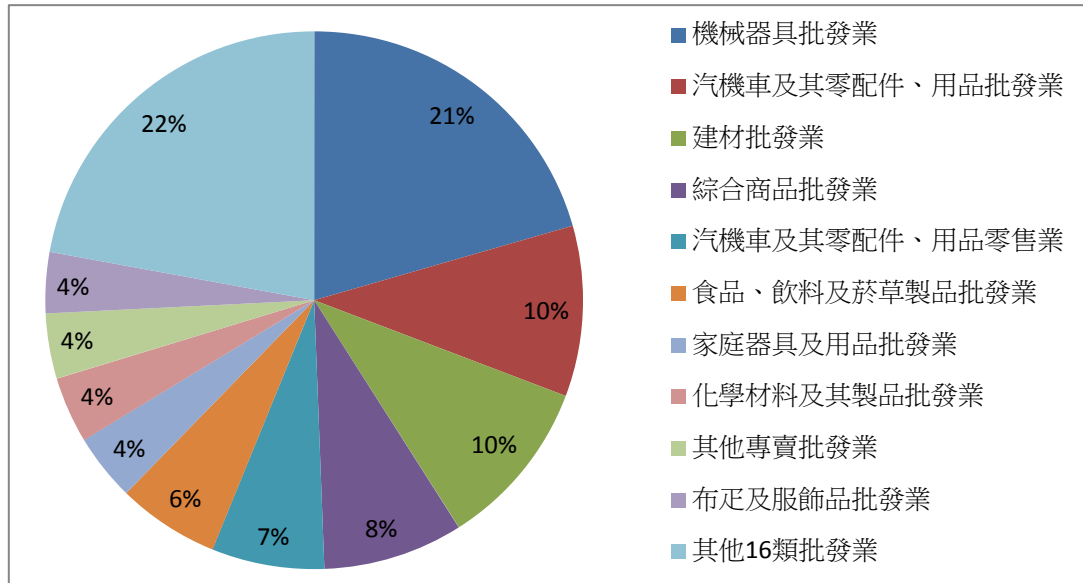


圖 5-3-10 桃園縣批發及零售業中項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、桃園縣工業區概況

#### (一)工業區簡介

根據經濟部工業局（2006）「工業區開發管理年報」資料結果顯示，桃園縣總工業區面積為 10297.1 公頃。其中都市計畫工業區面積為 2951.97 公頃、丁種建築用地面積為 3503.13 公頃；而在編定工業區部分，面積為 3842 公頃，其中由政府所主導開發之工業區為；龜山、大園、觀音、平鎮、中壢、林口工三、楊梅幼獅工業區等 7 處，面積總計：1662.95 公頃。由於該縣工業區，僅有此 7 處工業區有設置服務中心，提供廠商各種協助及管理服務。

#### 1.大園工業區

##### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於桃園縣大園鄉境內，橫跨內海及北港二村，鄰近中正國際機場，距離中山高速公路約 1 公里，連接臺 15 號濱海公路，距桃園、中壢市區約 15 公里，對外交通非常便捷。

##### (2)設立緣起與開發經過

設立大園工業區係為促進桃園縣境內工業的發展，提高國民就業率，並創造一個優良投資環境，由臺灣省建設廳所規劃開發一綜合性工業區。先後分成二期的開發期間，第一期由省住都局負責規劃設計，於民國 67 年 5 月完成，面積 131 公頃；第二期則由唐榮公司負責規劃設計，於民國 73 年 3 月完成，面積 73.38 公頃。故該工業區合計總面積 204.38 公頃，其中建廠用地 173 公頃，社區用地 5.5 公頃，公共設施 25.88 公頃。

### (3)廠商概況與工業類別

該工業區屬綜合工業區，目前設廠家數 160 家，員工人數約 7000 人，而工業類別係以染整、金屬、化學製品為主，其他尚有皮革、塑膠、紡織、紙製品等。

### (4)目標與願景

創造一個優良投資環境，促進桃園縣境內工業的發展提高國民就業率，而開發一綜合性工業區。

## 2.中壢（內壢）工業區

### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於桃園縣中壢市東北方約 1.5 公里處，緊鄰中山高速公路及省道縱貫公路，距離中壢火車站只有 3 公里之遙，中正國際機場也在附近，中壢交流道位於本區西北側，交通可及性高，使得原料和產品的運輸與取得非常容易。

### (2)設立緣起與開發經過

中壢工業區前身為內壢工業區，於民國 56 年由經濟部工業局依據獎勵投資條例規定，委託臺灣土地開發公司開發為綜合性工業區，至 58 年 12 月開發完成，面積為 43 公頃。內壢工業區開發完成後，為配合工業發展與高速公路之興建，乃於民國 61 年籌劃開發中壢擴大工業區，62 年 5 月施工，至 65 年底全部開發完成，開發面積 390 公頃，與原內壢工業區併稱中壢工業區，面積共計 433 公頃。其中，工廠用地佔 311 公頃，公共設施用地佔 120 公頃，其餘則為住宅社區用地。

### (3)廠商概況與工業類別

該工業區為綜合性工業區，廠商共計 397 家（中壢、內壢合計），員工人數約 30000 人，而區內工業類別以金屬製品、電子工業比例最高。其他尚有化工、紡織成衣、運輸工具、機械設備等。

### (4)目標與願景

政府為促進工業發展，增進地方繁榮，並解決工業用地取得的困難，依據獎勵投資條例，在中壢市內壢地區開發了本工業區，提供給興辦工業人低廉的地價及優良的投資環境，以加速國家的經濟發展。

## 3.平鎮工業區

### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於桃園縣西南的平鎮市境內、距中壢市 6 公里、距臺北市約 30 公里，距中山高速公路、北二高速公路約 6 公里，對外交通以中豐路及東西向 66 號快速道路為主。

### (2)設立緣起與開發經過

配合國家經濟建設、創造優良投資環境，解決北部地區興辦工業人設廠用地的問題與繁榮地方經濟。政府於民國 58 年 2 月開發第一期，開發土地面積為 73 公頃，因工

業迅速發展，工業用地不足，政府於民國 67 年 6 月再開發第二期，開發土地面積為 22 公頃，淨水廠為 9 公頃，共計開發土地總面積為 104 公頃。

### (3)廠商概況與工業類別

該工業區為綜合性工業區，目前設廠家數 111 家，員工人數約 7700 人。而工業類別係以機械、紡織、化工、電子電器佔大多數，其餘尚有運輸工具、非金屬礦物製品等。

### (4)目標與願景

配合國家經濟建設、創造優良投資環境，解決北部地區興辦工業人設廠用地的問題與繁榮地方經濟。

## 4.幼獅工業區

### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於楊梅鎮高山里，距臺北市 40 公里，與縱貫鐵路及公路埔心站相距 1 公里。南北高速公路在區內通過，並興建進出高速公路引道，交通十分便利。

### (2)設立緣起與開發經過

該工業區為蔣故總統經國先生於民國 58 年 10 月所指示籌設一個專供青年創業的工業區。該區創建歷經青輔會、經濟部工業局及救國團負責邀請有關單位多次會商，才於 61 年 5 月 8 日順利完成開發工作。

### (3)廠商概況與工業類別

區內大多於民國 63、64 年完成設廠，由 800 餘位青年共同創業，員工數約 6000 人。其主要工業類別為機械、金屬、電子、塑膠、紡織、化工等。

### (4)目標與願景

為了幫助青年創業、解決設廠用地取得困難的問題，而籌設一個專供青年創業的工業區。

## 5.林口工三工業區

### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於林口特定區都市計畫區內，距離臺北 20 公里，設有林口第一交流道銜接工二、工三、工五，林口第二交流道銜接工一、工四工業區，40 米對外聯絡道路 10 條，15 分鐘可達中正或松山機場，距基隆港 40 公里，貨運通關運輸極為便捷。

### (2)設立緣起與開發經過

政府為促進林口地方繁榮，及輔導三重、蘆洲、新莊、板橋、樹林等市鎮之「違章」及地下工廠遷廠，協助臺灣北部地區興辦工業人解決工業用地取得之困難，特於林口特定區內規劃 5 個工業區計 569 公頃。

### (3)廠商概況與工業類別

目前引進投資設廠共 52 家，建廠率達百分之百，員工人數約 5,000 人。而工業類

別除公賣局、中興電工、南亞、臺化、樂利包外，其餘皆為中小企業。以塑膠業 41 家最高，機械、電子居第 2 位。

#### (4)目標與願景

政府為促進林口地方繁榮，及輔導三重、蘆洲、新莊、板橋、樹林等市鎮之「違章」及地下工廠遷廠，協助臺灣北部地區興辦工業人解決工業用地取得之困難，特於林口特定區內規劃工業區。

### 6.龜山工業區

#### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於桃園火車站後方，與內興邦路旁的大排水溝為界，東屬龜山鄉，隸桃園市。縱貫路鄰近工業區，距臺北僅 25 公里，距高速公路中正機場或北二高交流道僅 6 公里。

#### (2)設立緣起與開發經過

民國 53 年政府為提倡工業，促進產業經濟發展，委由臺灣土地開發公司與桃園縣政府配合規劃開發龜山工業區，而於 58 年完成。工業區總面積為 131 公頃，公共設施為 12 公頃，是早期首批開發之綜合性工業區。

#### (3)廠商概況與工業類別

該工業區工廠用地為 119 公頃，廠家數 205 家，係屬綜合性工業區，工業類別分別為紡織染整、金屬、化學、電子、機械、食品等，以紡織染整、金屬、電子類最多，佔總家數 72%。目前開工 175 家，停工 20 家，建廠 10 家，員工總數約達 2 萬餘人。

#### (4)目標與願景

政府為提倡工業，促進產業經濟發展，是早期首批開發之綜合性工業區。

### 7.觀音工業區

#### (1)地理位置與交通狀況

該工業區位於觀音鄉，距臺北 45 公里，桃園市 24 公里，中壢 15 公里，中正機場 7 公里，交通以臺 15 線為主。

#### (2)設立緣起與開發經過

於民國 71 年 2 月起在桃園縣觀音鄉分三期開發，至民國 79 年 12 月完成。開發總面積 632.12 公頃，為綜合性工業區。

#### (3)廠商概況與工業類別

該工業區設廠總家數達 320 家，員工人數約 25,650 人，其中生產中有 292 家，面積 413.82 公頃，完成建廠而尚未生產者有 15 家，面積 15.27 公頃，建廠中有 9 家，面積 7.21 公頃，未建廠者 1 家，面積 4.39 公頃，歇業者 3 家，面積 0.36 公頃，停工者有 3 家，面積 8.32 公頃。工業以化工、金屬、電子電器、紡織染整加工為主，其他尚有塑膠、運輸、冷凍加工食品。

(4)目標與願景

為解決桃園縣濱海四鄉所面臨難題，並為配合政府改善投資環境，因應臺灣北部地區工業引進帶動沿海地區之繁榮，而開發之政策性工業區為配合工業引進用地需求量及開發資金籌措需要，係一綜合性工業區，此項開發對當地的繁榮與發展有極大的貢獻。

表 5-3-27 桃園縣工業區現況介紹一覽表

| 縣市    | 權責單位      | 地點               | 開發、建成時間   | 廠家數/產值                       | 面積          | 主要產業                                 | 使用狀況    |
|-------|-----------|------------------|-----------|------------------------------|-------------|--------------------------------------|---------|
| 桃園縣   | 經濟部工業局    | 林口(工三)工業區        | 民 68-71 年 | 67 家 /369.80 億元              | 119.3081 公頃 | 其他製造業、基本金屬製、金屬製品製造業為主                | 生產中：94% |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 歇業：0%   |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 建廠中：6%  |
|       |           | 龜山工業區            | 民 53-58 年 | 198 家 / 6,085.79 億元          | 131 公頃      | 紡織業、電子零組件製造業、電子產品及光學製品製造業為主          | 生產中：93% |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 歇業：2%   |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 建廠中：5%  |
|       |           | 中壢工業區(綜合性工業區)    | 民 56-65 年 | 493 家 / 1,729 億元             | 432.9 公頃    | 電子零件組件、機械設備製造為主                      | 生產中：93% |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 歇業：4%   |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 建廠中：3%  |
|       |           | 平鎮工業區            | 民 61-68 年 | 137 家 / 999 億元               | 104 公頃      | 電子零組件製造業、機械設備製造修配業、金屬製品製造業、化學材料製造業為主 | 生產中：86% |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 歇業：8%   |
|       |           |                  |           |                              |             |                                      | 建廠中：6%  |
| 幼獅工業區 | 民 58-61 年 | 120 家 / 318 億元   | 61.57 公頃  | 電電子零組件製造業、基本金屬製造業、運輸工具製造修配為主 | 生產中：84%     |                                      |         |
|       |           |                  |           |                              | 歇業：2%       |                                      |         |
|       |           |                  |           |                              | 建廠中：14%     |                                      |         |
| 觀音工業區 | 民 58-80 年 | 360 家 / 2,900 億元 | 632.12 公頃 | 化學製品製業、電子零組件製造業、化學材料製造       | 生產中：94%     |                                      |         |
|       |           |                  |           |                              | 歇業：2%       |                                      |         |
|       |           |                  |           |                              | 建廠中：4%      |                                      |         |

|               |                         |                               |                     |           |  |   |                            |
|---------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------|-----------|--|---|----------------------------|
|               |                         |                               |                     |           |  | 業、金製品製造業、紡織業為主                          |                            |
|               | 大園工業區                   | 民 61-73 年                     | 177 家/<br>3144 億元   | 204.38 公頃 |  | 金屬製品製造業、紡織業、化學材料製造業、化學製品製造業為主           | 生產中：91%<br>歇業：5%<br>建廠中：4% |
| 科技<br>部       | 龍潭科技園區                  | 93 年 1 月 28 日奉行政院核定納入科學工業園區管理 | 11 家/231 億元(2006 年) | 106.94 公頃 | 光電和生技產業(現有友達光電、明基材料、輔祥實業、璨圓光電、高通顯示器、高通創銳訊、合晶科技、宏瀨科技、諾發光電、臺灣日鑛金屬及聯亞科技營運中) | 生產中：54%                                 |                            |
|               |                         |                               |                     |           |  | 歇業：0%                                   |                            |
|               |                         |                               |                     |           |  | 建廠中：46%                                 |                            |
| 國防<br>部       | 國家中山科學研究院               | 民 58 年成立                      |                     |           | 防科技國防科技  | 國防科技(核能研究發展、火箭研究發展、電子研究發展及化學材料科學資源開發研究) |                            |
| 桃園<br>縣政<br>府 | 桃園科技工業區(白玉區)(北)(塘尾區)(南) | 民 86-97 年                     | 21 家                | 274.24 公頃 |  | 電子資訊工業、精密機電工業、半導體工業、電子材料工業車輛及精密零組件工業為主  |                            |

|              |           |               |       |            |   |  |
|--------------|-----------|---------------|-------|------------|---|--|
| 桃園縣政府，臺灣電力公司 | 大潭濱海特定工業區 | 民 89-95 年     |       | 214.73 公頃  | 新設工業區、發電廠為主   |  |
| 桃園縣政府        | 桃園縣環保科技園區 | 民 91-95 年     | 17 家  | 32.26 公頃   | 清潔生產技術相關連之產業、回收再生資源以創造生態化之產業、應用再生資源以轉換成再生產品之產業、開創具新興與策略性之環保技術產業、再生能源產品與系統製造產業、其他經本府核准之關鍵性環境保護相關產業 |  |
| 桃園縣政府工商發展局   | 海湖坑口工業區   | 民國 72 年編列為工業區 | 77 家  | 162.37 公頃  | 機械金屬、科技電子、紡織塑膠、食品藥品、化工建材、倉儲水泥   |  |
| 桃園縣政府工商發展局   | 楊梅幼獅擴大工業區 | 民 86-88 年     | 180 家 | 110 公頃     | 機械金屬、科技電子、紡織塑膠、食品藥品、化工建材、倉儲水泥   |  |
| 桃園縣政府工商發展局   | 烏樹林工業區    | 279 家         | 279 家 | 51 公頃      | 塑膠、鋼鐵、機械設   |  |
| 桃園縣政府工商發展局   | 永安工業區     | 民 68-92 年     | 23 家  | 34.3160 公頃 | 機械製造業、造紙業、運輸業、金屬製造  |  |

| 局           |                         |             |      |            |  | 業  |  |
|-------------|-------------------------|-------------|------|------------|--|--|--|
| 民間投資開發-臺塑集團 | 華亞科技園區                  | 民國 83 年申請開發 | 89 家 | 158 公頃     |  | 臺塑關係企業(南亞)、電子製造業、機械製造業、塑膠、其他製造業                              |  |
| 民間自行開發      | 林口工四工業區(桃園縣高科技工業城第四工業區) | 民國 91 年開發   | 77 家 | 154 公頃     |  | 塑膠工業類、印刷紙張類、應用材料類、鋼鐵業類、物流/貿易業類、預拌業類、電子科技類、電梯業類、電機業類、機械業類、焊接類 |  |
| 民間投資開發-宏碁集團 | 龍潭渴望園區                  | 民 78-94 年   |      | 172 公頃     |  | 光電、電子化資訊管理、科技公司、新應材公司、精密材料                                   |  |
| 民間投資開發-大同集團 | 華映龍潭光電園區                |             |      | 27 公頃      |  | 液晶顯示器、映像管及其關鍵零組件   |  |
| 民間投資開發-日禕紡織 | 日禕紡織報編工業區               |             |      | 5.88 公頃    |  | 各種尼龍、工業用布、成衣、毛線衣等製造加工  |  |
| 民間投資開發-大洋塑膠 | 桃園新屋大洋工業區               |             |      | 10.56 公頃   |  | 塑膠加工製造   |  |
| 民間投資開發-東和   | 東和鋼鐵工業區                 |             |      | 27.3244 公頃 |  | 鋼胚、鋼筋  |  |



|                          |                   |               |               |  |            |                        |  |
|--------------------------|-------------------|---------------|---------------|--|------------|------------------------|--|
|                          | 鋼鐵                |               |               |  |            |                        |  |
|                          | 民間投資開發-美超微電腦、大訊科技 | 美超微科技園區       |               |  | 5.7 公頃     | 伺服器製造、產品檢驗、倉儲、儲配運輸物流產業 |  |
|                          | 民間投資開發-太平洋電線電纜    | 太平洋電線電纜公司楊梅工廠 |               |  | 6.6 公頃     | 高壓電線電纜                 |  |
| 工商綜合區<br>(經濟部推薦，直轄市縣市辦理) |                   | 立興投資股份有限公司    |               |  | 2.4 公頃     | 倉儲物流                   |  |
|                          |                   | 景山投資股份有限公司    |               |  | 4.9385 公頃  | 倉儲物流                   |  |
|                          |                   | 廣豐投資股份有限公司    |               |  | 5.3693 公頃  | 購物中心                   |  |
|                          |                   | 泰豐投資股份有限公司    | 依都市計畫公告實施     |  | 10.3528 公頃 | 購物中心                   |  |
|                          |                   | 樹籽投資股份有限公司    |               |  | 15.816 公頃  | 工商服務及展覽、購物中心           |  |
|                          |                   | 大江投資股份有限公司    | 民國 90 年開幕營運至今 |  | 5 公頃       | 購物中心                   |  |
|                          |                   | 臺茂投資股份        | 民國 88 年開幕營    |  | 5 公頃       | 購物中心                   |  |

|  |            |     |  |           |      |  |
|--|------------|-----|--|-----------|------|--|
|  | 有限公司       | 運至今 |  |           |      |  |
|  | 桂冠投資股份有限公司 |     |  | 2.7382 公頃 | 倉儲物流 |  |

資料來源：本計畫整理

## 陸、新竹市產業概況

### 一、新竹市產之業環境

新竹市共分成三大行政區—東區、北區及香山區，自各具有明顯的地方特色與發展脈絡。東區面積占 33.5206 平方公里，區內以科學園區及清大、交大、工研院等科學、教育文化等特色代表，市政機關與生活機能完備，屬於綜合都市區。北區面積 15.7267 平方公里，面積雖小，卻是新竹市最早開發的地區，舊古蹟林立外，含有新竹機場、南寮漁港等重要據點，堪稱新竹海運與空運的集散地。香山區是最大的行政區，面積有 54.8491 平方公里，區內有新竹著名的玻璃傳統藝術產業，以及海濱生態觀賞與休閒農業地，是產業與觀光休閒、自然生態結合為特色的區域。

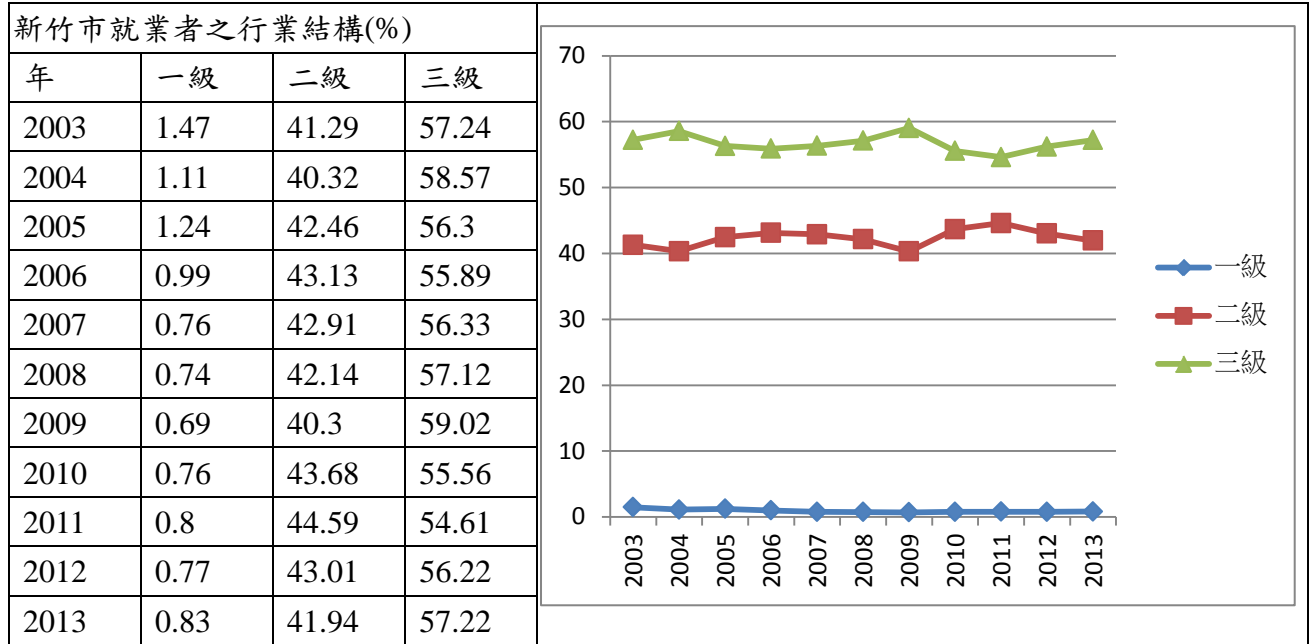
在交通方面，現在因東西向快速道路及茄苳景觀大道，公道五陸續完成通車，上下交流道非常便捷迅速，北二高與中山高在新竹交會，在香山上北二高或中山高或行駛濱海快速道路均相當方便，於市區任何地點到高速公路，只要五分鐘車程便可到達。

表 5-3-28 新竹市產業環境簡介

|                  |                              |                                    |
|------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 面積(2014 年 8 月)   |                              | 104.15 平方公里                        |
| 人<br>力<br>素<br>質 | 總人口(2014 年 8 月)              | 430,644 人                          |
|                  | 就業人口(2013 年 12 年)            | 256,955 人                          |
|                  | 各產業就業人口占總就業人口比重(2013 年 12 年) | 一級產業 0.83%、二級產業 41.94%、三級產業 57.22% |
| 產<br>業<br>結<br>構 | 該縣市內公司行號登記家數(2013 年 12 月)    | 21,985 家                           |
|                  | 一級產業(2013 年 12 月)            | 占該縣市產業總營業額 0.07%                   |
|                  | 二級產業(2013 年 12 月)            | 占該縣市產業總家數 92.14%                   |
|                  | 三級產業(2013 年 12 月)            | 占該縣市產業總家數 7.79%                    |

資料來源：本計畫整理

表 5-3-29 新竹市各級產業就業人口比例與折線圖



資料來源：本計畫整理

由上述圖表中，呈現新竹市以二、三級產業共同發展為主，兩這比例約占新竹市總產業人口的 99%，且三級就業人口比例較高，且近年略有微幅度的增加，二級產業人口則是略微減少，而一級產業人口最少，但無明顯的增減趨勢。

## 二、新竹市之產業發展

### (一)概況

表 5-3-30 新竹市核心產業簡述

| 新竹市核心產業 | 說明  |
|---------|---|
| 半導體、光電  | 新竹科學園區目前年營業額約新臺幣 1.8 兆元，帶動半導體、光電等上、下游產業的發展。                       |
| 商業      | 截至 2010 年 10 月份為止，新竹市登記有案的商號及公司有 26,513 家，其中商業 16,275 家，占 61% 以上， |

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

### (二)核心產業

表 5-3-31 新竹市產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年)

| 新竹市        | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數<br>(人) | 營業額       |     |
|------------|--------------|--------------|-----------|-----|
|            |              |              | (千元)      | (%) |
| 一級產業       |              |              | 1,052,459 |     |
| 二 礦業及土石採取業 | 2            | (D)          | (D)       | --  |

|      |                |      |        |            |        |
|------|----------------|------|--------|------------|--------|
| 二級產業 | 製造業            | 2624 | 162179 | 1671561877 | 96.86% |
|      | 電力及燃氣供應業       | 1    | (D)    | (D)        | --     |
|      | 用水供應及污染整治業     | 136  | 618    | 4176591    | 0.24%  |
|      | 營造業            | 1873 | 12213  | 50016935   | 2.90%  |
| 三級產業 | 批發及零售業         | 8533 | 28963  | 188711482  | 64.34% |
|      | 運輸及倉儲業         | 446  | 3709   | 6427594    | 2.19%  |
|      | 住宿及餐飲業         | 2584 | 8978   | 10820110   | 3.69%  |
|      | 資訊及通訊傳播業       | 248  | 3400   | 12359857   | 4.21%  |
|      | 金融及保險業、強制性社會安全 | 325  | 5042   | 28885467   | 9.85%  |
|      | 不動產業           | 517  | 2376   | 9769932    | 3.33%  |
|      | 專業、科學及技術服務業    | 931  | 4655   | 10332145   | 3.52%  |
|      | 支援服務業          | 496  | 10392  | 5840624    | 1.99%  |
|      | 教育服務業          | 367  | 2199   | 1771331    | 0.60%  |
|      | 醫療保健及社會工作服務業   | 587  | 7643   | 13294830   | 4.53%  |
|      | 藝術、娛樂及休閒服務業    | 338  | 1309   | 1307768    | 0.45%  |
|      | 其他服務業          | 1977 | 3257   | 3783477    | 1.29%  |

資料來源：本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故新竹市之產業以二級產業之製造業為主，次高為三級產業的批發與零售業。而其中製造業則以電子零組件製造業為大宗，次之為電腦、電子產品與光學製品製造業；批發與零售業則是機械器具批發業能帶來效益，次之為汽機車及零配件、用品批發業和其他專賣批發業(如：育樂用品、醫療器材及用品等製造業)。

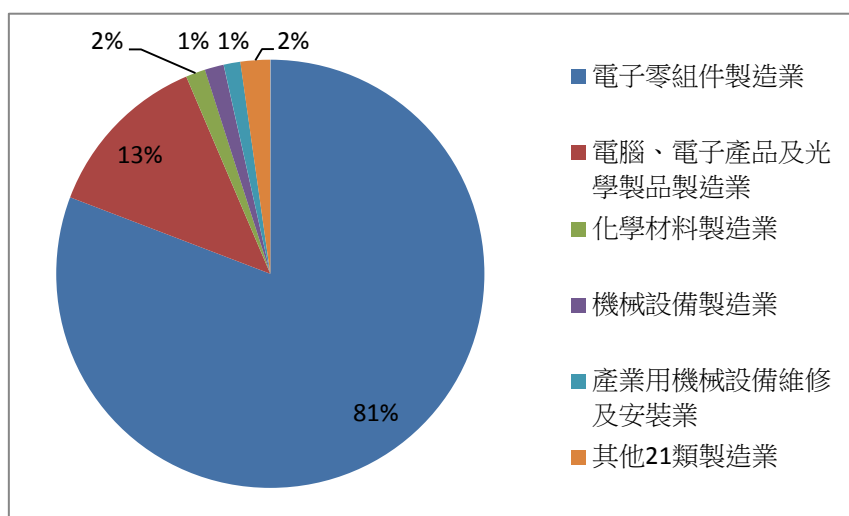


圖 5-3-11 新竹市製造業細項之營業額比例

資料來源：本計畫整理

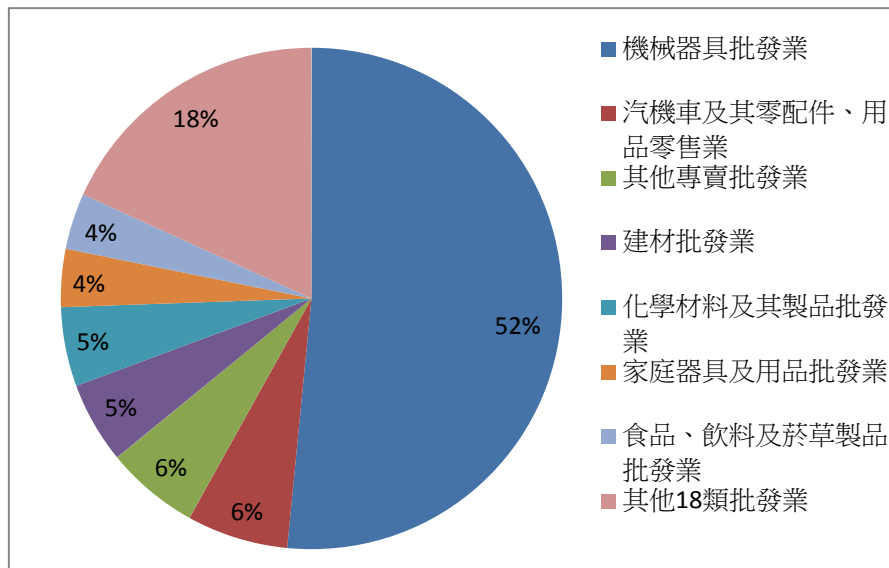


圖 5-3-12 新竹市批發及零售業細項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、新竹市工業區概況

#### (一)工業區簡介

新竹市工商發展投資策進會在新竹市朝向「文化科技城」發展中，積極推動產業升級，已成立近 30 年的新竹科學園區，顯然是新竹高科技產業的指標，也是我國打響了國際知名度的產業，帶動了下游產業的發展。在人力素質方面，博士、碩士排名全臺第一，高等教育的人口比例排名全臺第三，僅次於臺北市及臺中市，充沛的人力資源則因有清華大學、交通大學、中華大學、玄奘大學、新竹教育大學、元培科技大學等六所大專院校的培訓。更有產業界的人才庫，工業技術研究院及食品工業發展研究所，工研院有六千多名員工，為產業需求提供最佳的貢獻與服務。

且未來商業發展勢將成為今後經濟發展重心，且就整個新竹都會區（含新竹縣市、頭份、竹南）而言，地方上已有相當共識，將成為大新竹都會區之經濟發展中心，且以發展商業為主。為提升商業水準及促進商業環境日漸進步，市府積極推動商業現代化，鼓勵民間參與規劃設置工商綜合區，經營大型購物中心，並規劃舊商圈更新事宜，使民眾享有更好的生活品質。

#### 1.新竹科學園區

##### (1)地理位置與交通狀況

新竹科學工業園區橫跨新竹市與新竹縣，面積約 6.5 平方公里，鄰近高鐵新竹站與新竹火車站，主要連外道路為國道一號。

##### (2)設立緣起與開發經過

行政院科技部(原行政院國家科學委員會)於 1980 年 12 月 15 日設立我國第一個科學

園區---新竹科學工業園區。

### (3)廠商概況與工業類別

目前竹科園區的產業聚落主要是半導體產業和光電產業，廠商數已超過 510 家，員工數逾 15 萬人，營業額隨全球景氣更迭而略有起伏，近三年平均約 1 兆元新臺幣，核准的投資額亦超過 1 兆元新臺幣，園區的產業中，從工研院和清交大衍生的公司超過 50 家，大學和科學園區產業間有密切的依存關係。

### (4)目標與願景

引進國外技術人才，帶動國內傳統產業轉型，激勵工業技術升級，以創造我國高科技產業發展契機；精進園區創新與投資環境，並期望促進高科技產業升級，提升園區國際競爭力；建設低碳綠能園區，創造永續發展環境，同時加強產官學研合作，促進產業創新動能。

## 2.香山工業區

### (1)設立緣起

新竹傳統產業發源地之高速公路西側及香山工業區，經「新竹(含香山)都市計畫」第二次通盤檢討，業將該計畫區內之工業區予以轉型指導，其轉型原則為：位於該計畫西側之香山工業區係配合香山工業區區位條件及發展現況，轉型為創意文化產業專用區、休閒文化產業專用區或住商用地；另位於該計畫東側高速公路交流道西側之工業區，則係配合計畫區整體發展定位指示該工業區為科技、學術、生活發展空間，及配合鄰近「新竹科技特定區」、新竹科學工業園區或周圍土地發展狀況，轉型為科技產業專用區或住商用地。

### (2)辦理進度

第一階段先行有條件開放工業區容許使用，於 100 年 2 月公告實施，開始受理工業區容許使用總量管制審查作業。

第二階段針對工業區土地使用分區調整及其他涉及主要計畫變更事項，辦理工業區專案通盤檢討，目前已完成各開發單元之規劃草案，目前刻正辦理都市計畫書圖作業中。

現階段將視後續土地所有權人轉型變更意願辦理都市計畫變更法定程序相關作業事宜，預計於 101 年 5 月底前辦理公開展覽程序。

## 3.竹科技特定區

### (1)設立緣起

源自於新竹科學工業園區特定區計畫，其中屬新竹市轄區部分乃於 95 年 6 月 27 日發布實施「新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)(新竹市部分)」在案。目前新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分及寶山鄉部分)已於 96 年完成都市計畫圖重製檢討及法定程序作業。

根據下表可知，目前新竹市之工業區共 3 處，其中 2 處為新竹市政府所有、另一處則是科技部所有的新竹科學園區，而工業區之主要產業為積體電路造業、光電造業、電腦與周邊製造業等高科技製造產業為大宗。

表 5-3-32 新竹市工業區現況介紹一覽表

| 縣市    | 權責單位              | 地點                   | 開發、建成時間               | 廠家數/產值                | 面積             | 主要產業                          | 使用狀況     |
|-------|-------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|-------------------------------|----------|
| 新竹市   | 科技部               | 新竹科學工業園區             | 民 68-75               | 481 家/<br>11,124.88 億 | 6.5 平方公里       | 積體電路造業、光電造業、電腦與周邊製造業          | 生產中：100% |
|       |                   |                      |                       |                       |                |                               | 歇業：0%    |
|       |                   |                      |                       |                       |                |                               | 建廠中：0%   |
|       | 新竹市政府             | 香山工業區<br>(都市計畫重劃工業區) | 民國 63 年香山都市計畫規劃為香山工業區 |                       | 130.16 公頃      | 機械設備製造修配業、電力機械器材及設備製造修配業、玻璃產業 | 生產中：75%  |
|       |                   |                      |                       |                       |                |                               | 歇業：25%   |
|       |                   |                      |                       |                       |                |                               | 建廠中：0%   |
| 新竹市政府 | 竹科技特定區(都市計畫重劃工業區) | 自民國 90 年開始辦理(籌備中)    |                       | 196.34 公頃             | 規劃為高科技商務產業發展腹地 | 生產中：0%                        |          |
|       |                   |                      |                       |                       |                | 歇業：0%                         |          |
|       |                   |                      |                       |                       |                | 建廠中：100%                      |          |

資料來源：本計畫整理

## 柒、新竹縣產業概況

### 一、新竹縣產業環境簡介

新竹縣位於北部都會圈(北北基)及中部都會圈(中彰投)的銜接軸線上，東南近山丘，西北臨臺灣海峽，地形從東南部向西北逐次降低，有著普遍山多平地少的地形特質。且新竹縣交通發達，縣內交通系統建置較為齊備，有中山高、北二高、縱貫鐵路、東西向快速道路、東南山區外環道、臺三線等主要幹道通過，再加上近年配合臺灣高速鐵路新竹車站之通車營運，未來將規劃發展三鐵共構的交通網絡，期望整合桃園航空城、新竹市的科技城，讓新竹縣朝向快捷生活圈的國際城發展。

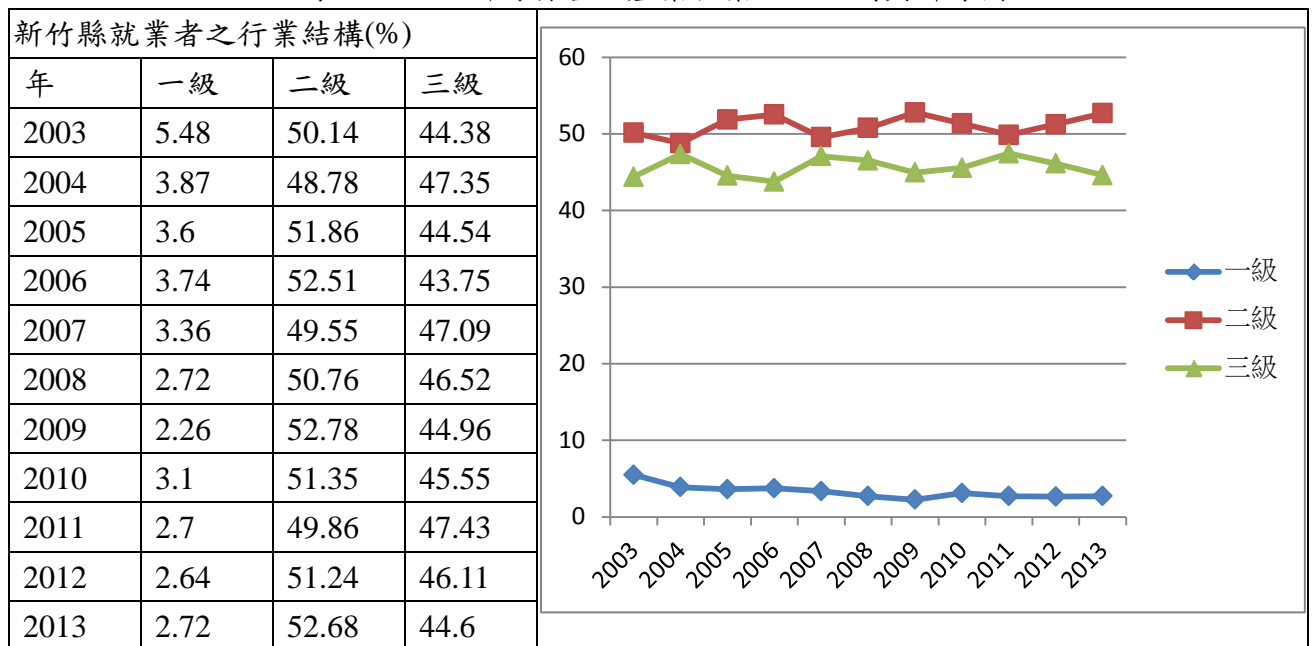
表 5-3-33 新竹縣產業環境簡介

|                |                   |                           |
|----------------|-------------------|---------------------------|
| 面積(2014 年 8 月) |                   | 1,427.54 平方公里             |
| 人<br>力<br>素    | 總人口(2014 年 8 月)   | 535,307 人                 |
|                | 就業人口(2013 年 12 月) | 191,301 人                 |
|                | 各產業就業人口占總就業人      | 一級產業 2.72%、二級產業 52.68%、三級 |

|             |                |                   |
|-------------|----------------|-------------------|
| 質           | 口比重(2013年12月)  | 產業 44.60%         |
| 產           | 該縣市內公司行號登記家數   | 21,757 家          |
| 業<br>結<br>構 | 一級產業(2013年12月) | 占該縣市產業總營業額 0.87%  |
|             | 二級產業(2013年12月) | 占該縣市產業總營業額 83.14% |
|             | 三級產業(2013年12月) | 占該縣市產業總營業額 15.99% |

資料來源：本計畫整理

表 5-3-34 新竹縣各級產業就業人口比例與折線圖



資料來源：本計畫整理

由上述圖表中，呈現新竹縣以二、三級產業共同發展為主，但二級就業人口比例較高，且近年略有有幅度的增加，三級產業人口次多，自 2011 年至今有小幅度的減少，而一級產業人口比例最少，僅佔新竹縣總產業人口的 3% 以下。

## 二、新竹縣之產業發展

### (一)概況

表 5-3-35 新竹縣核心產業簡述

| 新竹縣核心產業               | 說明                 |
|-----------------------|--------------------|
| 電子零組件、電腦、電子產品及光學製品製造業 | 以竹北、湖口、新豐和新埔部分地區為主 |
| 礦業及土石採取               | 以竹東、芎林及橫山等地為主      |



|         |                        |
|---------|------------------------|
| 新竹縣核心產業 | 說明                     |
| 觀光服務    | 以新埔、北埔、峨眉、寶山、尖石及五峰等地為主 |

資料來源：資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

## (二)核心產業

表 5-3-36 新竹縣產業類型(含企業家數、從業人口)與營業額(民國 100 年)

| 新竹縣  |                | 企業單位數<br>(家) | 從業員工數<br>(人) | 營業額       |        |
|------|----------------|--------------|--------------|-----------|--------|
|      |                |              |              | (千元)      | (%)    |
| 一級產業 |                |              |              | 6,425,871 |        |
| 二級產業 | 礦業及土石採取業       | 20           | (D)          | (D)       | --     |
|      | 製造業            | 2822         | 109999       | 820051769 | 95.28% |
|      | 電力及燃氣供應業       | 3            | (D)          | (D)       | --     |
|      | 用水供應及污染整治業     | 135          | 685          | 3166812   | 0.37%  |
|      | 營造業            | 2102         | 10620        | 37457208  | 4.35%  |
| 三級產業 | 批發及零售業         | 8455         | 27210        | 157838124 | 66.28% |
|      | 運輸及倉儲業         | 579          | 6190         | 16717943  | 7.02%  |
|      | 住宿及餐飲業         | 2462         | 6968         | 8601697   | 3.61%  |
|      | 資訊及通訊傳播業       | 168          | 1224         | 3495638   | 1.47%  |
|      | 金融及保險業、強制性社會安全 | 218          | 713          | 2826202   | 1.19%  |
|      | 不動產業           | 462          | 2275         | 12955859  | 5.44%  |
|      | 專業、科學及技術服務業    | 730          | 3743         | 11715936  | 4.92%  |
|      | 支援服務業          | 466          | 7439         | 5692527   | 2.39%  |
|      | 教育服務業          | 338          | 1824         | 1322697   | 0.56%  |
|      | 醫療保健及社會工作服務業   | 585          | 6469         | 8977872   | 3.77%  |
|      | 藝術、娛樂及休閒服務業    | 304          | 2427         | 4709911   | 1.98%  |
|      | 其他服務業          | 1908         | 3187         | 3295240   | 1.38%  |

資料來源：本計畫整理

在上表中之末欄營業額比例，分別為二級與三級產業各自的產業類別比例，故新竹縣之產業以二級產業之製造業為主，次高為三級產業的批發與零售業。而其中製造業則以電子零組件製造業為大宗，次之為電腦、電子產品與光學製品製造業，第三為電力設備製造業；批發與零售業則是機械器具批發業能帶來效益，次之為建材批發業和其他專賣批發業(如：育樂用品、醫療器材及用品等製造業)，第三為燃料零售業。

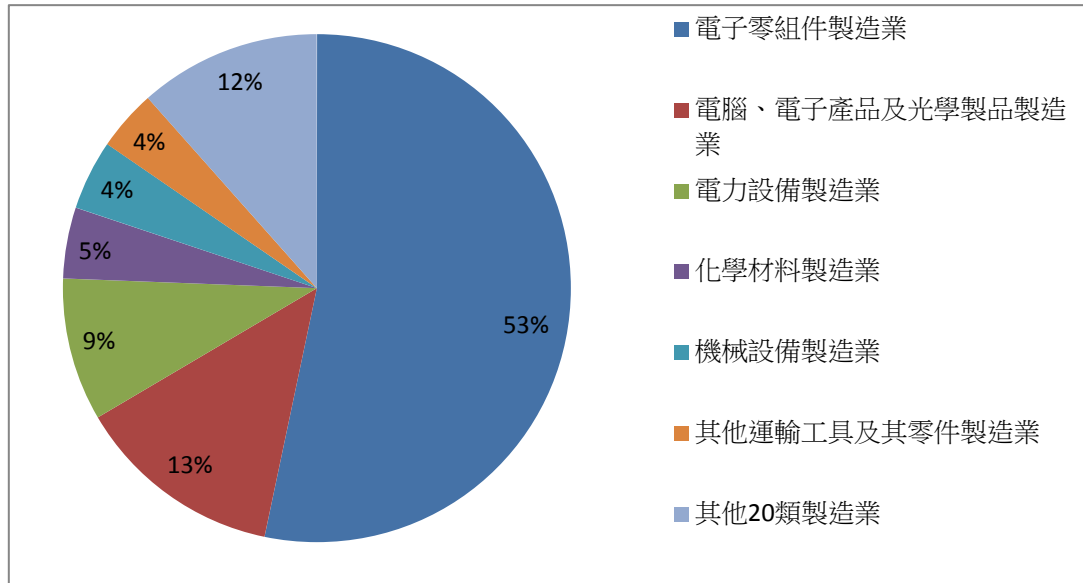


圖 5-3-13 新竹縣製造業細項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

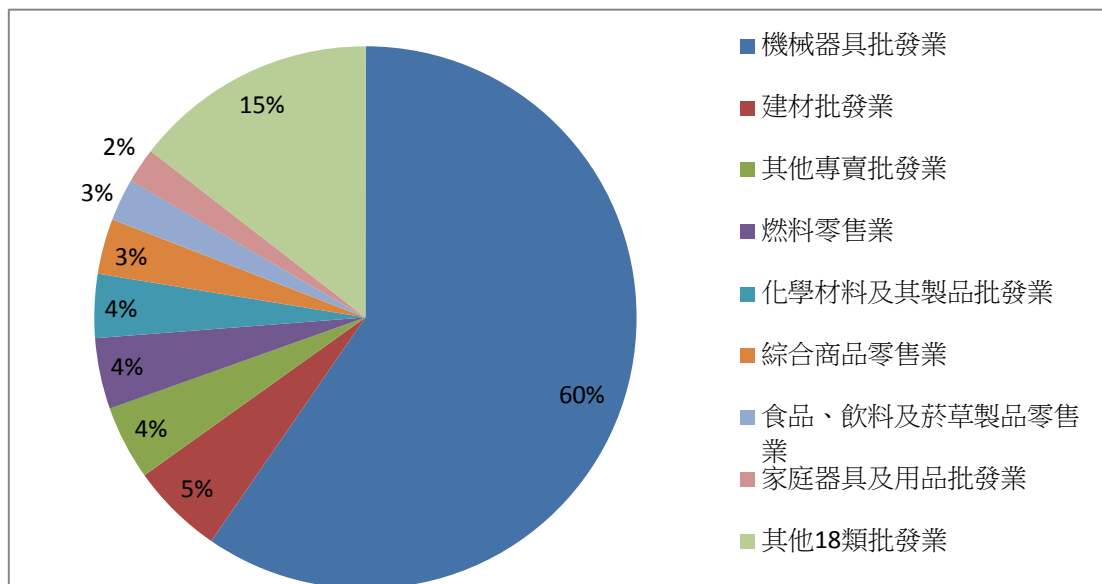


圖 5-3-14 新竹縣批發及零售業細項之營業額比例  
資料來源：本計畫整理

### 三、新竹縣工業區概況

#### (一)工業區簡介

##### 1.新竹工業區

##### (1)地理位置與交通狀況

新竹工業區位於新竹縣湖口鄉鳳山村、東北以新豐溪支流為界，東南臨高速公路，

西南至現有戰車道、西北臨縱貫鐵道。開發面積 226 公頃，包括工廠用地 177 公頃、公共設施用地 28 公頃、住宅社區 21 公頃。而擴大工業區位於新竹工業區之東南，其西北與高速公路與新竹工業區相接，西南以戰車道及現有溪流為界，東南以現有鄉道為界，開發面積 257 公頃，包括工廠用地 179 公頃、公共設施 54 公頃、住宅社區 24 公頃。兩工業區中間以高速公路相隔，並設有交流道，故實質上兩工業區係連成一體。

### (2)廠商概況與工業類別

屬於綜合性工業區，分二期開發，總開發面積為 483 公頃。引進廠商其性質分為金屬機械、汽車機車、電機電器、紡織染整、化工樹脂、化妝品，製藥、飼料，食品飲料、紙器木器、陶器玻璃等。廠商約計 342 家，創造了 28,000 個就業機會。

### (3)目標與願景

隨著時間改變，逐漸被高科技產業所取代，盼望在未來能蛻變成一個高科技的工業園區，企業主設廠考量的第一理想的投資設廠場所，帶動整個工業區及地方上的繁榮發展。

## 2.新竹生物醫學園區

### (1)地理位置與交通狀況

位置在新竹縣竹北市「高速鐵路新竹站特定區計畫」已編定為產業專用區 38.1 公頃之土地街廓內，西南距離新竹市區約 8 公里，西北距離新竹縣政府及竹北市公所約 3 公里，北側 120 號縣道為目前基地附近對外聯絡的主要交通幹道。鄰近有臺鐵六家支線(與高鐵共構)，中山高、北二高分在兩側，由中山高竹北交流道或北二高竹林交流道下約 10 分鐘即可到達本基地。

### (2)設立緣起與開發經過

目前積極建設中，該園區緊鄰臺灣高鐵新竹車站、國立臺灣大學竹北校區及國立交通大學竹北校區等學研機構及市區，為臺灣一所大型之生物醫學園區，預定 107 年 4 月啟用。

### (3)目標與願景

發展本園區為國內生醫產業之領航園區、國內外生物醫學及相關領域高科技人才嚮往的創新研發/產業育成的基地，使臺灣成為亞洲區尋求技術加值與產業發展之重要環節。

根據下表可知，目前新竹縣之工業區共 11 處，其中 2 處為經濟部工業局所管理、1 處屬於科技部之新竹生醫園區、1 處為民間單位投資建設、其餘 7 處則是歸屬於新竹縣政府下的不同部門管理，而工業區之主要產業為電子零組件製造業、半導體零件製造業、電子材料製造業、生物技術製造業及高階醫療器材製造業等高科技製造產研發產業為大宗。

表 5-3-37 新竹縣工業區現況介紹一覽表

| 縣市           | 權責單位           | 地點                   | 開發、建成時間                     | 廠家數/產值                      | 面積       | 主要產業                      | 使用狀況    |  |
|--------------|----------------|----------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------|---------------------------|---------|--|
| 新竹縣          | 經濟部工業局         | 新竹工業區                | 民 64-72                     | 619 家/<br>5,908 億           | 517 公頃   | 電子零組件製造業、機械設備製造業、金屬製品製造業  | 生產中：93% |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 歇業：0%   |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 建廠中：7%  |  |
|              |                | 臺灣知識經濟旗艦園區           | 籌備計畫中                       |                             |          |                           |         |  |
|              | 科技部            | 新竹生物醫學園區             | 民 92-107(預計完成)              | 已核准入區廠商 31 家                | 38.1 公頃  | 生物技術製造業、新藥研發及高階醫療器材製造業    | 生產中：57% |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 歇業：0%   |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 建廠中：43% |  |
|              | 新竹縣工商發展投資策進會   | 臺元科技園區               | 民 89-103 (預計完成), 即第 6 期開發階段 | 已核准入區廠商超過 250 家 / 約 3,000 億 | 16.53 公頃 | 半導體零件製造業、電子材料製造業、IC 電子製造業 | 生產中：95% |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 歇業：0%   |  |
|              |                |                      |                             |                             |          |                           | 建廠中：5%  |  |
|              | 民間自提開發案        | 國際綠能智慧園區             | 籌備計畫中                       |                             |          |                           |         |  |
| 新竹縣政府國際產業發展處 | 新竹縣中崙段工業區      | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |
|              | 五華工業區 (芎林工業用地) | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |
|              | 新埔工業區          | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |
|              | 北埔工業區          | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |
|              | 新竹縣大早工業區       | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |
|              | 鳳山工業區          | 資料屬於該單位內部所有、使用，暫不開放。 |                             |                             |          |                           |         |  |

資料來源：本計畫整理

## 捌、各縣市重點產業整理

表 5-3-38 臺北各縣市二級產業從業人員與生產毛額前三名之產業(按中類分)

|     | 從業人員              | 生產毛額              |
|-----|-------------------|-------------------|
| 臺北市 | 1.化學材料製造業         | 1.化學材料製造業         |
|     | 2.專門營造業           | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
|     | 3.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 3.石油及煤製品製造業       |
| 新北市 | 1.電子零組件製造業        | 1.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
|     | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 2.電子零組件製造業        |
|     | 3.金屬製品製造業         | 3.專門營造業           |
| 基隆市 | 1.專門營造業           | 1.專門營造業           |
|     | 2.電子零組件製造業        | 2.電子零組件製造業        |
|     | 3.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 3.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
| 宜蘭縣 | 1.專門營造業           | 1.專門營造業           |
|     | 2.土木工程業           | 2.土木工程業           |
|     | 3.成衣及服飾品製造業       | 3.非金屬礦物製品製造業      |
| 桃園縣 | 1.電子零組件製造業        | 1.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
|     | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 2.電子零組件製造業        |
|     | 3.金屬製品製造業         | 3.汽車及其零件製造業       |
| 新竹市 | 1.電子零組件製造業        | 1.電子零組件製造業        |
|     | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
|     | 3.專門營造業           | 3.專門營造業           |
| 新竹縣 | 1.電子零組件製造業        | 1.電子零組件製造業        |
|     | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 | 2.電腦、電子產品及光學製品製造業 |
|     | 3.專門營造業           | 3.機械設備製造業         |

資料來源：100年工商及服務業普查，本計畫整理

由表 5-3-38 可以看到，在二級產業的部分中，臺北市、新北市、基隆市、桃園縣、新竹市與新竹縣等，無論從業人員抑或生產毛額皆佔一定比例，並且為主要的產業項目，可以得知臺北為電子零組件、電腦電子及光學製品等高科技製造業的重要聚集地。而宜蘭縣從業人員最多的二級產業為專門營造業、土木工程業以及成衣及服飾品製造業為主，與其天然資源及該縣市之產業群聚有關。

表 5-3-39 臺北各縣市三級產業從業人員與生產毛額前三名之產業(按中類分)

|     | 從業人員      | 生產毛額      |
|-----|-----------|-----------|
| 臺北市 | 1.批發業     | 1.金融中介業   |
|     | 2.零售業     | 2.存款機構    |
|     | 3.金融中介業   | 3.批發業     |
| 新北市 | 1.批發業     | 1.批發業     |
|     | 2.零售業     | 2.零售業     |
|     | 3.醫療保健服務業 | 3.醫療保健服務業 |
| 基隆市 | 1.零售業     | 1.運輸輔助業   |
|     | 2.運輸輔助業   | 2.零售業     |
|     | 3.批發業     | 3.醫療保健服務業 |
| 宜蘭縣 | 1.零售業     | 1.零售業     |
|     | 2.批發業     | 2.醫療保健服務業 |
|     | 3.醫療保健服務業 | 3.批發業     |
| 桃園縣 | 1.批發業     | 1.批發業     |
|     | 2.零售業     | 2.零售業     |
|     | 3.醫療保健服務業 | 3.醫療保健服務業 |
| 新竹市 | 1.批發業     | 1.批發業     |
|     | 2.零售業     | 2.金融中介業   |
|     | 3.餐飲業     | 3.零售業     |
| 新竹縣 | 1.批發業     | 1.零售業     |
|     | 2.零售業     | 2.陸上運輸業   |
|     | 3.餐飲業     | 3.醫療保健服務業 |

資料來源：100 年工商及服務業普查，本計畫整理

表 5-3-39 為臺北各縣市三級產業的從業人員數與生產毛額，可以看到各縣市就業人數最多的行業主要是批發與零售業，而金融中介業是臺北市從業人員與生產毛額最高的行業，反映出臺北市作為臺灣的金融中心的角色。基隆則以運輸輔助業為最高生產毛額的產業，也證明基隆仍具有運輸倉儲的重要功能，擔任貨品國內外整合的重要角色。其餘各縣市除零售批發業之外，多以醫療保健服務業、餐飲業為主要產業。值得注意的是，新竹市的金融中介業也佔市內生產毛額一定比例，可以看出新竹市除了高科技製造業之外，也擁有發展金融服務業的潛力與條件。

## 第四節、各縣市未來產業發展

### 壹、未來產業發展重點

#### 一、臺北市

根據本計畫之計畫目的，在此選出臺北市未來具有發展潛力之相關產業，並針對目前為善加利用之資源做出規劃想像。

表 5-4-1 臺北市未來產業發展

| 臺北市產業發展 | 說明  |
|---------|---|
| 文創產業    | 在整合國際藝術村、草山行館及寶藏岩共生聚落之虞，強化各藝術展演空間之聯繫平臺，讓藝文資訊能夠更加流通於藝術工作者以及一般民眾間，以臺北藝術城的概念推廣藝文活動。                                |
| 生技產業    | 有鑑於生技產業在臺蓬勃發展，2010 年全國生技營收更有五成來自臺北市，南港生技園區的設立、北投士林科技園區的規畫以及內湖科技園區的擴編亦提供了生技產業進駐的空間。                              |
| 國際醫療產業  | 臺北市目前有醫學中心 8 家、區域醫院 7 家、地區醫院 22 家、基層診所 3,124 家，醫療資源居冠全國，且全國 76% 參與國際醫療的醫療院所位在臺北市，高密度高水平之醫療環境能夠提供良好的醫療照護與知識交流網絡。 |
| 資通訊產業   | 南港軟體工業園區及內湖科技園區已吸引國內外眾多知名企業總部進駐，位於兩者之企業總部及研發中心數量，已近臺北市總數的三分之一，在產業聚集的空間中江能夠形塑出良好之產業群聚關係，並有系統地管理公業區之外部性病使得效益加乘。   |

資料來源：本計畫製作

#### 二、新北市

未來新北市將重點發展綠色產業、生活創意產業以及在地產業，配合中央節能減碳政策，以「低碳城市」作為發展目標；透過轉型為觀光工廠，加深產業知識與在地文化的結合與認識，擴大輔導特色商圈，創造出傳統產業的新價值；未來將積極鼓勵具發展潛力之地方產業特色(歷史性、文化性或獨特性等特質)，運用創意與美學涵養，透過設計服務能量，引領區域性創意產業風潮，共創文化創意產業與設計服務業永續發展。

表 5-4-2 新北市產業發展重點一覽表

|   | 發展重點            | 計畫開發內容             |
|---|-----------------|--------------------|
| 1 | 林口產業專用區(文大三)產業發 | 3C 工業、精密電子元件工業、技術服 |

|    |                     |  |
|----|---------------------|--|
|    | 展案                  | 務業、營運總部及相關工商服務等產業                                  |
| 2  | 林口中商 36 公有土地產業發展案   | 健康樂活購物商城，包含購物商場、影城、餐飲、旅館、運動中心及休閒設施                 |
| 3  | 淡水區藝術市集暨設計旅館產業發展案   | 藝術展覽場、旅館、餐飲及相關休憩及附屬設施                              |
| 4  | 淡水望高樓段停車場暨文創園區產業發展案 | 停車場及其他附屬設施、視覺藝術產業、音樂及表演藝術產業、文化產業應用展演設施、工藝產業及創意生活產業 |
| 5  | 臺北港特定區計畫            | 濱海遊憩區與遊樂船停泊區、主題娛樂園區、產業經貿園區及海洋文化園區等                 |
| 6  | 樹林產業專用區公有土地產業發展案    | 新興重要策略性產業、工商服務業及其他相關產業等                            |
| 7  | 樹林樹心段商業區公有土地產業發展案   | 購物中心、餐飲、旅館及相關休閒設施等                                 |
| 8  | 新莊副都心商業區產業發展案       | 高強度創新產業中心、高科技企業營運總部、會議展覽中心及商務辦公中心                  |
| 9  | 新莊知識產業園區產業發展案       | 高強度創新產業中心、一般零售、一般服務、餐飲及金融產業                        |
| 10 | 鶯歌區陶瓷段公有土地產業發展案     | 藝術展覽館、陶瓷產業、觀光及文創藝術產業等                              |

資料來源：新北市政府、徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

### 三、基隆市

因應未來基隆市邁向海洋新世紀總體發展定位，並考量「市港合一」再發展合作，為基隆市整體空間發展主軸中心，利用本身地理環境資源，搭配中央為提升臺灣產業聚落發展競爭力優勢來源研擬之各項相關計畫，如小型企業研發創新計畫、地方群聚產業輔導計畫、創意生活產業發展計畫、品牌商圈推展計畫、地方特色產業基金輔導計畫、工業區再生示範計畫等，輔導廠商朝目前占全國 GDP 比重 75% 以上之第三級產業（即服務業）轉型發展，未來產業將以下列面向為發展重心主軸：

表 5-4-3 未來產業發展

| 基隆市產業發展 | 說明   |
|---------|--|
| 休閒農業    | 行政院農委會已核定基隆市七堵瑪陵休閒農業區劃設成為全國 71 個休閒農業區之一，基隆市政府也積極輔導多家農場朝精緻農業方向發展，並與經國管理學院進行產學合作研發新產品與推廣，未來將七堵瑪陵及友納地方將成為一個重要的休閒農業、自然教育推廣與生態旅遊盛地。 |
| 休閒漁業    | 基隆因為自然條件優越，加以鄰近臺北市、新北市都會區，   |



| 基隆市產業發展  | 說明  |
|----------|---|
|          | <p>近幾年結合休閒漁業，逐步發展其他觀光性的產業形態，目前基隆市政府每年持續辦理之鎖管季活動也結合漁會、漁村地區規劃漁業休閒遊憩行程。</p> <p>除八斗子漁港有觀光遊憩碼頭外，為強化和平島地區觀光產業之發展，特辦理「和平島東南側水岸都市更新」計畫，建立特色水岸風情與利用小型港灣之環境條件，以建構完整海上休閒度假地區。</p>  |
| 文化創意產業   | <p>推動基隆河沿岸之工業區及倉儲區朝向文化創意產業發展，其中針對六堵科技園區部分，為促進發展文化創意產業，將該區一帶（現有閒置的法務部法醫研究所倉庫）發展為當代亞太藝術中心，引進附加價值高的當代藝術創作，成為華人當代藝術創作及交易中心及實驗性(音樂、劇團、展覽)之育成場所，以文化帶動周邊地區再發展。</p>   |
| 休閒觀光產業   | <p>繼成功輔導大武崙工業區內第一家廠商毅太衛浴轉型為觀光工廠後，陸續輔導區內廠商如耀集、元璋等轉型為觀光工廠，形成可維持原製造生產本質及帶動周邊產業鏈群集合之新觀光工業聚落，並逐漸帶動大武崙工業區朝向觀光工業區發展，擴大市民就業，提升產業效益。</p>   |
| 大型購物商場產業 | <p>目前基隆市尚缺具規模之大型複合性業種之購物商場，為區別廟口商圈之商業型態，滿足市民日益高升的消費水準及伴隨之消費需求，並促進商業環境發展，提升產業競爭力與市民就業機會，於「基隆市獎勵民間投資自治條例」中納入大型購物商場產業為獎勵投資業種對象，鼓勵符合相關條件之新設大型購物商場業者前來投資。</p>  |
| 都市更新產業   | <p>為配合行政院推動都市更新政策，復興舊市中心商業機能，以及塑造基隆市港灣特色與國家門戶意象等政策目標，選定重要水岸及交通運輸場站且公有土地居多地區推動政府公辦都市更新，其中「基隆火車站都市更新」及「和平島東南側水岸都市更新」獲得中央列為全國 20 處優先示範計畫與「愛臺十二項建設」之一。</p> <p>另「基隆火車站都市更新」已被中央選定為全國都市更新四大產業發展旗艦計畫之首，預估未來效益將可強化基隆交通轉運機能，增加基隆競爭力、邁向國際海洋觀光城市並提振基隆產業發展。</p> |

資料來源：第一銀行徵信處，2013 年

#### 四、宜蘭縣

表 5-4-4 未來產業發展

| 宜蘭縣產業發展  | 說明  |
|----------|---|
| 深層海水產業   | 海洋深層水具有天然豐富微量元素，適合高價值水果與花卉栽培，能活化對人體細胞等優點，宜蘭縣政府規劃開發大南澳深層海水園區，推動觀光理療、包裝飲用水及飲料業與溫室農業發展，並與外縣市食品加工、醫美保養品、健康食品與物流業者合作，開創養生商機。   |
| 太陽光電產業   | 響應政府推動六大旗艦產業，宜蘭縣政府已於 1987 年開發占地 329 公頃之利澤工業區，位於宜蘭縣五結鄉與蘇澳鎮交界處，目前利澤工業區已形成光電產業供應鏈。   |
| 通訊知識服務產業 | 北宜高速公路已於 2006 年 6 月完工通車，大幅縮短宜蘭-臺北間通車時程至 40 分鐘，因此宜蘭縣政府亦規畫「竹科宜蘭城南基地」，提供稅捐、研發獎助金等優惠、鼓勵網通軟體設計、數位晶片等業者進駐。  |
| 數位內容產業   | 宜蘭縣豐富的人文與優美的地理環境，能為文創產業提供良好發展環境，宜蘭縣政府亦期望藉此帶動遊戲軟體、數位學習、行動應用服務產業發展。   |
| 蘇澳自由貿易港區 | 宜蘭縣對於符合自由港貿易區之企業提供免關稅、商品稅等優惠，規劃製造業、承攬運送、貨櫃集散、技術服務與會議展覽等產業發展，現已有電動車與電池模組廠商進駐。  |
| 旅遊休閒服務業  | 宜蘭縣冬山河親水公園、武荖坑風景區、蘇澳冷泉等豐富的自然景觀，加上宜蘭綠色博會等節慶活動，提供豐沛的在地文化，促使政府大力推廣旅遊休閒服務業發展，現有多個開發案件進行如下：<br>宜蘭縣冬山鄉梅花湖渡假村<br>宜蘭縣三星鄉喜來登宜蘭度假酒店<br>清水地區溫泉開發及觀光遊憩利用 BOT 案<br>砲臺山風景區度假山城+纜車系統 BOT 案<br>員山公園溫泉會館 BOT 案 |

資料來源：第一銀行徵信處，2013 年

#### 五、桃園縣

表 5-4-5 桃園縣產業發展重點一覽表

| 桃園縣產業發展 | 說明                         |
|---------|----------------------------|
| 物流      | 具有桃園國際機場便捷國際物流群聚優勢，串聯臺北金融政 |

| 桃園縣產業發展 | 說明  |
|---------|---|
|         | 經中心及新竹科技園區，具有產業群聚效應。<br>為臺北人口密集區之一環，且亦為五大都會生活圈之一，適合物流中心及週邊產業發展。   |
| 光電      | 全國 19 座光電廠，有 13 座設置在桃園，包括華映、友達等，總投資金額超過新臺幣 7,000 億元，年產值達 5,000 億元以上，桃園縣為光電重鎮。                                     |
| 半導體     | 桃園縣有多家半導體代表性業者，日月光為全球最大封裝廠，另南亞、全懋、欣興等亦多位於大桃園地區。   |
| 文化創意    | 桃園有許多在地深耕多年的傳統產業，共同造就桃園成為工商大縣。如傳統產業之紡織業、成衣與服飾業、食品飲料業及汽車零組件業均執全臺牛耳。<br>桃園縣積極整合縣內產業文化館，目前共輔導設立 15 家不同類型的觀光產業文化創新園地。 |
| 航太      | 華航、長榮航太科技、華普等飛機/零組件維修廠商皆在桃園機場設廠；利翔、泰沂等航程電子廠商亦在桃園設立據點，對以航空零組件為發展主軸、航空維修為重點發展項目之航太產業，產生磁吸的產業群聚效應。                   |

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

## 六、新竹市

表 5-4-6 新竹市產業發展重點一覽表

| 新竹市產業發展 | 說明   |
|---------|--|
| 時尚流行精品  | 臺鐵新竹後站都市更新案推動開發時尚中心，交通位置便捷，串聯新竹前站商圈，延伸新竹公園（麗池、玻璃工藝博物館）旅遊動線。                                      |
| 商展及會議顧問 | 新竹科學園區及週邊廠商合計約 400 家，經銷網絡遍及全球，連接國際商務、技術支援人員絡繹不絕，新竹市未來在大型商展會議中心硬體開發上應有突破，隨之而來的展覽、會議舉辦，將造就商務產業活絡。  |
| 運動休閒    | 以新竹市立棒球場為體育園區 BOT 與商圈空間活化計畫構想、新竹監獄遷移整建活化，提出優質住宅環境改造、核定空間商店街延伸、合理人行、車行動線調整與文化產業軸串聯，勾勒更新地區實質再發展計畫。 |
| 養生健康    | 新竹市因科技產業、社會安全架構完善，有足夠條件成為示範城市，結合創新技術開發，實現健康樂活城。<br>據工研院 IEK 報告預估，2025 年我國銀髮族照護相關產值將達新臺幣 3 兆元。    |

|         |   |
|---------|---|
| 新竹市產業發展 | 說明                                      |
| 觀光休閒    | 以竹、苗山光水秀的生態資源結合區域發展觀光休閒活動，成為吸引陸客來臺駐留據點。 |

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

## 七、新竹縣

表 5-4-7 新竹縣產業發展重點一覽表

|         |   |
|---------|---|
| 新竹縣產業發展 | 說明  |
| 生技      | 新竹生物醫學園區為國科會主導型園區，鄰近清華大學、交通大學、財團法人工業技術研究院及國家衛生研究院等學研機構，具研發技術優勢，且擁有資通訊產業規模與異業資金蓄勢投入的新竹科學園區能量。                                  |
| 觀光休閒    | 五峰鄉內山巒起伏綿延，風景秀麗，並融合原住民文化、歷史名將張學良、文人三毛與清泉溫泉等遊憩魅力因子，建設獨具歷史文化、原住民特色、自然山林景緻及天然溫泉之五峰鄉清泉觀光風景區。<br>未來將透過與民間合作規劃興建溫泉會館，帶動周邊景點及相關產業發展。 |

資料來源：徵信處，2013，臺灣各縣市產業現況分析

## 第五節、國際貿易概況

### 壹、臺灣主要連結的國際空間與產業特色

臺灣國際經濟的發展中，佔總體貿易額最高的國家，分別為中港、美、日、韓等地，從貿易額統計中，可得知目前臺灣的產業體系鏈結，是以亞洲為主要鏈結區域。也代表著此亞洲區域內各產業節點或是都會區域的發展趨勢，都將可能對臺灣整體產業鏈結產生牽一髮而動全身影響，更可能中為臺灣帶來新的機會或危機。

表 5-5-1 臺灣進出口前六名國家

| 2013 年出口 |             | 2013 年進口 |             |
|----------|-------------|----------|-------------|
| 相對國      | 千美元         | 相對國      | 千美元         |
| 世界總計     | 305,437,260 | 世界總計     | 269,893,213 |
| 中國大陸     | 81,787,645  | 日本       | 43,161,085  |
| 香港       | 39,433,129  | 中國大陸     | 42,588,412  |
| 美國       | 32,564,070  | 美國       | 25,201,019  |
| 新加坡      | 19,517,867  | 韓國       | 15,767,973  |
| 日本       | 19,222,084  | 沙烏地阿拉伯   | 15,598,495  |
| 韓國       | 12,077,386  | 新加坡      | 8,542,599   |

資料來源：進出口統計局

在產業類別上，臺灣主要出口貿易商品以電機設備及其零件、機械用具及其零件為最多，其中尤其在資訊硬體產業的發展上，多項產品之市佔率皆為世界第一(詳見下表 5-5-2)，顯示臺灣之高科技製造業在國際產業鏈結中的重要性，以及在國內產業中處於領先的地位。在臺北都會區域內，高科技製造業亦為重點產業之一，無論是在全國的尺度或是區域的尺度當中，高科技製造業都將成為左右經濟發展動能的重點因子。正因如此，更需積極的釐清現況優勢與未來課題。

表 5-5-2 臺灣高科技製造業產品市佔率

| 產業分類     | 產品    | 世界市佔率 |
|----------|-------|-------|
| 主要資訊硬體產業 | 筆記型電腦 | 1     |
|          | 液晶監視器 | 1     |
|          | 桌上型電腦 | 1     |
|          | 主機板   | 1     |

|          |       |   |
|----------|-------|---|
| 主要電腦網路產業 | 無線網路卡 | 1 |
|          | 網路電話機 | 1 |
|          | 網路機上盒 | 1 |

資料來源：資策會 MIC，本計畫整理

表 5-2-3 全世界產品市值

| 全世界第一       |         | 全世界第二                  |         | 全世界第三        |         |
|-------------|---------|------------------------|---------|--------------|---------|
| 項目          | 臺灣全球市佔率 | 項目                     | 臺灣全球市佔率 | 項目           | 臺灣全球市佔率 |
| 1.晶圓代工      | 68.3    | 1.可攜式導航器               | 45.3    | 1.印刷電路板      | 16.4    |
| 2. IC 組裝與測試 | 50.8    | 2.IC 載板                | 25.3    | 2.滾珠螺桿       | 14.2    |
| 3. 4.光碟     | 39.6    | 3.薄膜電晶體液晶顯示器 (>10)     | 23.1    | 3.有機發光二極體顯示器 | 4.2     |
|             |         | 4.玻璃纖維                 | 23.0    | 4.無線區域網路     | 0.8     |
|             |         | 5.電解銅箔                 | 23.0    |              |         |
|             |         | 6.薄膜電晶體液晶顯示器 (小於等於 10) | 19.7    |              |         |
|             |         | 7.IC 設計                | 18.6    |              |         |
|             |         | 8.平面顯示器                | 11.4    |              |         |

資料來源：Taiwan Statistical Data 2014，本計畫整理

表 5-2-4 全世界排名產品數量

| 全世界第一  |         | 全世界第二                    |         | 全世界第三    |         |
|--------|---------|--------------------------|---------|----------|---------|
| 項目     | 臺灣全球市佔率 | 項目                       | 臺灣全球市佔率 | 項目       | 臺灣全球市佔率 |
| 1.綠藻工業 | 52.0    | 1.電動輪椅和動力滑板車             | 21.3    | 1.尼龍纖維   | 8.3     |
|        |         | 2.晶矽太陽能電池                | 18.7    | 2.熱塑性彈性體 | 7.7     |
|        |         | 3.ABS 樹脂(丙烯腈-丁二烯-苯乙烯共聚物) | 14.9    | 3.β-胡蘿蔔素 | 5.0     |
|        |         |                          |         | 4.聚酯絲    | 3.1     |

資料來源：Taiwan Statistical Data 2014，本計畫整理

## 貳、影響產業之國際政策與趨勢

臺灣產業體系高度依賴國際貿易，區內重點產業—生產者服務業及高科技製造業對於國際鏈結、網絡的需求，隨著其國際化分工的發展形勢，也逐漸升高。代表著因國際局勢的變遷對區域內產業結構之衝擊也將擴大。以下將簡述近年來可能影響臺灣整體產業結構之重大國際政策，初步理解國內產業發展趨勢，作為臺北都會區域產業發展空間的構想。目前臺灣所面臨不同尺度的國際經濟整合議題大致可表現如圖 X-X-X，並分向敘述如下：

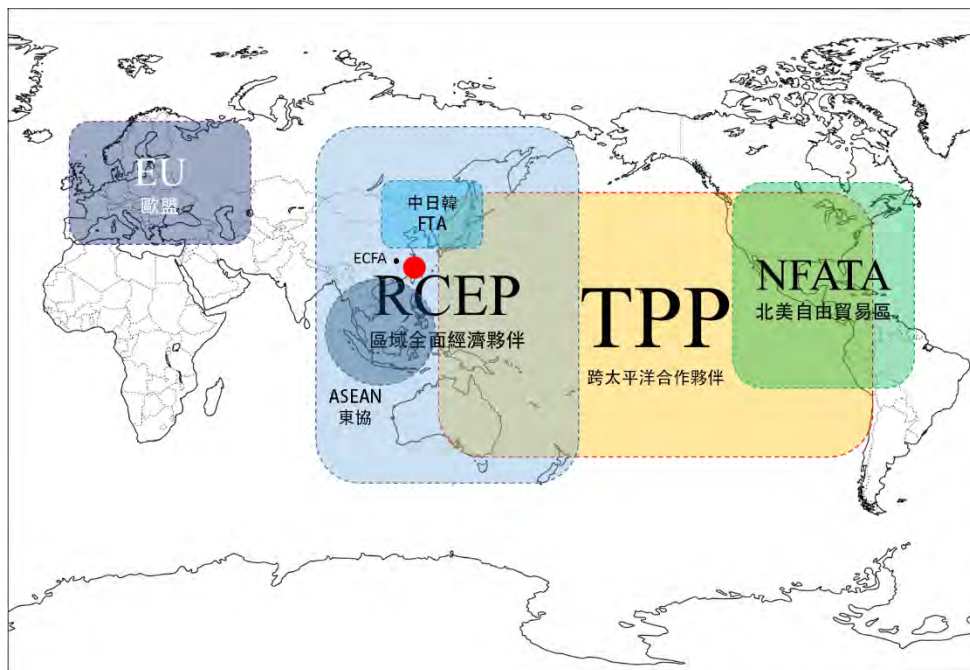


圖 5-5-1 世界經濟整合概況  
資料來源：經濟部、本計畫整理

### 一、三大整合區域經濟出現

在 NAFTA、EU 與 ASEAN 形成後，世界貿易將逐漸形成北美、歐洲與東亞等三大區塊，如此必使多邊貿易自由化更難推行。

### 二、亞太區域經濟整合模式

東南亞國協(ASEAN)為軸心的 ASEAN Plus N 二大區域經濟整合方向快速競合發展下，區域貿易整合版圖已幾近成型。為避免經濟陷入邊緣化困境，我國必須迎頭趕上其他國家的自由化程度，加速融入區域經濟整合保我國國際競爭力與經濟永續成長。

政府近年來積極爭取加入跨太平洋夥伴協定(TPP)、區域全面經濟夥伴協定(RCEP)以拓展市場、產業鏈、出口競爭力、原料取得。也與多數邦交國及部分貿易夥伴間簽訂 FTA，積極尋求與國際經濟連結。另一方面須要被注意的是，區域內他國簽署、推動經

濟整合(如中日韓、中韓、美韓之 FTA 協定)的規模與進程，亦將影響當前產業邊緣化問題。

### 三、兩岸區域經濟動態

隨著 ECFA 以及自由經濟示範區等政策的推動，兩岸間的經濟合作關係日趨緊密，兩者開始向統合的方向前進，對臺灣國內的各級產業都將帶來全新的發展機會和轉機。

然而，最近這些年來，由於大陸內需市場很大，而讓大陸政府與廠商本身對於一些重要產業進行大規模的投資，再加上大陸廠商生產技術提高很快，因此在許多產業上已經造成對臺灣廠商的嚴重威脅。也就是說，未來兩岸有許多產品將會逐漸走向水平的競爭。

### 參、各國際政策對臺灣產業的影響

依據前述臺灣地區目前所面臨的國際政策與發展局勢，可簡單歸類為下表，用以理解各項國際政策與動態如何影響臺灣產業結構，可藉此進一步分析臺北都會區域內產業與發展動態。

表 5-5-5 影響臺灣產業之國際政策與動態分析表

| 空間層級 | 政策名稱                         | 目的                                 | 對產業影響   |                |
|------|------------------------------|------------------------------------|---|----------------|
|      |                              |                                    | 二級  | 三級             |
| 區域   | TPP<br>跨太平洋夥伴協議              | 拓展市場、產業鏈、出口競爭力、原料取得，有利於出口競爭力較強的產業。 | 朝多元化主力產業發展  | 開拓國際化空間，創造工作機會 |
|      | RCEP<br>區域全面經濟夥伴協定           | 強化我國在亞洲生產供應鏈的角色及布局，確保我國產業之全球競爭力。   | 有利於出口競爭力較強的產業。進口較多且受關稅保護的產業(如成衣紡織、農產品、運輸工具設備)須積極輔導產業做好開放的準備 |                |
| 兩國   | FTA<br>自由貿易協定-中韓<br>FTA 簽署在即 | 降低投資障礙，以吸引國內外企業投資。                 | 中韓<br>FTA：衝擊面涵蓋鋼鐵、工具機、汽車、面板、石化和紡織業                          | 中韓<br>FTA：影響較少 |



|    |                  |   |                    |                 |
|----|------------------|---|--------------------|-----------------|
|    | ECFA<br>兩岸經濟合作架構 | 增加進入中國市場優勢、加入臺灣發展成產業運籌中心。                       | 多以傳統製造業受影響居多       | 受影響產業之輔助性服務業    |
| 兩地 | 自由經濟示範區          | 改善產業結構問題，加速相關產業升級，並解除既有的管制，吸引國際資金與人才進駐，提升產業競爭力。 | 配合其他級別產業發展品牌化的創新模式 | 主要給予生產者服務業更多機會。 |

資料來源：經貿資訊網、國家政策委員會、本計畫整理

可從中觀察到，大部分的政策無論是規模上、內容上的不同，在整體上都是以避免臺灣在世界貿易體系中被邊緣化為原則，進而在不同國家地區作內容上的調整，因此，整體的產業發展趨勢中，可發現受衝擊的產業主要為傳統二、三級產業，而政策目的則多以強化新興產業為主。因此可觀察到產業趨勢中的兩個議題：1. 經貿自由化 2. 傳統產業轉型。

臺北都會區域作為臺灣經貿核心，無論是新興產業的高科技製造業、生產者服務業都位處全國之重心，然而，在產業空間中，亦有很大一部分屬於傳統製造業，這也代表著在全球政策與發展趨勢的影響下，臺北都會區域勢必須因應其產業結構中的兩個端點，在強化新興產業空間之時，亦須為傳統產業空間做轉型或配置上的考量。

# 第六章願景與目標

## 第一節 現況總結

### 壹、居住功能分區

#### 一、臺北都會區域之人口聚集分析

##### (一)人口聚集變化

臺北都會區域為台灣主要人口聚集的區域，但人口並非均質地分布在各縣市之中，為了瞭解人口的聚集狀況，本計畫運用 2004 至 2014 十年的人口變化量進行分析，協助了解都會區域中的人口成長及衰退的區域的分布狀況。

##### 1.郊區以及市中心人口衰退

如下圖所示，空白的鄉鎮市範圍為過去十年間人口衰退的區域，從中可以發現，人口衰退的區域除了在西南邊的山區以及東半部的臨海地區以外，臺北市的信義區、萬華區以及新北市永和區亦呈現人口衰退的情形，在缺乏就業機會且交通機能較不完善的山區以及濱海地區的居住機能無法有效地吸引人居住，因此可能出現人口負成長的狀況，但信義區為臺北最精華的地區之一，萬華區以及新北市的永和區亦是臺北都會區域的重要人口居住地，在生活機能、交通設施、生活環境都相對地擁有優勢，推測應是臺北市中心不斷攀升的房價造成人口外流，而市中心房價增加的外溢效果也進一步地影響到了周遭的城市區域，使得整個地區的房價不斷地升高，讓新住民只能夠選擇其他房價較低的地方落腳，而原本的居民可能在變賣房產後搬到其他房價較低的區域，造成市中心以及鄰近的都會區域人口衰退。

##### 2.人口成長地區

人口成長最為顯著的分別為臺北市的內湖區以及新北市的林口區、淡水區以及三峽區、汐止區近年來在都市計畫的規劃下，藉由整頓工業區用地吸引大量商辦大樓以及私人住宅進駐，在交通便利、生活機能完善的情況下吸引了大量人口，新北市的三峽、林口、淡水區為新市鎮開發的重點區域，三個新市鎮雖然就業機能不甚完善，但大量大量的住宅大樓仍吸引了可觀的進駐人口，汐止則因為生活環境在員山子疏洪道完工後大幅改善，低房價且鄰近臺北市中心的因素成了許多人選擇的居住地。

##### (二)目前人口聚集狀況以及初步定位

為了更進一步地掌握人口確切的居住分布概況，本計畫將 2014 年九月之村里人口資料進行空間畫呈現，讓本計畫能夠針對人口聚集狀況有更深入的理解，為了強化資料的

適用度，避免因為村里面積差距造成人口數量不精確，本計畫將村里規模的人口資料以密度的方式呈現，讓人口聚集狀況更加貼近現實狀況。

### 1. 雙北市中心

根據下圖所示，臺北市以及新北市為臺北都會區域的主要人口聚集帶，與商業機能呈現長條的市中心人口聚集帶，大部分的新式建築皆位於此，高昂的房價排擠了普通階層的居民，西側的新莊地區目前則以副都心的形式進行開發，在提供更多的居住面積外期望藉由增加地方就業機會以吸引居民居住。

### 2. 舊市區

舊市區主要在新北市環繞臺北市中心的區域以及基隆市，這些地區雖然居住著大量的人口，但房屋較臺北市中心老舊且低矮，基隆市為萎縮中的港口型都市，儘管人口呈現外流的趨勢但居住密度依舊不低，新北市之舊市區的形原因包含了臺北市中心的都市蔓延效應，因此藉由大眾運輸設施的配置能夠有效地吸引人潮集中。

### 3. 各地方中心

在分析主要的高密度居住地後發現，桃園、新竹以及宜蘭的人口聚集在特定的區域範圍內，並吸引周遭地區的人口進駐，因此本計畫依據聚集狀況分別指認出地方中心，協助日後在進行產業或居住空間之配置。

### 4. 新市鎮

為了舒緩臺北之人口壓力，因此政府共制定了林口、三峽、淡水等三處新市鎮，儘管三處新市鎮較缺乏就業機能，但是大街廓、大量體、大範圍的開發計畫藉著較市中心低廉的價格，吸引人口聚集至新市鎮。

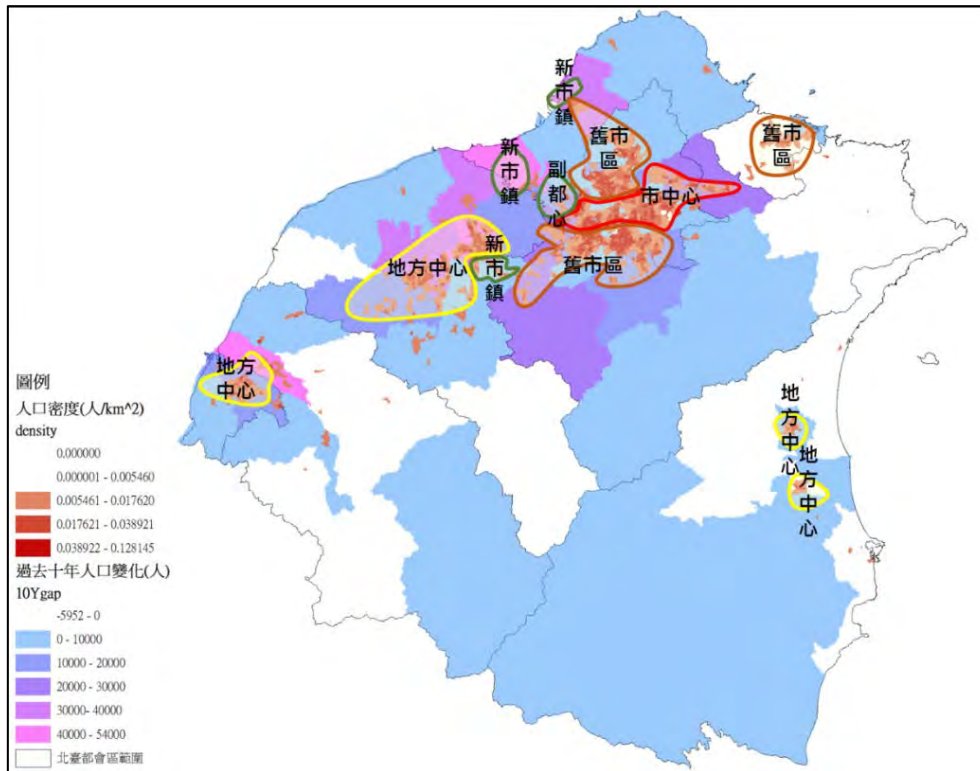


圖 6-1-1 目前人口聚集以及初步定位圖

資料來源：本計畫繪製

## 二、人口居住地之功能性分區

為了協助本計畫之功能性分區定位更加精準，在分析完主要的人口聚集地概況後，將會依照地方的居住特性做更明確的分類。

### (一)雙北市中心

雙北市中心分為臺北以及新北中心，在這兩個中心區內的人口居住密度最高且規模最大，在這個中心區內以臺北的發展較先，目前居住的狀況也趨近飽和，在都市更新的執行效力有限的情況下未來需要倚靠新北中心的發展以強化、擴展臺北都會區域的居住空間。

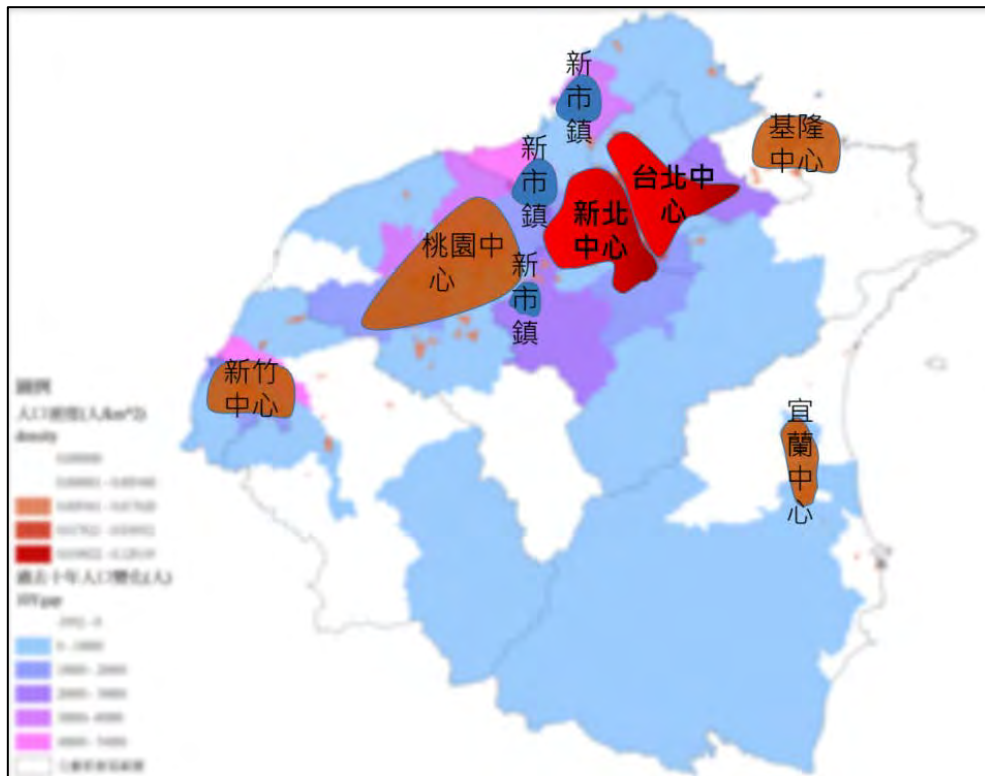
### (二)各地方中心

各地方中心在各地都扮演著主要的人口凝聚角色，未來將針對這些地方中心所在地的產業、居住特性，從都會區域的角度來指導中心的發展方向以及方式，讓各地方中心皆能夠在一致的發展願景下，運用各自的特性強化臺北都會區域的競爭力。

### (三)新市鎮

作為疏散臺北市中心的新興市鎮，本計畫將會進一步分析個新市鎮與主要就業但之

間的連結關係，讓新市鎮的功能在公共設施支援充足的情形下達到最大的功效。



## 貳、產業功能分區

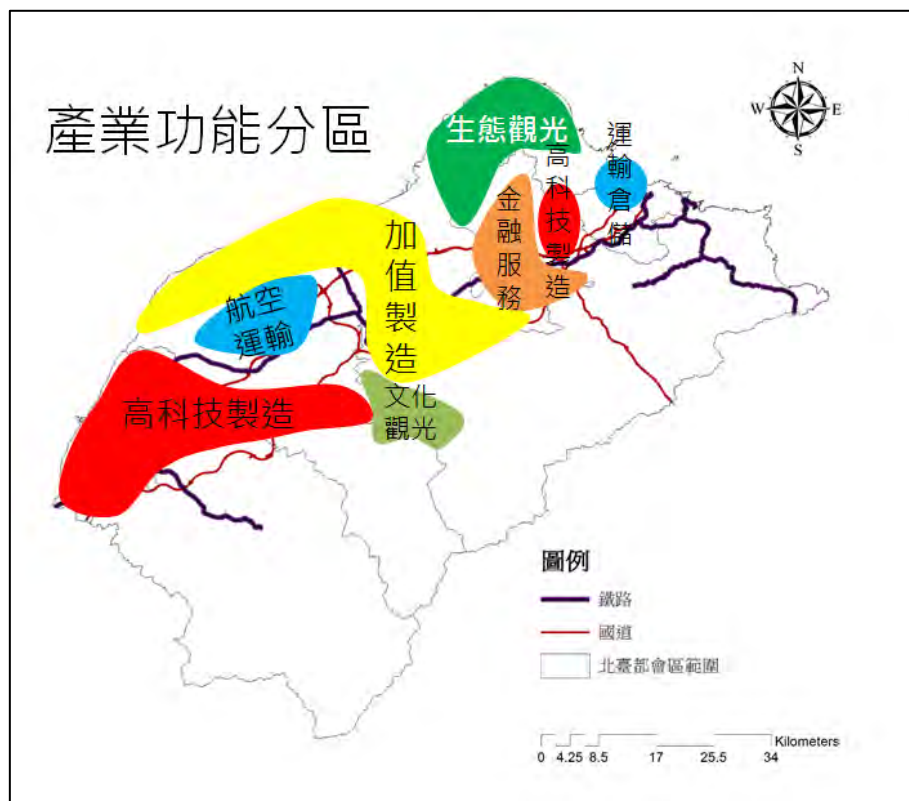


圖 6-1-3 臺北都會區域產業功能分區圖

資料來源：本計畫繪製

依據第五章之產業分析，本計畫繪製出圖 6-1-3 產業功能分區，如圖所示，臺北市以金融服務業、高科技製造業為主，金融服務區塊以批發及零售和金融相關產業組成，北起士林區東至信義區；高科技製造區塊以內湖與南港科技園區，而在新竹市至新竹縣的竹北、湖口、新豐和新埔部分地區及桃園龍潭研究園區為另一處高科技製造區塊，其中以新竹市的高科技製造園區為高科技製造業核心。加值製造區塊由桃園沿海工業區、龜山至新北市林口、五股、泰山及土城工業區為劃設範圍；新竹縣以竹東、芎林及橫山等地為主的礦業及土石採取製造業；宜蘭縣以龍德兼利澤工業區的食品製造業為其加值製造區塊。

生態觀光區塊劃設，則是以北投溫泉、關渡風景區、淡水漁人碼頭、紅樹林等生態風景為考量；而文化與休閒觀光區塊，由新北市的內洞國家風景遊樂區沿著雪山山脈至新竹縣的觀霧國家風景區，及三峽老街組成文化與休閒的觀光廊帶；而宜蘭縣靠山有許多森林遊樂區與風景區，中區有農業如三星蔥及冬山河的親水休閒活動，靠海的蘇澳港為一天然的優良港口，吸引許多遊客前來觀光魚釣，形成觀光與農業區塊。基隆市的運輸倉儲產值為整體縣市最高產業劃設出運輸倉儲區塊；桃園縣擁有桃園國際機場作為台灣對外之門戶，以及 2010 年開始實施桃園航空城計畫，故劃設航空運輸區塊。

## 參、臺北都會區域功能定位

本計畫參照臺北都會區域人口聚集及產業功能分區圖的空間分布，綜合現況以繪製目前臺北都會區域功能定位分區圖，可詳見圖 6-1-4。

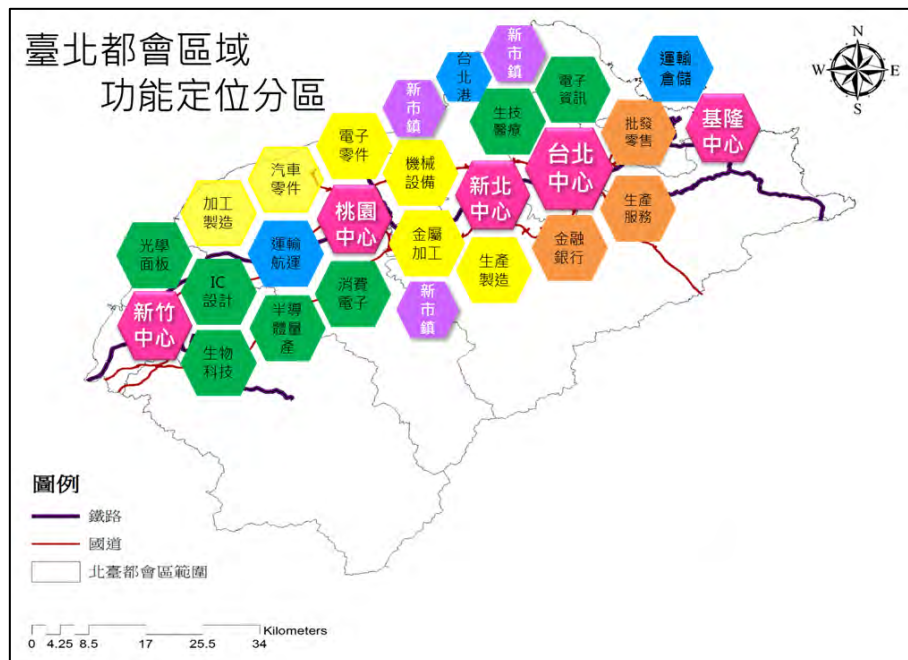


圖 6-1-4 臺北都會區域功能定位分區圖  
資料來源：本計畫繪製

### 一、都會功能

在釐清都市階層後，再依照不同產業類型分布，繪製產業空間示意圖。依據上述都會中心可依序說明如下：

#### (一)都會中心，人口聚集、飽和

本計畫以人口成長率與分布密度最高的區位為市中心，可見於上圖中桃紅色的區塊，可得知目前臺北都會區域之中心都市有：作為主要都會區域核心的臺北、新北中心，次要核心之桃園中心，新竹中心，及屬於地方等級的宜蘭與基隆中心。

#### (二)新市鎮，人口急速攀升

圖中淺紫色的區塊，為目前都會區域中所出現的新市鎮。本計畫依照鄉鎮市人口成長率較高且村里人口密度分布位置集中之區位繪製，可看到目前都會區域之中所發展出來的新市鎮分別位於林口、淡水及三峽等三地。

#### (三)臺北、新北中心-生產者服務、金融中心

臺北、新北作為臺北都會區域之核心都市，區域特色較為豐富。主要產業仍以生產



者服務與金融中心為主，可見於圖中橘色區塊，主要集中在臺北中心，此外，也可見電子、生計等產業分部其中。新北中心除以輔助的角色與臺北中心做連結外，其中臺北港的未來發展，將會是影響其目前之功能定位的關鍵角色。新北中心亦以加值產業與桃園中心有所互動。

#### (四)桃園中心-加值產業中心

桃園中心之產業多數為加值製造業，即透過轉型後，未來加值機會較高的傳統製造業是該中心的產業特色。可見於圖中的黃色區塊，其分布以桃園為中心集中，並與新北中心呈現相互交融的情況。此外，桃園中心另有航空城與機場的設置，將會是成為未來交通樞紐，串連整體臺北都會區域產業、生活的一大潛力。

#### (五)新竹中心-高科技產業中心

綠色區塊為高科技製造業，可觀察到其主要以新竹中心一帶分部，顯示出該中心作為連結高科技產業，在臺北都會區域中扮演高課技製造重鎮之角色功能。

#### (六)其他中心-地方型都市中心

其餘臺北都會區域中心有基隆、宜蘭中心，作為地方型的中心，相較於西側的都會，對於整體都會區域的影響性較小。其中，基隆中心雖處於衰退的趨勢中，但以基隆港與運輸產業為基礎，其扮演交通節點的角色定位依舊鮮明，將會是其未來轉型機會。

## 第二節 願景

### 願景： Taipei Holism 整全臺北

整全觀 (holism) 的主張，是一個系統中各部分為一有機之整，而不能割裂或分開來理解。隨著日愈複雜的都市網絡與經濟體系的發展，傳統城市邊界崩解，鑒於城市實際上功能產生的空間與關係網絡所交織出來的區域，使都會區域之概念因而產生。在這種跳脫傳統框架的都會中，任何議題都正如同整全之概念，牽一髮而動全身，呈現「一為全，全為一」的發展樣態。我們希冀能以此概念延伸，賦予臺北都會區域一個更高的角度，能以更完整的觀點思考，掌握城市發展動態之基本議題，做為未來臺北都會區域之空間課題考量的基本指導原則，將臺北都會區域逐漸塑造成一個更加緊密且完善的都會區域。為此本計畫目標有三：

### 協調產業

產業是都市發展的重要動能，一座城市中是否有著條件適合、發展穩定的產業也反映出城市的基礎條件。本計畫做為臺北都會區域空間發展計畫，期望能以整體都會區域的角度協助未來產業動能均衡配置，針對每個區域適宜發展的產業進行空間配置上的協



助與調整，並連結臺北都會區域整體功能，讓產業能夠有良好的環境，穩定的發展。故本計畫將先探討在地的產業問題，再連結至時下的自經區設置、發展課題，透過在地的地方性產業轉型與提升，結合創新育成中心與大眾運輸系統，使地方性產業得以與自經區連結，促使臺北都會區域與國際接軌、提升全球競爭能力。

## 適居適所

除產業發展外，隨經濟發展成熟，人們對於都市生活品質的追求也日益提升。包括對公共設施的需求以及更舒適便利的生活環境等，提供良好的生活環境便是城市規劃中的重要準則，本計畫希望能夠透過健全臺北都會區域之交通系統以改善生活環境，讓臺北都會區域能夠成為居住機能完善的都會區域。

## 協作治理

追求產業動能有效發揮與適居生活，皆為驅動都會區域運作改善的動力，然而若缺乏治理的適當引導，兩股動力間將可能彼此產生衝突。本計畫綜合考量都會區域內各地應有之功能定位與負責角色後，以協作為改念，提供各議題能在一個與現況結合的指導原下，展開跨部門、跨域的協作。

而後，本計畫將依據前述資料分析的內容訂定課題，再提出符合願景與目標之相關產業、居住與治理的對策，並研擬示範計畫進行成果的展示，以說明對策的具體操作模式。

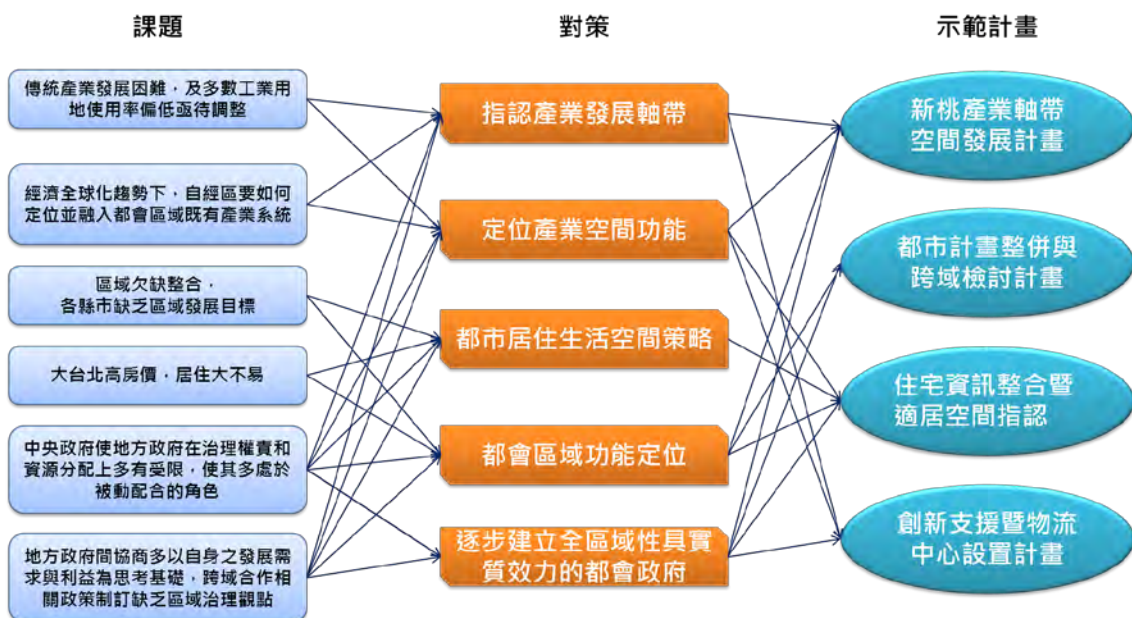


圖 6-2-1 課題、對策與示範計畫對照圖

資料來源：本計畫繪製

### 第三節 課題與對策

#### 壹、課題

##### 課題一、傳統產業發展困難，及多數工業用地使用率偏低亟待調整

近年因為國家整體經濟環境變遷，及產業結構改變與調整，使得傳統勞力密集的產業(如紡織、成衣等)面臨發展的瓶頸。許多工廠因成本考量、勞工短缺等因素，大量外移至人力成本低廉之國家，使得產業沒落及許多土地廠房有閒置情況。且傳統產業多半以中小企業形式經營，故缺乏研發能力、對資通訊科技的接受度不足、無法有效掌握行銷通路、不易形成廠商的群聚效應，導致未能藉由地域性產業帶動產學研合作、國際間交流合作等形成群聚，以研發利基產品，使整體製造工業轉型、升級。

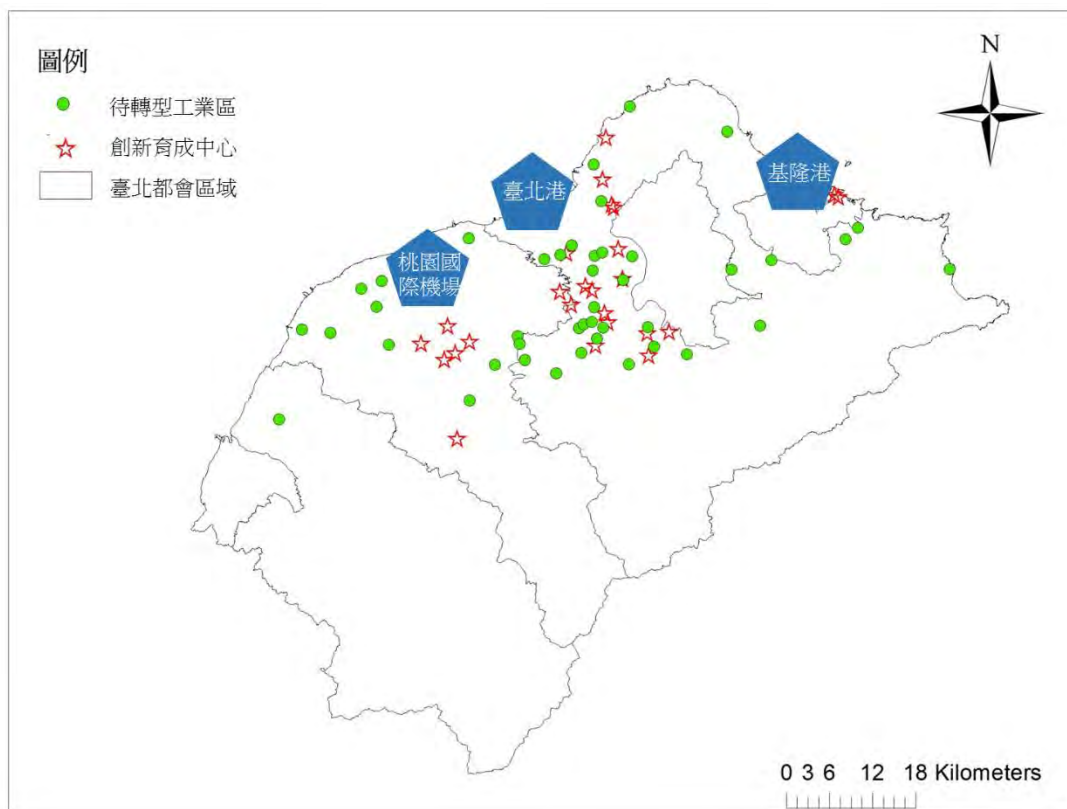


圖 6-3-1 閒置傳統工業區位置分佈圖

資料來源：本計畫繪製

## 課題二、在經濟全球化趨勢下，自經區的劃設已為一種趨勢，但自經區要如何定位並融入臺北都會區域的既有產業系統中是一大問題

自由經濟示範區內容包含人員、貨品、資金的跨境自由化，希望能夠大量吸引本國及外國投資來設立營業據點，帶動區內產業發展，但於「自由經濟示範區特別條例」通過後，劃設方式訂為可由中央劃設或地方政府申設示範區，逐步擴大經濟自由化，達成「自由經濟島」的口頭目標。且目前區域發展與個別產業規劃並不明確，示範區所開放的各種「特區優惠」雖然對重點產業有所助益，但對區外的產業發展反而形成壓迫，現在政府尚未提出相對應的配套以因應區域發展失衡的可能性。

目前於第一階段自由經濟示範區施行地點將從六港一空的自貿港區開始，僅7處示範區位置便有3處設置在臺北都會區域範圍內，且在地狹人稠、寸土寸金的北部都會區域中，已充斥著眾多的科學園區、產業園區、都市計畫工業區、非都市土地工業區...等規模大小、生產種類、使用率、營收不等的各類產業「區」的計畫與使用，而新欲設置的自經區要如何融入臺北都會區域的既有產業系統中及其定位與發展方向為何是本計畫需要探討的一大課題。

表 6-3-1 臺北都會區域內各類產業「區」計畫開發面積統計表

| 類別         | 面積(公頃)    |
|------------|-----------|
| 都市計畫工業區    | 7,963.65  |
| 非都地區丁種建築用地 | 5,500.62  |
| 產業園區       | 3,267.65  |
| 科學園區       | 867.94    |
| 環保暨農業生技園區  | 31.00     |
| 自由貿易港區     | 199.71    |
| 桃園國際機場園區   | 34.85     |
| 總計         | 17,865.42 |

資料來源：103 年度都市及區域發展統計彙編，國家發展委員會；本計畫彙整

## 課題三、區域欠缺整合，各縣市缺乏區域發展目標

本位主義造成各地方政府各自為政，地方政府容易為了各自轄區的發展需求興建重複功能之公共設施或工業區，使得發展策略重複或不符合地方需求，此外，在欠缺區域發展概念下造成區域發展缺乏統一管理而顯得混亂，各縣市在缺乏功能性定位的情況下將難以用管控區域的發展，如何利用地方特性以及資源進行功能定位便成了擬定區域發展策略的首要課題。

#### 課題四、大台北高房價，居住大不易

住宅問題一直是臺北都會區域的重要課題，目前在大臺北地區發展趨向飽和的前提下，台北市以及新北市住宅市場的熱度常年呈現供不應求的狀況。依據內政部不動產資訊平臺的統計資料顯示，100年至102年臺北市房價所得比平均已高達13.7倍、新北市亦趨近於10倍，相較之下桃園的房價較合理，僅約為薪資所得的7倍。從102年1月至103年10月的不動產時價登錄資料顯示，台北市住宅的平均房價為遠高於都會區內的其他區域，而住宅的交易筆數較高的則是台北市、新北勢西側、桃園市中心以及新竹市，從中可了解近年不動產市場活絡的地區並非集中在高房價的台北市。如何藉由增加交通易達性以及產業發展的力量，讓都會區域人口有效地吸引至台北市以外的各地方中心便是解決台北市中心房價問題的關鍵之一。

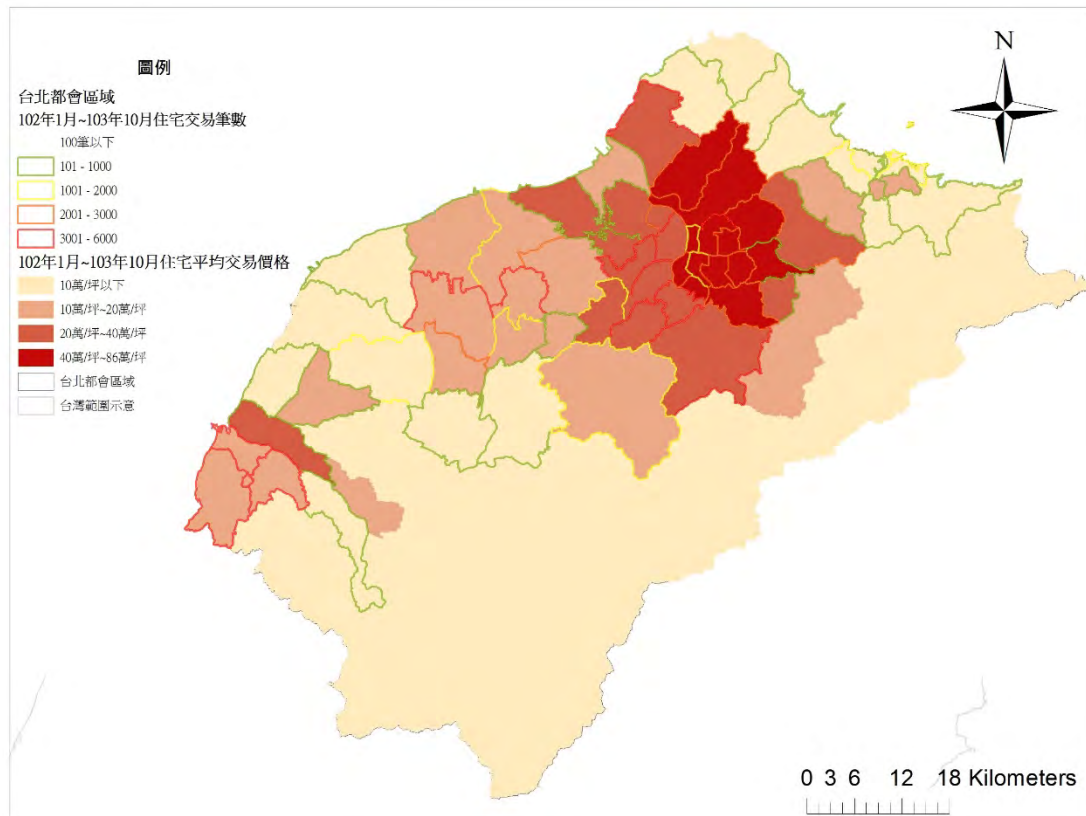


圖 6-3-2 臺北都會區域住宅市場交易概況(102年1月-103年10月)圖  
資料來源：本計畫繪製

#### 課題五、地方政府在治理權責和資源分配上多受限於中央，角色被動

目前各地方政府雖具備自治之權力，理應能掌握自身發展。但現實中卻在各項專法之下，在關鍵的政策工具、資源上受中央限制。如編定開發工業區、農業生技園區、科學園區、自由貿易港區等權力掌握在中央。或產業創新條例中地方政府

雖可畫設產業園區，最終仍需中央核定。

在缺乏相關治理能力（政策工具）和財政努力誘因機制，使地方政府僅能扮演被動輔助中央的角色，而無法有更積極之作為。表示由中央主導的治理格局，對於地方政府之間形成跨域合作治理的意願和能力而言，具有負面影響。

## 課題六、地方政府間協商基於本位主義，缺乏以區域治理觀點做相關政策

### 跨域合作的動力

過去所出現的地方政府間合作模式其法制化程度不高，不具實質意義，徒具形式；且在缺乏系統性、制度性的跨域治理觀點之情況下，跨域合作的規範內容過於簡化，造成權責劃分、課責不易的情況產生。

因缺乏有效的成本效益分配機制，在本位主義中各地方政府在交易成本的考量下，使彼此間協商成本提高，耗時冗長。在進行區域合作時，將導致集體行動難以產生。其他如行政層級差異、跨轄區公共財外溢效果、發展與規劃未能同步、各縣市執行能力不均等，都是會影響跨域合作機制的因素。

除政府間的問題外，目前現有之區域聯盟的運作多以政府部門為主，較缺乏民間企業與非營利組織的參與，因而仍偏重於「政府間」溝通協調的協力平臺，而非融合公私部門協力的「治理」概念。

## 貳、策略研擬

### 策略一、都會區域功能定位

鑒於過去各縣市在制定發展策略時，多以本位主義出發，較少考量到整體區域的特性與功能性，因此本計畫欲透過了解臺北都會區域發展現況與潛力後，賦予各縣市功能定位以及未來發展的建議。

檢視各縣市目前的資源與未來相關發展計畫，以整全的角度出發，提出各縣市在臺北城市區域中所扮演的角色，並使各縣市能夠利用自身的優勢與其他地區合作，達到共同成長的成果。本計畫將做為未來各縣市發展的策略建議，各自扮演好自身在臺北都會區域的角色，帶動整體都會區域的發展，並能有站上國際舞台的能力。

策略分為兩部分，首先尋找出各縣市的發展定位，而後以產業、生活機能的角度的訂定出不同功能性質的發展廊帶。下表 6-3-1 為臺北都會區域各縣市之發展定位與發展方向之策略建議。

表 6-3-2 臺北都會區域之縣市發展定位

| 縣市  | 發展定位               | 發展方向   |
|-----|--------------------|--|
| 臺北市 | 政經中心，帶動臺北都會區域發展之核心 | 臺北市集中全臺的人才與創新資源，並運用豐厚的生產者服務相關產業與科技創新產業，利用這些優勢加強臺北區會區域整體與全球的連結。   |
| 新北市 | 多重機能宜居城市           | 新北市與臺北市、桃園縣互動緊密，並且擁有產業、居住、觀光休閒、貨運物流等多重優勢與功能，目標是成為舒適宜居、機能完善的國際都市。 |
| 基隆市 | 觀光港都               | 利用基隆港以及鄰近臺北市中心的優勢，結合本身的自然遊憩資源打造成觀光郵輪港口，並帶動城市的新發展。                |
| 桃園縣 | 臺北都會區門戶，串連整個都會區    | 利用航空城的優勢使桃園成為臺北都會區域的門戶，並運用便捷的交通向北串連北北基，向南連結新竹縣市，成為物流與人流的運輸中心。    |
| 新竹縣 | 觀光樂活生活             | 兼具科技發展與觀光樂活，除與新竹市一同打造高科廊帶外，並利用地理優勢與環境資源，發展健康樂活之都會區生活綠帶。          |
| 新竹市 | 科技創新城市             | 結合新竹科學園區的高科技研發與製造的優勢條件，以高科技產業帶動周圍地區發展，並打造良好的生活環境。                |

資料來源：本計畫整理

### (一) 打造國際產經生活廊帶(北北基桃)

在長期緊密的發展下，臺北市、新北市、基隆市已經形成一個緊密的都市生活圈，而其中以臺北市中心及新北市西南地區(包括新莊、三重、五股、泰山、蘆洲、板橋、永和、中和、土城等)為最主要的人口集中與活動的核心地區。除區域核心外，新北市有三個新市鎮計畫，其中林口新市鎮結合北桃園部分地區發展成為區域次核心，而淡海新市鎮與三峽新市鎮等新市鎮近年人口增加，成為地方核心。而東部由汐止、七堵等延伸到基隆港，為區域的次核心帶。

臺北市中心有著豐富的三級產業，其中生產者服務業的功能為全台之首，諸多企業營運總部也設置於臺北市中心。未來隨著桃園航空城、機場捷運線、三環三線的建設完成後，將會使北北基桃地區連結得更緊密，透過航空城與機場捷運讓臺北都會與國際更良好的接軌，運用臺北市良好的服務機能吸引更多人流與金流注入，配合周遭縣市的觀光、居住、產業機能，帶動臺北都會區域的整體發展。

### (二) 完善科技創新產業生活廊帶(新北桃竹)

新竹地區由於新竹科學園區的發展，一直是臺灣科技業研發與製造的龍頭，新竹都



會地區因為竹科而注入大量高品質人力以及就業、居住人口。除新竹市區之外，新竹縣的竹北、竹東地區也發展快速，形成地區次核心；而新豐、湖口則為地方中心。除了新竹以外，桃園也有數座科技園區，包括龍潭科技園區、渴望園區等，與新竹形成科技產業廊帶。未來在桃園航空城發展的帶動下，可以引入更多國際人才進行技術的交流，為當地的產業注入更多的活力。

而新北市與桃園縣擁有臺北港與航空城兩座對外門戶，並且皆設有許多工業園區，同時為製造業重鎮。未來透過雙港聯運與分工，期待能提升人流、物流的效能，打造更良好的產業環境，提升整體都市區域的發展。

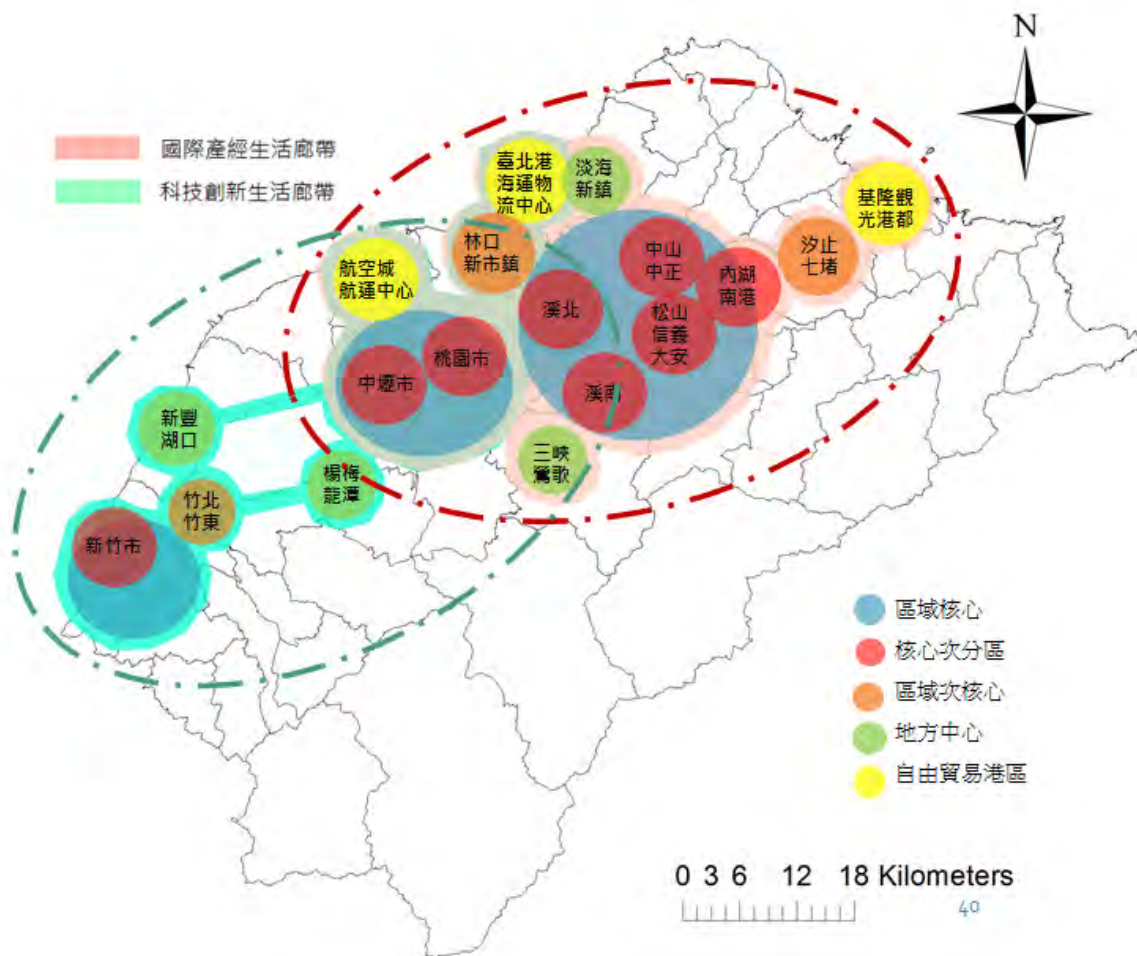


圖 6-3-3 臺北都會區域發展廊帶示意圖

資料來源：本計畫繪製

## 策略二、指認產業發展軸帶

根據第五章第三節的各縣市產業概況了解各工業區使用狀況、產業型態與分佈位置後，本計畫將產業空間依原本工業區生產性質進行歸納(如圖 6-3-3)，由北而南首先黃色為高科技產業聚集軸帶，分別為內湖、南港、汐止科技園區聚集之臺北智慧科技發展軸和以竹科、桃科園區為主的新竹創新科技發展軸；再來是跨越新北、桃園的紫色新興產

業發展軸，由林口、五股、龜山等的金屬機械製造業聚集帶串連分佈在桃園沿海工業區帶的原紡織產業，本計畫希望結合環保科學園區、創新育成中心與金屬機械製造聚集帶，劃設成集中新興產業技術的集中軸帶。各軸線以經濟部工業局報編織之工業區和科學園區為主要發展對象，結合周邊相似類型與閒置的工業區進行培植、轉型，透過持續且穩定發展之中央政府工業區來執行產業串聯計畫，以帶動周邊發展狀態較不穩定之各地方政府工業區。

臺北智慧科技發展軸：原為軟體、電子資訊等高科技產業，藉由引入高附加價值服務業、相關支援性服務產業及吸引國內外大型企業投資進入，未來應發展以資訊創新、高知識經濟之智慧科技潛力產業。

新桃新興產業發展軸：由新北市林口、五股、泰山等金屬機械加工製造業與桃園縣龜山、中壢、平鎮、觀音、大園等電子機械加工製造業組成，應利用創新育成中心媒合產學合作機制和調整周邊土地使用來改善產業發展環境，促使傳統工業區轉型為生產精密機械、新興能源與技術之新興產業。

新竹創新科技發展軸：為竹科、桃科與龍潭一帶之高科技產業園區組成，該軸線內之工業區、產業園區現況發展產值視為臺北都會區域二級產業產值收益最多之產業，未來可與清大、交大和中央大學之環保科技、能源科技、光電科學、半導體科技、特用化學等創新學術領域結合，突破既有優勢現況朝向更高位階、富有潛力之新興技術科技產業發展。

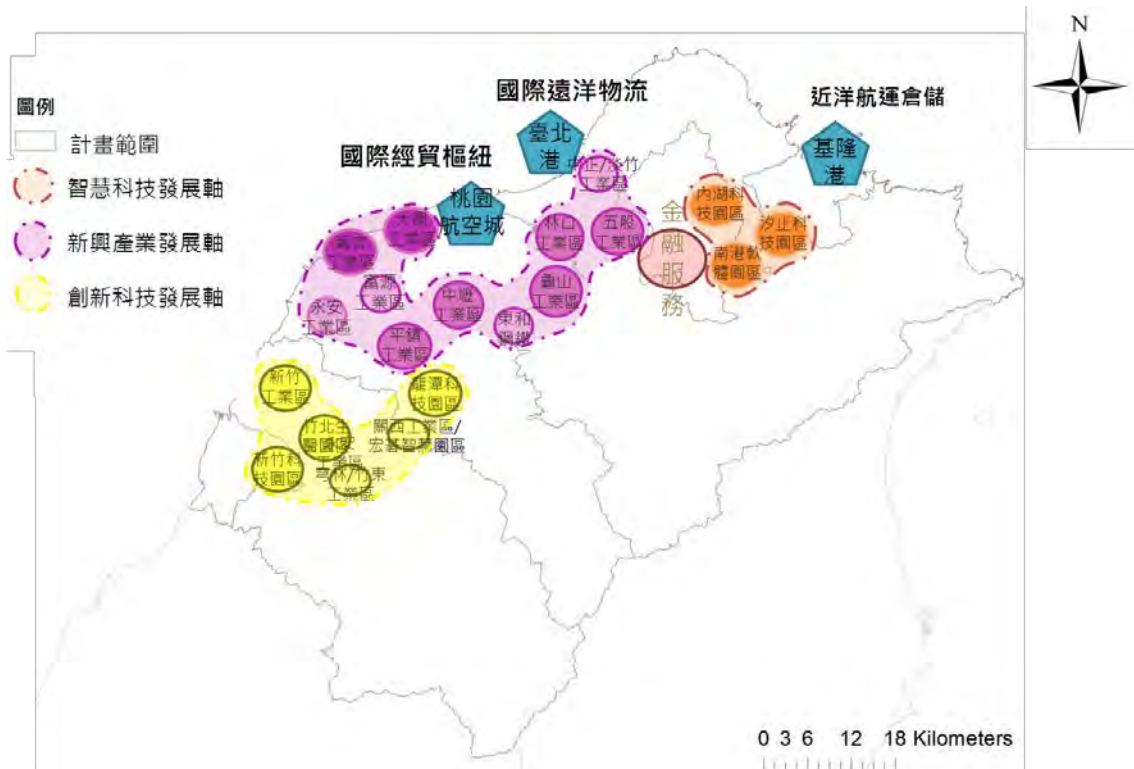


圖 6-3-4 臺北都會區域產業空間結構發展示意圖  
資料來源：本計畫繪製



### 策略三、定位產業空間功能

自經區實施第一階段為自貿港的發展，且也是本計畫與國際接軌之重要物流進出口區位，我們參考 100 年交通部運輸研究所之臺灣地區商港整體發展規劃的研究資料考量港務發展現況與困境、依據各港區的優缺點，再參照台灣港務股份有限公司公布之其未來發展目標，本計畫將基隆港規劃為物流倉儲與觀光休閒功能之近洋航運港口，由於臺北港有著分擔基隆港之散雜貨運量的功能，我們期望讓目前基隆港之物流業務依照航運的性質移轉至臺北港發展，從而使臺北港發展國際遠洋物流的業務功能。另外，考量桃園航空城未來將會集中重要人流、物流、金流與資訊流，故指認桃園航空城為臺北都會區域亞太經貿航運樞紐，希望各相關部門未來在進行港務策略時，可依本計畫提出之整體產業空間定位進行發展。

最後可透過交通系統串聯各產業軸線至自經區，以加強與既有產業的連結，如：桃園航空城可藉由國道 1 號與連結新竹創新科技發展軸和桃園沿海的新興技術發展軸路程僅約 40 分鐘十分便利；而臺北港與基隆港則可透過國道 1 號、台 64 線等道路系統連線至跨越新北、桃園的新興產業發展軸和位於內湖、南港、汐止的智慧科技發展軸，藉由路網的串聯讓臺北都會區域內各類產業擁有更多的競爭機會、一展長才。

### 策略四、優質都市居住空間

為了舒緩聚集在台北市中心之人潮，本策略希望透過檢討現有之住宅不動產環境，指認出優質的居住環境以供相關策略配合發展，並視各地方區域之都市環境提供住宅供給，本策略之執行方向大致可分為下列兩點：

#### (一)透過準則規範指認出適當之優質居住區域

要能夠有效地調配居住空間，便需要透過優質的居住空間以吸引居民遷入，而優質的居住空間指認便需要一套準則以有效進行，優質居住空間的指認準則應視居民對於舒適生活空間的需求擬定，此外，應考量一般民眾的負擔能力，在指認出優質之居住區域後再與地方的產業發展進行配合，透過就業機會及優質居住空間的供給以達到最有效的人口空間分配。

#### (二)視地方都市特性擬定住宅供給方案

台北都會區內各區之都市發展不盡相同，在相同的居住困境之下各自所面臨的議題面向也有所差異，各都會區域應從整全的概念進行居住空間調配，針對其地方所擁有的優質土地或產業發展方針作配合，如解編都市計畫區內已無需求之公共用地、產業用地或學校用地，或是提供政府土地做為合宜住宅之建築用地以提供大量的住宅供給。

## 策略五、都會區域議題處理之合作與整併模式設計

為因應當今發生於各地之區域經濟整合，唯有進行區域整合，建立一套有系統、有組織的機制，方能與之相抗衡，在國際中爭取一席之地。然而，目前台北都會區內作為整合之用的現有區域間交流平台，卻無法提供強有力的都會區政治領導(political leadership)。為解決跨域重大議題，最理想的方式，為建立一個全區域的都會政府，此全區域性都會政府，需具備法制化的組織系統，其合作內容應具有約束力。並可加入學術界、企業界的力量，把他們帶入組織中，解決人力、財力不足的問題，並賦予一定程度參與決策的權力，建立具備企業管理經營之精神，業務的推行能更專業化與更具效能的新形態治理模式。

然而，在現行法規體系之下，欲以區域性政府的設置，在短中期內欲逆轉現況，使中央機關大幅釋放權力，改變現有強中央、弱地方之權力平衡實屬不易。因此，在最達成理想之前，也須有實質可行目標或方案銜接理想與現實，參考目前相關研究與政府單位報告書，整理現有與區域治理相關手段，依照合作程度的強弱由上而下排序，可表示如下表：

表 6-3-3 跨域治理相關型式

| 型式        | 內容   | 案例              |
|-----------|--|-----------------|
| 都會政府      | 進行一個新的涵蓋所有都會區的全方位服務一般政府，它可完全取代個別地方政府或仍允許其部分功能存在。   |                 |
| 聯邦型態的都會政府 | 指將地區內的地方政府，以聯邦的方式組合成法定管理機構。將都會城市以聯邦方式分成兩個層級加以組合，上層的體系負責全區域的職權、服務行使；下層的組織則由各自獨立的地方政府負責提供。 | 加拿大多羅多市         |
| 區域政府整併    | 將行政區界重新劃分，以符合區域發展之必要性，以統一治理機關節省行政資源分配、彼此間溝通協調困難的問題。                                      | 大阪都構想           |
| 法人化       | 透過法人的成立賦予地方政府或社區特定的職權、義務、責任等。  | 北臺區域發展推動委員會未來構想 |
| 多功能都市行政區  | 全都市作為一個單位，建立一個特定的單位，掌管多種職務的執行，以減少都市地區機構的數目。難用於控制型議題，經費難以解決                               | 加州、華盛頓州法        |
| 境外管轄權     | 擴張市的管轄範圍，為市民和近郊居民提供一個更好的環境。如警察、執照領發、排水供電等。以減少郊區外部性、確保必要設備與服務                             |                 |

|           |   |             |
|-----------|---|-------------|
|           | 品質。   |             |
| 區域聯合會     | 不成立新層級的政府單位處理共同議題，也不成立專責執行機構，而是透過現有行政單位之間的互派代表固定時間討論共同議題，僅有建議權。 | 北臺區域發展推動委員會 |
| 行政契約      | 簽訂契約以提供某種服務，符合雙方利益。可在同層級的地方政府或是不同層級的地方政府間簽訂，但只能在其權力範圍內，且雙方都需具備。 | 北基垃圾處理協定    |
| 改革現有組織和職能 | 改革現有政府權力、組織架構和財政來源，以解決都市地區的問題，使其能更有效率的運作。                       |             |

資料來源：全局治理途徑與區域政府之設計(李長晏，2004)、「北臺區域發展推動委員會輔導整合及策略規劃執行計畫」委託專業服務案(2014，都市計畫學會)

為改善現階段台北都會區在治理上所面臨的眾多課題，考量實際推行的可行性，應依據各種議題所涵蓋範圍、規模與性質的差異，期合作治理的方式應給予不同的模式與運作方法，而非單以一種方法加以解決。但在各種處理都會區域議題的合作模式中，其內容與施行方法，應達成下列數個目標，使各單位權責能明確化，提高區域合作誘因，藉此改善現行體制行政效率，降低協商、運作成本：

#### (一)共識建立：增加政府間互信程度、人才培育

短期目標為建立成員之間基本共識，以確認總體發展方向，並接受在此共識之下的角色安排。可透過在資訊上公開透明，主動提供跨域治理的相關課題開始建立互信基礎。並透過培力措施，以提升其政策參與及跨部門合作之能力，如與學術或專業團體合作舉辦政策研習等，讓成員彼此間在共識上、參與能力上都能彼此靠近，建立緊密的合作模式。對照表 6-3-2，本階段可開始推動如行政契約模式的合作模式。

#### (二)跨部門治理模式發展：建立特定議題共同治理機制

在整體階段進行到中期時，各單位基礎共識與能力提升後，於特定議題如大眾運輸、土地利用等容易跨越區域的議題上，可先透過特定部門的跨域合作，做為未來區域政府部門間合作模式的預演。此外，作為跨域合作事務的推動，不應侷限於地方政府間之內部參與，因區域事務之影響擴及各個層面。應擴大其參與的對象，納入中央代表、產業界、學術界、媒體或第三部門間各種不同的角色與資源，以建立更加完整且完善的願景目標。對照表 6-3-2，本階段可逐漸發展類似多功能都市行政區的模式，逐步建立起跨議題、跨域的治理模式。

(三)奠定未來指導能力、跨越縣市政府層級政府之機關，共同制定台北都會區域未來發展方向之基礎。

透過各種不同經驗的累積，奠定為日後跨部門合作的經驗，提升區域政府的推動的可能性，成為法制化、實質化的合作機制，並具備「審議權」及「預算權」作為裁量跨域事務的基礎權利，以確保共識建立後能有完善的權責體系以分工、協調，使決策能擁有約束力，組織得以長期、穩定的持續運作，成為具備實質意義的都會區域政府。

## 第四節 示範計畫

### 壹、行動計畫：新桃產業軸帶空間發展

執行縣市：新北市、桃園縣

執行單位：國發會、經濟部工業局、新北市政府經濟發展局、桃園縣政府工商發展局、交通部港務局

#### 一、計畫目標

1. 透過生產狀況穩定的產業區結合創新育成中心其發展目標，以引導周邊之間置工業區發展。
2. 應依據各自貿港區的定位提供發展的輔助機制，以避免港區之間功能重疊；並藉由交通路網的佈局串聯整體產業空間。
3. 整合跨部會輔導資源，並協調各主管機關制定適度的法規機制，提供產業發展合理環境，並打破部會間傳統界線，共同協力發展整合型新興產業。

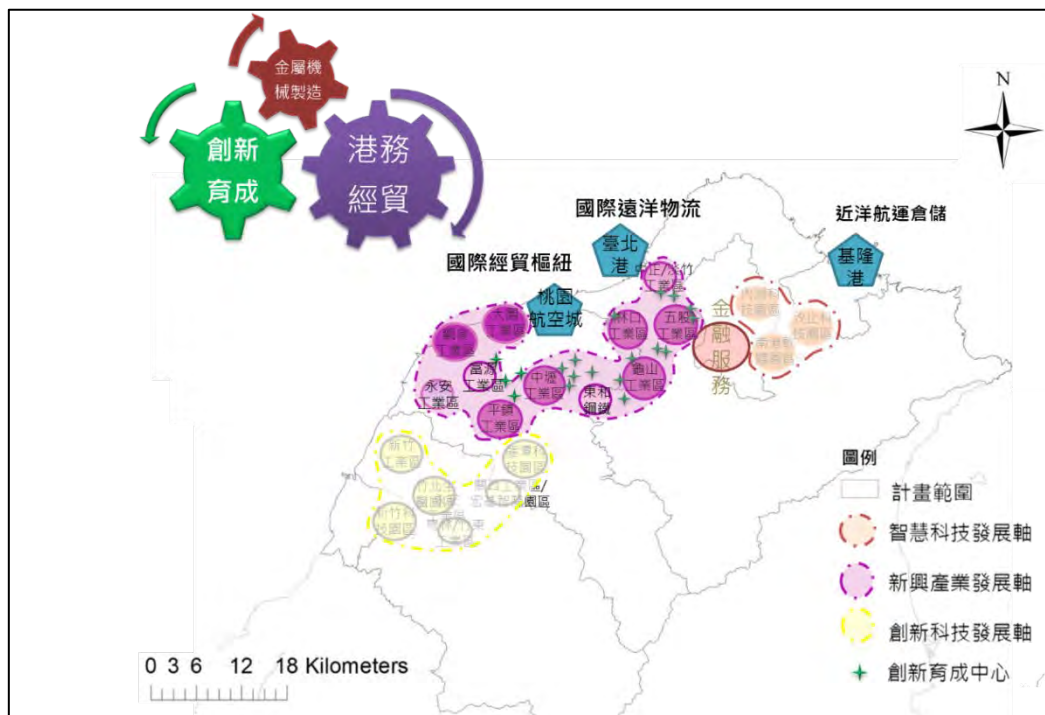


圖 6-4-1 臺北自經區與新興產業發展軸整合示意圖

資料來源：本計畫繪製

## 二、計畫內容

本示範計畫位置在新北市與桃園縣之內，由於工作機會提供、未來人口聚集區位、交通路網設置與航空城、外貿港等因素，凸顯新北與桃園的都市空間未來勢必成為人、錢、機會聚集的發展潛力區域。故本計畫期望利用新桃產業發展軸帶之空間功能定位，引導產業在地轉型與連結、合作，並吸引就業人口居住以形塑新桃地區生活圈，以調配產業以及居住的空間發展，再透過跨域治理整合的機制，達成提升人流、物流、錢流與資訊流通的效能，帶動整體都會區域的發展。

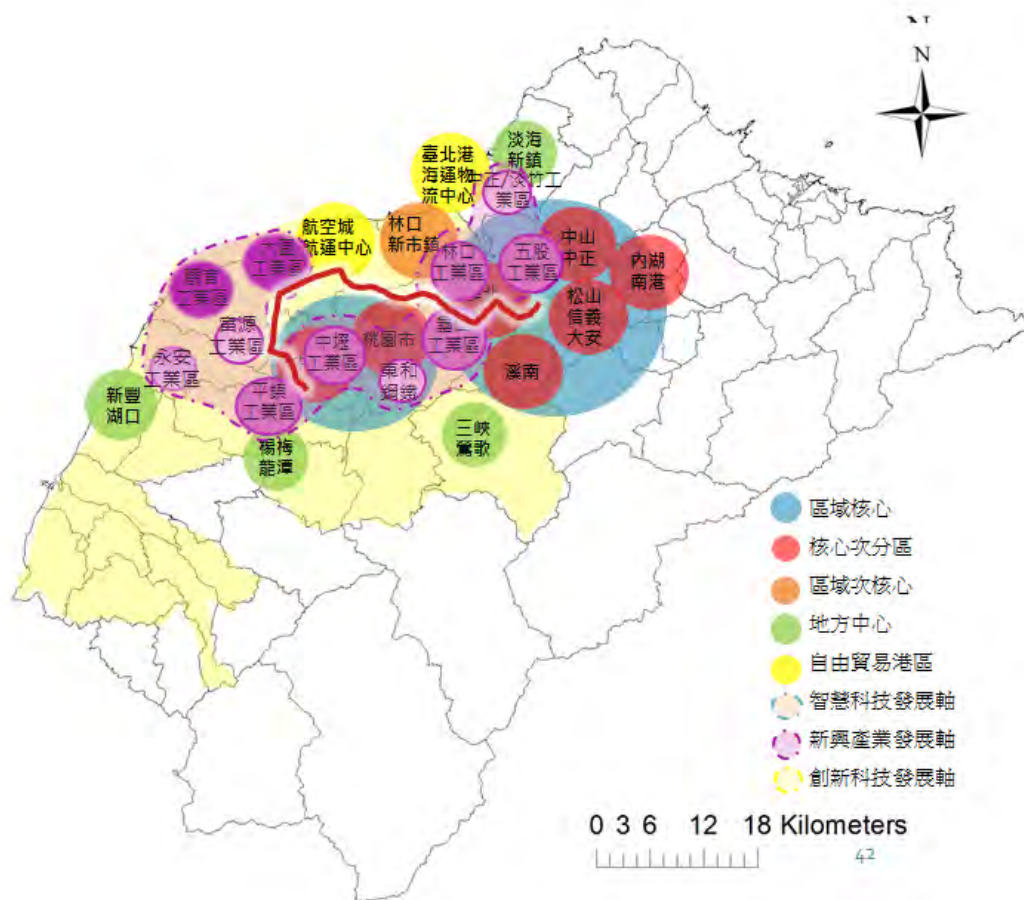


圖 6-4-2 新桃產業軸帶示範計畫空間發展定位圖

資料來源：本計畫繪製

本計畫主要成果為提供都會區域空間發展的策略，屬於上層指導原則，故以集中閒置及發展困難之新北、桃園傳統製造業為示範對象。

新北、桃園分散著眾多的工業區、產業園區，其中不少為現況發展不易與處於閒置使用狀態之傳統產業—金屬機械製造業聚集帶，本計畫將針對該產業聚集帶進行具前瞻性之規劃，思考如何利用創新育成中心、運籌中心、產業相關研究院所等作為轉型方向與結合經濟部工業局工業區來領導轉型。另外，該金屬機械製造業聚集帶區位靠近桃園



航空城與臺北港，應善用地利之便的優勢，發展產業軸帶與港區的串聯、整合，並提出產業發展策略方針引導臺北都會區域智慧科技產業發展空間發展的佈局，接著將從公。

### 1. 閒置工業用地轉型

(1) 清場機制提高土地使用效率，以利轉型發展。

內政部欲修訂之《產業創新條例》為針對租購工業區土地達一定年限的業者，地方政府可取消其地價稅優惠，以及必要時可強制收回土地等規定。而本計畫之清場機制，則是針對附表一之 46 處待轉型工業區，可分為三段式清場，第一階段為開闢率低於 40% 且鄰近住宅區、環境髒亂，其需在一年內提出未來工業區轉型計畫，如未在期限內提出，地方政府將強制回收土地；第二階段為鄰近住宅區、環境髒亂且物品堆疊影響環境品質，期限則為兩年；第三階段為開闢率低於 40%，但環境尚可，期限則為三年，二與三階段時間內未完成，則先給予警告，如屢勸不聽則依規定強制回收土地；其餘工業區則較有彈性，僅給予通知業主需要轉型改善，如圖 6-4-3。

希望藉此釋出用地以提高土地使用效率。而後可利用本計畫之治理機制提供引導老舊產業創新接洽的作用，讓此些工業區與創新育成中心媒合，以輔導工業區轉型。

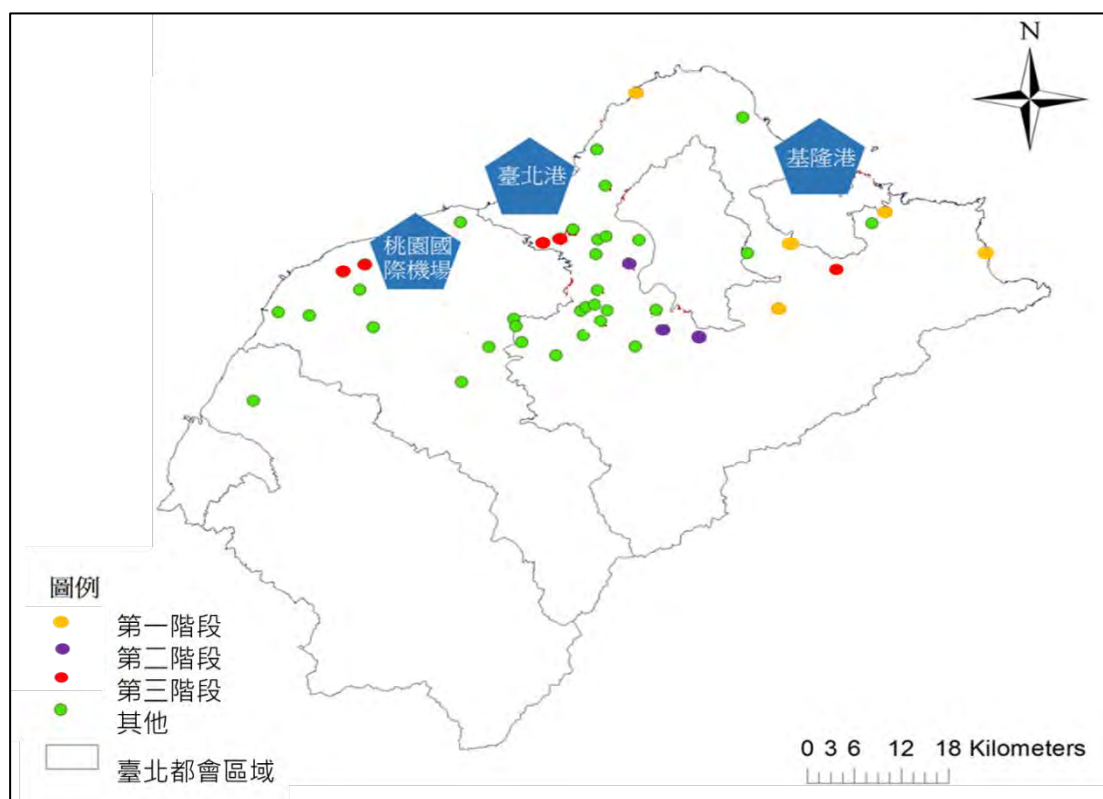


圖 6-4-3 閒置傳統工業區階段性清場位置分佈圖  
資料來源：本計畫繪製



圖 6-4-4 工業區環境  
資料來源：工業用地供需服務資訊網

(2) 藉創新育成中心輔導與利用經濟部工業區作轉型動能

除了前述提及藉由創新育成中心輔導轉型之外，以經濟部工業區作為其主要動能，彼此相互配合，並制定申請管理、招商的辦法及條件，以掌握並帶動工業區及創新育成中心之發展方向。

(3) 研擬臺北都會區域二海一空之自貿港區未來發展策略

因應經濟全球發展之需求，臺北都會區域將先設置在基隆港、臺北港、桃園航空城

等三處自貿港，應於本策略計畫發布後 5 年內研擬臺北都會區域二海一空之自貿港區未來發展策略，並說明三港在各自之定位下的發展方針，如：發展國際遠洋物流業務的臺北港，主要服務對象為新北、桃園一帶之新興產業軸帶的產品、原料國際進出口。

## 2. 配合港口物流發展

(1) 發布實施自貿港發展計畫，培植優勢競爭、出口能力。

依據自貿港發展計畫由跨域產業權責機關擬定基隆港貨運業務移轉辦法、臺北港港務優惠租賃契約和桃園航空城自由物流實施辦法，加速港務分工機能，提升對外貿易能力。

➤ 基隆港貨運業務移轉辦法、臺北港港務優惠租賃契約：

依據商港法及公民營事業機構投資興建或租賃經營商港設施作業辦法與經濟部、交通部於 99 年發布之工業專用港或工業專用碼頭規劃興建經營管理辦法之規定以擬定辦理。主要目的為加速基隆港將現況之非近洋業務移轉至台北港，同時藉由優惠租賃契約吸引廠商自主申請轉移事宜，另可明定由基隆港移轉或首次和台北港簽訂物流契約之廠商的優惠續約規定。

➤ 桃園航空城自由物流實施辦法：

桃園航空城內部已配置五大重點發展區域，包括金融、科研、娛樂、物流，以及居住的功能，應藉由其完善之配套交通網絡(國道一號、國道二號、國道三號、西濱快速道路、臺 66 快速道路、未來的國道一號與速鐵路、臺灣鐵路、捷運系統)與新桃新興產業發展軸帶之精密機械、新興能源與技術相關產業結合，並於辦法中規定此產業發展軸帶內之產業與航空城的物流優惠與快速通關措施。

(2) 利用物流中轉站與自由物流辦法，加強內陸產業的海外貿易行為。

透過本計畫提供之臺北都會區域產業空間結構發展策略，為順利帶動整體產業跨域發展，可於交通網絡沿線依經濟效益評估設置二至三處物流中轉場站，並配合自由物流辦法形成一套完整加速物流貨貿的機制。

## 3. 治理機制改善

(1) 應由本示範計畫之上層產業主管機關主導協調地方政府產業部門進行合作，研擬臺北自經區與新興產業發展軸整合之策略計畫，並在適當之治理治理機制下，指出跨區域產業權責主管機關與其權力位階，進行督導、審查工作，促使產業部門溝通和合作，以建構自經區與新興產業發展軸合作模式。

(2) 並可藉由該合作模式推動產業與海外目標市場接軌，鼓勵開發跨業創新商業應用行為，以及積極推動國際合作，連結海外重要科技聚落創新能量。

(3) 上述適切之治理機制，將引入跨區性的單一議題合作平台，在新桃都會地區設立「新桃都會地區工業發展合作平台」，作為研擬整體產業發展軸帶策略計畫，以及後續治理相關權責分配的溝通機制，並確保所做出的共識能受到有效推動與檢討，關於本合作平台與現有之治理架構整合形式可參考下圖 6-4-5：



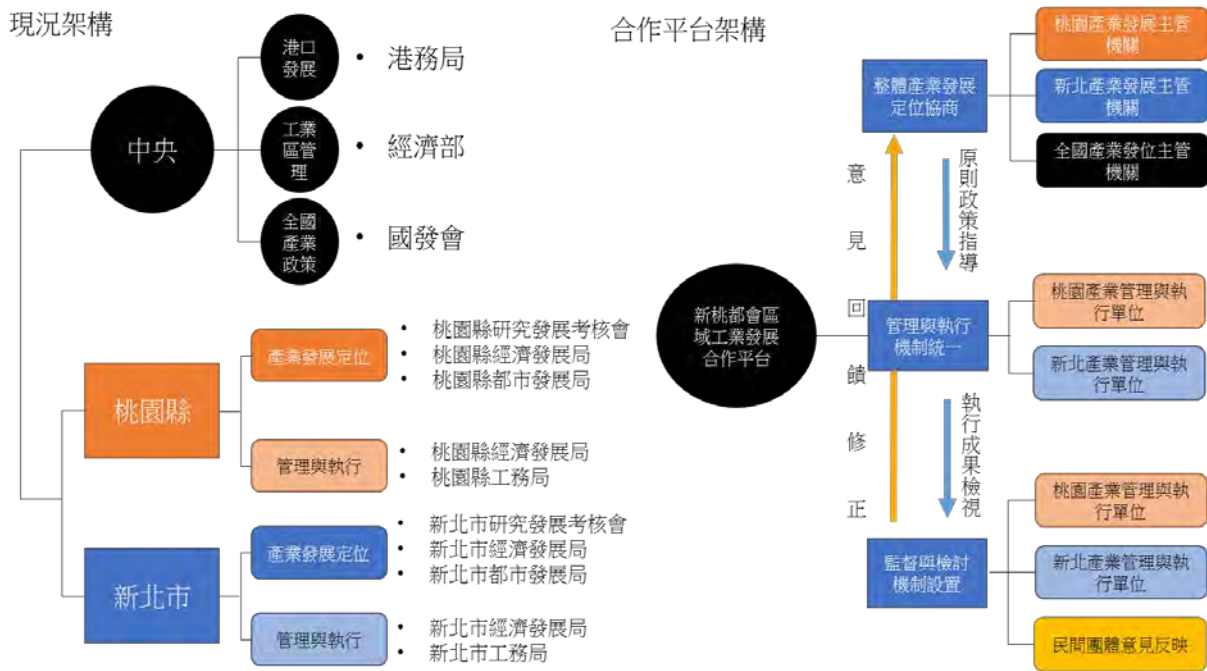


圖 6-4-5 新桃都會區域工業發展合作平台與現況架構比較圖  
資料來源：本計畫繪製

#### 產業發展定位協商：

在原有發展體系架構之中，由新桃產業發展軸帶中所涵蓋桃園、新北市兩縣市城鄉發展局、經濟發展局等地方主管機關召集整體產業發展定位協商會議，並請經濟部、國發會等中央主管機關給予協助，藉以定位整體產業發展構想。並訂定制度舊有廠房清場機制及創新產業進駐條件。

#### 計畫管理與執行：

在整體發展架構討論出成果後，依循產業發展方向與相關配套政策、制度，由跨縣市平行執行單位，即為各縣市之工務局、經濟發展局等聯合執行，藉以協調各縣市有關單位及民間意見，扮演實質推動建設及執行制度的角色。

#### 監督機制設計

計畫執行單位須定期檢討計畫執行之結果，並提供民間團體意見反映的機會，使實施成果定期自我檢討與保持民眾監督的狀態，以便產業發展定位協商得以適時修正整體發展走向以貼近現況，並可吸收民間創意進入討論過程內。

### 3. 計畫時程

為了讓本計畫能夠有執行時間之依據，計畫將訂定短、中、長期計畫，依照不同目標規劃該時程中計畫應執行之內容為何，讓主管機關能夠參照並檢核計畫執行成果。

表 6-4-1 計畫概述說明表

| 計畫時程 | 內容概要  | 目標   |
|------|---|------|
| 短程計畫 | 1.利用經濟部工業區與地方創新育成中心引導傳統產業轉型。<br>2.透過都市計畫整併，以調配產業以及居住的空間發展。                  | 引導轉型 |
| 中程計畫 | 1.輔導港區依功能定位發展，培植適性之優勢競爭、出口能力。<br>2.佈局產業發展空間定位。<br>3.擬定都會區域整體發展目，標營造新桃地區生活圈。 | 定位角色 |
| 長程計畫 | 1.建構跨區域產業發展合作模式。<br>2.擬定整體都會區域居住空間調配跨域合作計畫，以及都市計畫土地使用及交通設施。                 | 跨域整合 |

資料來源：本計畫彙整

## 貳、行動計劃：創新支援暨物流中心設置

計畫單位：經濟部、國發會、國稅局、都市計畫單位之都發局、城鄉發展局、地方經濟發展局

執行單位：都市發展局、城鄉發展局、地方經濟發展局

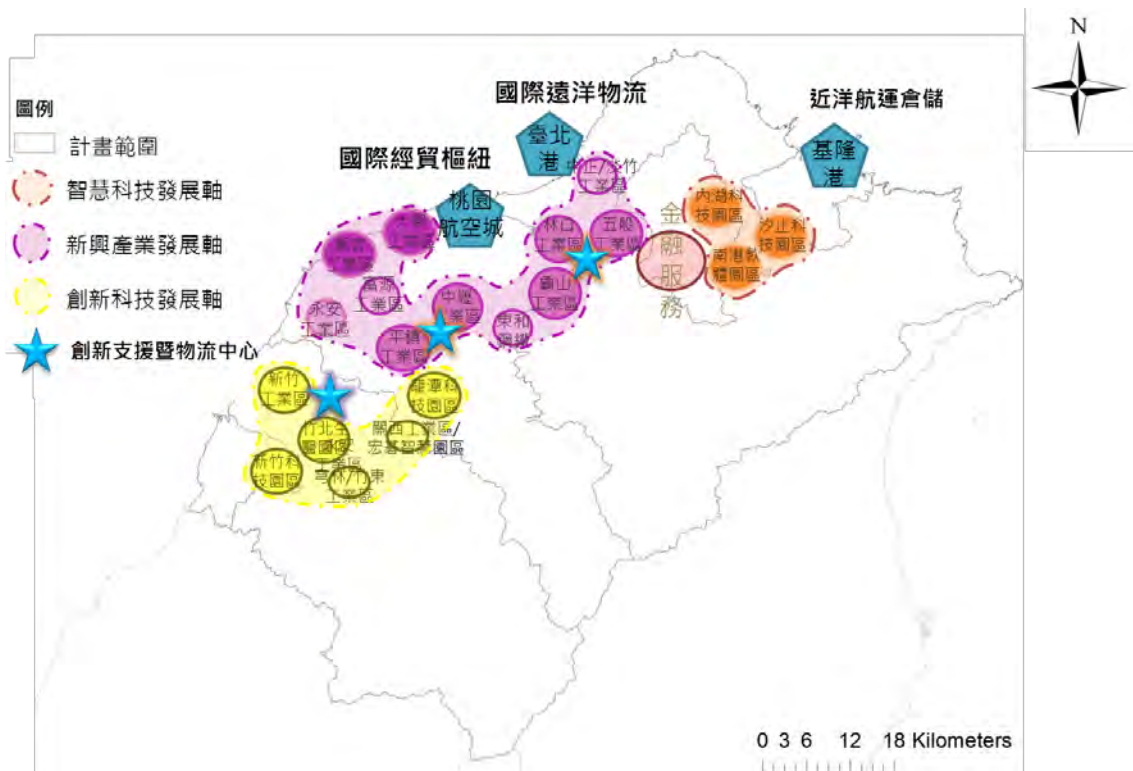


圖 6-4-6 創新支援暨物流中心設置示範計畫位置示意圖

資料來源：本計畫繪製

## 一、計畫目標

建立地區型創新中心與物流中轉站，以銜接與輔助產業軸線的串連與合作，促使臺北都會區域優勢產業之整合。

## 二、計畫內容



### 1. 短程

#### (1) 選址：

因此項示範計畫為配合產業發展軸帶串聯成生，又包含研發與物流中心之功能，故考量的示範基地有以下之篩選前提：在產業發展軸線位置、為待轉型之工業區、鄰近大型聯外交通道路或高鐵、台鐵站點 1 公里範圍內、位於都市計畫之工業與商業用地、缺少或集中創新育成中心和大學處等創新資源位置、以及本身轉型意願高之傳統工業區等六項條件，符合越多條件者優先。

依照各地產業發展類型，由地方經濟發展局協調有關單位清點區內工業區分析選址條件，篩選出合適發展的用地。而本示範計畫依此選定了位於新北市的頂埔工業區、桃園縣的大溪埔頂工業區和新竹縣的新埔工業區。

表 6-4-2 創新支援暨物流中心設置示範區位基礎資料表

| 名稱             | 位置     | 面積(公頃)          | 現況示意圖         |  |
|----------------|--------|-----------------|---------------|--|
| 頂埔工業區<br>68    | 新北市土城區 | 26.1732<br>/44% | 金屬製造<br>閒置工業區 |  |
| 大溪埔頂工業區<br>128 | 桃園縣大溪鎮 | 59.7406<br>/65% | 化學製造<br>閒置工業區 |  |



|                              |                            |                 |   |  |
|------------------------------|----------------------------|-----------------|---|--|
| 湖<br>口<br>工<br>業<br>區<br>146 | 新<br>竹<br>縣<br>湖<br>口<br>鎮 | 239,562<br>/56% | 金<br>屬<br>製<br>造<br>閒<br>置<br>工<br>業<br>區 |  |
|------------------------------|----------------------------|-----------------|---|--|

資料來源：本計畫繪製

## (2)設置原則與(投資)政策優惠

並在與經濟部、國發會討論後，考量整體產業發展策略，與國稅局協商政策優惠事宜，以及規範提供進駐廠商參考的基準，並擬具廠商進駐的條件與流程。

原則：既有製造廠家繼續使用為優先，再於周邊空間利用之土地建設創新研發大樓，同時提供誘因(優惠政策)促使現況廠商轉型發展(物流與創新金屬製造業)與同類型商家聚集，並在內部規劃停車場供物流業務廠商使用。

投資優惠政策：提供既有廠商家輔導轉型基金與營業所得稅減免的租稅優惠、設置租賃長期(十年含以上)契約簽約者前三年免企業所得稅，後兩年企業所得稅減半的優位吸引新廠商設廠等相關政策。

## 2.中程

### (1)引導創新育成中心進駐或吸引大學、企業設置研究分所

上述提及之優惠政策亦適用於創新育成中心之進駐，同時可制定育成研發中心設廠辦法，提供已在別處設有研發機構之中心、學校一個設立分所的機制。故在選取欲設置何種創新與育成中心時，除地方政府經濟發展局和經濟部外，應將相關科系學校、企業可一併進入討論過程，釐清中心走向與應發揮之功能，以及提供補助的方案。

### (2)相關產配建設與土地使用變更之調整

在選址、政策、育成中心發展方向訂定後，由地方政府經濟發展局與都市計畫單位之都發局、城鄉發展局合作，協調原在地業者、周邊居民、地主等利害關係人進行舊工業區土地使用分區變更以取得可發展土地，使之能更有效率的利用，發揮帶動整體產業鏈結分工的效用。

a.頂埔工業區：周邊多為住宅區與未開闢之學校用地，為增加育成物流中心機能，故希望在周邊提供產辦、與會展銷售的服務，因此將變更學校用地(2.55公頃)為商業用地，並提供30%土地做為公共設施回饋民眾，此商業用地將配合創新支援暨物流中心而設置之產售產配大樓，吸引更多產業進駐帶動地方發展，更可完善地區的工作機能。

b.大溪埔頂工業區：因埔頂工業區內包含埤塘的優秀生態資源，故將部份工業用地(11.97公頃)變更為自然景觀區，另外為增加育成物流中心機能，將基地下方之電信用地(11.94公頃)變更為商業用地做為產售產配大樓，並提供 20%土地做為公共設施回饋，期望促進地方商機。

c.湖口工業區：因此工業區現況為工業區與農業區混合使用，周邊亦多為農業用地，為更有效的使用土地與促進地方經濟發展，故變更將基地西南方現況為大樓之部份農業用地(1.36公頃)變更為商業用地，其中 30%土地做為公共設施回饋民眾，另並變更部份農業用地(2.13公頃)作為住宅用地，提供居住需求。

### (3)研擬與產業發展軸之合作計畫

創新支援暨物流中心為產業發展軸線中繼之區位，其設置主要目的為輔助產業軸線串聯之物流中轉站，故須於軸線之工業區轉型中後期階段研擬合作計畫，促使產業發展軸線之內部工業區可以互相分工。

此待研擬之合作計畫最重要為補足工業區轉型之欠缺部分，如：創新研發育成中心、物流連結系統，藉由提供育研和物流中心使各工業區之商品和工作內容得以分散，並可就此物流機制連接自貿港區之物流產業，帶動新興與高科技產業類別之貿易商務。

在選址、政策、育成中心發展方向訂定後，由地方政府經濟發展局與都市計畫單位之都發局、城鄉發展局合作，協調原在地業者、周邊居民、地主等利害關係人進行舊工業區土地使用分區變更以取得可發展土地，使之能更有效率的利用，發揮帶動整體產業鏈結分工的效用。

## 3.長程

### (1)提供合作治理機制

由本示範計畫之上層產業主管機關主導協調地方政府產業部門進行合作，並進行督導、審查工作，促使產業部門分工合作，輔助產業發展軸與自貿港區合作模式之建構。

### (2)有效治理機制之設計

現有之機制大致上可分為二階段二層級的組織體系，分為中央與地方聯合、計畫研擬與地方計畫執行兩部分，短期內暫以各地育成、物流中心為一單位。往後在此發展趨勢之下，累積足夠規模能開始促進彼此間聯繫與配合，在協調全區產業發展上發揮更大效果，或在未來都會區域整體工業治理體系之下，形成專屬合作交流平台。

表 6-4-3 創新支援暨物流中心設置示範區位規劃示意表

| 名稱      | 規劃示意圖 |
|---------|-------|
| 頂埔工業區   |       |
| 大溪埔頂工業區 |       |
| 湖口工業區   |       |

資料來源：本計畫繪製



### 三、計畫時程

在本都會區域計畫中已指出臺北都會區域之產業發展位置與方向，為更有效串連產業軸帶應在各產業發展軸線區位中繼處，建立創新支援體系之中大型機構單位，以結合地方既有學研能量(含大學、研發機構、企業實驗室等)，強化各產業園區之企業創新能力並創造具吸引力的投資環境；另外，此些中大型機構單位可同時包含物流中轉站的功能成為一多功能場站，以更精進土地使用。

表 6-4-4 創新支援暨物流中心設置計畫時程表

| 期程            | 目的         | 內容  |
|---------------|------------|---|
| 短期<br>(3年)    | 指認空間<br>位置 | 進行創新支援暨物流中心選址，並擬定設置原則與政策優惠，以配合產業發展軸線設置優勢區位場站。                       |
| 中期<br>(4~6年)  | 空間需求<br>調配 | 設置引導或吸引創新育成資源進駐之相關規定與優惠措施，並對周邊土地進行相關產配建設與土地使用變更之調整；另需研擬與產業發展軸之合作計畫。 |
| 長期<br>(6~10年) | 提供治理<br>機制 | 設計有效之治理機制，進行督導、審查工作，促使產業部門分工合作，並在未來都會區域中形成專屬合作交流平台。                 |

資料來源：本計畫製作

### 參、行動計劃：都市計畫整併與跨域檢討

計畫單位：計畫區內都市發展局、城鄉發展局、營建署、國發會、交通部

執行單位：都市發展局、城鄉發展局

#### 一、計畫目標

- 1.打破縣市內區界的藩籬，讓都市計畫能夠用全市性的角度進行戰略思考，有策略地進行縣市資源分配，讓中央單位在規劃區域功能定位時，在設施配置與規劃更加明確。
- 2.目前都市以及非都市地區的範圍逐漸模糊，都會區域的範圍劃定已是未來區域發展的方向，都市計畫整併能夠在都會區範圍劃定前提供一個前進的目標，以利未來討論都市與非都市土地配合時能夠在都市計畫方面有更容易協調的基礎。

#### 二、計畫內容

台北都會區內部之都市計畫整併初步建議方向，以前述都市功能分區為準，朝各功能分區各自歸屬單一都市計畫方向進行整併，並依此作為後續檢討作業之指導原則。在此一目的之下，都市計畫整併作業進行之方式大致可分為三個階段：

表 6-4-5 都市計畫整併階段表

| 階段   | 內容  |
|------|---|
| 第一階段 | 作業之都市計畫整併方式以加法為原則，將計畫範圍、計畫面積、計畫人口、計畫圖比例尺等項目予以整併，並指認都市計畫範圍縫合問題及解決策略，其計畫內容不涉及實質通盤檢討變更事項。                |
| 第二階段 | 後續階段則分別針對都市計畫範圍縫合、主要土地使用分區項目及主要計畫與細部計畫分離等作業辦理專案通盤檢討作業。本階段將以人口規模與功能定位選區主要核心都會區，以其為優先整併範圍開始做實質都市計畫整合作業。 |
| 第三階段 | 在主要核心區都市計畫整併後，將陸續進行周邊地區的都市計畫整併，以符合核心都會區域之功能定位，形成具整體一致性、整體性的都市計畫體系與內容設計。                               |

資料來源：本計畫繪製

由於過去之都市計畫往往規模不一且內容隨主管機關而改變，並在缺乏整體性歸化之下所劃設，常使其功能重疊或錯開，造成分區認定公共設施道路銜接都市計畫執行與管理問題。因此，本計畫之都市計畫整併作業，透過擬具較具整體性的都市計畫整併流程，以期除去過往之癥結，其主要內容將包含範圍訂定、相互連結、共同管理、統一執行、實行時程等，接著將就都市計畫之整併方式與準則進行規範：

表 6-4-6 都市計畫之整併準則

| 項目        | 準則  |
|-----------|---|
| 範圍劃設、內容研擬 | 依不同規模之都市計畫，以包含範圍中所含之城鄉、都市發展局作為主體進行，與營建署、國發會等中央單位共同討論，並引入民間團體、學者座談，落實範圍內居民的參與，透過共同討論決定內容主體架構。在初步彙整各方意見後，由範圍內之城鄉局、都發局著手進行更詳細的計畫內容擬定，其過程中應維持資訊的透明與意見反映的順暢。最後將各地所擬定之內容，報中央營建、重大建設主管機關備查，並適時相互協調彼此意見，將現有之都市計畫逐一依照都會區域應發揮之功能整併。 |
| 公共設施連結    | 小範圍的計畫連結將包含辦理住宅區、商業區及工業區等各類土地使用型態與規模檢討等，將由整併後都市計畫所含區域之城鄉、都市發展局做為主管，以通盤檢討的方式確保土地使用分區劃設的連續性。牽涉大範圍之大型公共建設，如全市性主要交通系統路網架構及全市性公共設施配置方案或機場捷運、航空城等。除上述各地區都市計畫單位間的協調外，更需加入大規模公共設施主管機關，營建署、國發會、交通部等協商，形成跨區層級的協商體系以做最完善的考量。         |



|    |   |
|----|---|
| 管理 | 為使各計畫管理與協商上有統一的語言，在各地都市、城鄉發展局中所管理各、使用之都市計畫書圖、比例尺將優先統一編定、調整。<br>各地方政府都發局應擬具共同施行細則與通盤檢討辦法，並設立橫向溝通機制以隨時供進行協調，在都市計畫委員會所採取之審議標準亦須依照各地方政府所需發揮功能進行調整。此外，仍須確保民眾意見的反應。 |
| 執行 | 由各整併後都市計畫原主管機關，依其規模，由各地方都發、城鄉局共同組成合作平台，遵循共同擬定之施行細則與通盤檢討辦法逐步推動都市計畫整併作業，開始執行主要與細部計畫擬具內容。  |

資料來源：本計畫製作

儘管終極目標為都市計畫與非都市土地共同進行檢討並共同擬定區域發展策略，但目前本計畫將著重在都市計畫地區的協調，因此將以台北都會區域內各縣市之都市計畫之整併作為主要任務，並以各縣市內之都市計畫做為整併之標的。

目前以各縣市內主要之都市計畫整併為主要目標，針對現行都市計畫之實施概況、計畫人口以及目標人口進行考量，指認出竹北都市計畫、桃園縣都市計畫、基隆市都市計畫、新北市大漢溪以北城鄉發展地區主要計畫、新北市大漢溪以南城鄉發展地區主要計畫、新竹都市計畫等六大都市計畫地區之整併作為對象，推動整併的區內之都市計畫共同檢討，以利未來區域整合推動。

表 6-4-7 都市計畫整併概要

|     |                           |                  |              |
|-----|---------------------------|------------------|--------------|
| 縣市  | 基隆市                       |                  |              |
| 整併後 | <b>基隆市都市計畫</b>            |                  |              |
| 整併前 | 基隆中山安樂八斗子地區都市計畫           | 基隆八斗子漁港特<br>定區   | 基隆港口商埠地區都市計畫 |
|     | 基隆安樂社區都市計畫                | 基隆七堵暖暖地區<br>都市計畫 |              |
| 縣市  | 新北市                       |                  |              |
| 整併後 | <b>新北市大漢溪以北城鄉發展地區主要計畫</b> |                  |              |
| 整併前 | 蘆洲都市計畫                    | 五股都市計畫           | 三重都市計畫       |
|     | 泰山都市計畫                    | 新莊都市計畫           |              |

|     |                           |                |                           |
|-----|---------------------------|----------------|---------------------------|
| 整併後 | <b>新北市大漢溪以南城鄉發展地區主要計畫</b> |                |                           |
| 整併前 | 樹林(三多里)都市計畫               | 樹林都市計畫         | 樹林(山佳)都市計畫                |
|     | 板橋都市計畫                    | 永和都市計畫         | 板橋(浮州地區)都市計畫              |
|     | 中和都市計畫                    | 土城都市計畫         | 新店都市計畫                    |
|     | 土城(頂埔地區)都市計畫              | 安坑都市計畫         |                           |
| 縣市  | 桃園縣                       |                |                           |
| 整併後 | <b>桃園縣都市計畫</b>            |                |                           |
| 整併前 | 南崁地區都市計畫                  | 蘆竹(大竹地區)都市計畫   | 桃園高鐵車站特定區                 |
|     | 龜山都市計畫                    | 桃園都市計畫         | 中壢內壢交流道特定區                |
|     | 八德(大湳地區)都市計畫              | 中壢平鎮都市計畫       | 中壢過嶺、楊梅高榮、新屋頭洲、<br>觀音富源都市 |
|     | 中壢(龍岡地區)都市計畫              | 楊梅都市計畫         | 平鎮(山子頂地區)都市計畫             |
|     | 楊梅交流道附近特定區                |                |                           |
| 縣市  | 新竹市、新竹縣                   |                |                           |
| 整併後 | <b>新竹都市計畫</b>             |                |                           |
| 整併前 | 新竹都市計畫                    | 新竹交流道特定區       | 新竹科學園特定區                  |
|     | 新竹(朝山地區)都市計畫              | 竹東(二重三重地區)都市計畫 | 寶山都市計畫                    |
|     | 竹北〈含斗崙地區〉都市計畫             | 新竹高鐵車站特定區      |                           |

資料來源：本計畫製作

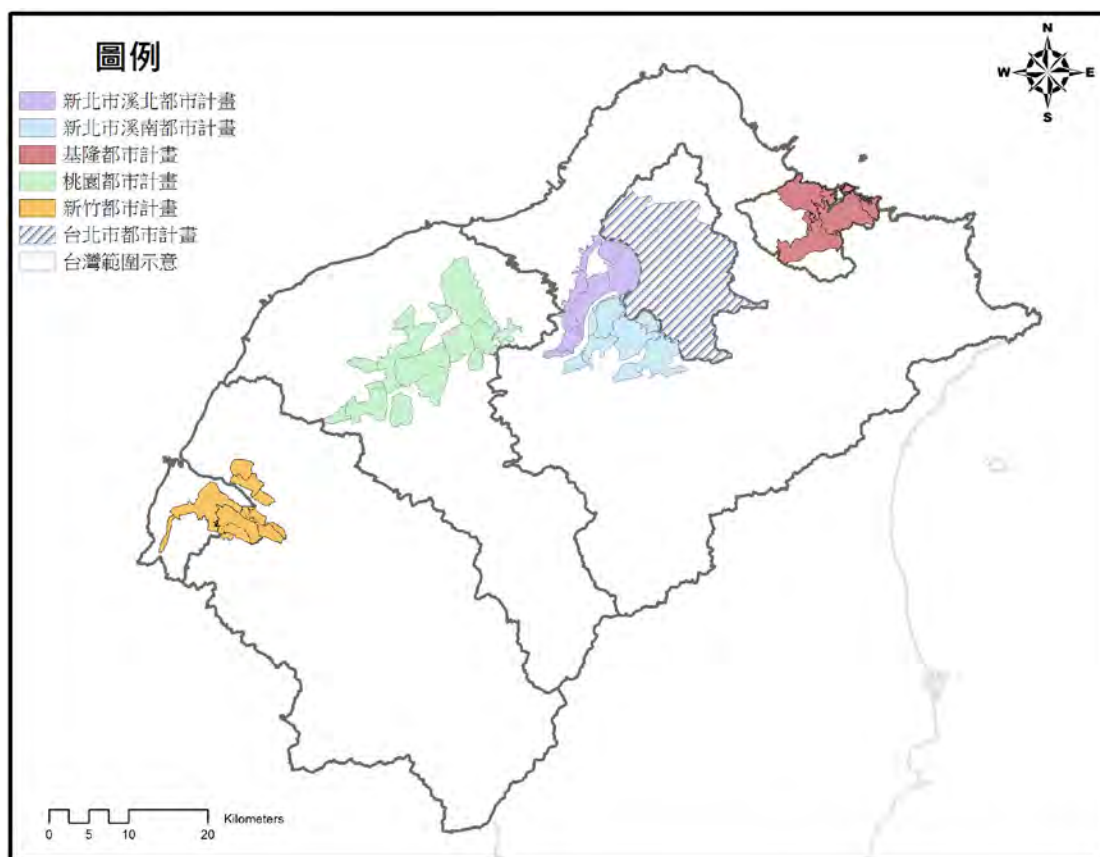


圖 6-4-7 台北都會區域都市計畫整併示意圖

資料來源：本計畫繪製

表 6-4-8 都市計畫整併基礎資料與定位

| 整併後之都市計畫                   | 縣市  | 面積<br>(公頃) | 計畫人口<br>(人) | 目前人口<br>(人) | 定位     |
|----------------------------|-----|------------|-------------|-------------|--------|
| 基隆市都市計畫                    | 基隆市 | 7449       | 241900      | 253019      | 港務觀光中心 |
| 新北市大漢溪以北<br>城鄉發展地區主要<br>計畫 | 新北市 | 6525       | 1397800     | 1338555     | 產業創新中心 |
| 新北市大漢溪以南<br>城鄉發展地區主要<br>計畫 | 新北市 | 7664       | 1866000     | 1721969     | 人文商務中心 |
| 桃園縣都市計畫                    | 桃園縣 | 14456      | 1445000     | 1410549     | 製造產業中心 |
| 新竹都市計畫                     | 新竹市 | 6785       | 601500      | 587200      | 科技居住中心 |
|                            | 新竹縣 |            |             |             |        |

資料來源：本計畫製作，計畫人口與面積整理自各都市計畫整併地區內之都市計畫；目前人口計算自內政部公布之 2014 年 10 月鄰里人口資料。

### 三、計畫時程

依照各地所應發揮之功能，在整體功能區位所規範之核心地區優先整併，其餘地區則在其之後。在各地基本土地使用、公共設施建設整合後，其次將依照特定主題、特定議題，如產業轉型、房價問題、自經區劃設等進行特定議題之通盤檢討，已逐一使功能分區體現在實質空間配置上。而在短中長程內所欲進行的都市計畫整併內容與目的，可整理如下表：

表 6-4-9 都市計畫整併時程表

| 期程             | 目的                   | 內容   |
|----------------|----------------------|--|
| 短期<br>(3 年)    | 核心地區都市計畫優先整併         | 依照人口結構與產業發展概況訂出規模體系，並以核心地區優先開始整併現有都市計畫。                              |
|                | 都市計畫書圖、比例尺統一         | 落實計劃管理、釐清都市計畫書圖說之正確性，確保各級單位溝通協調上的基準。                                 |
| 中期<br>(4~6 年)  | 核心地區以外其餘規模都市計畫整併     | 配合功能分區劃設都市計畫基本設施、使用分區。完成特殊目的以外之共同基礎作業。                               |
| 長期<br>(6~10 年) | 特定議題通盤檢討<br>特定目的通盤檢討 | 依照社會重大議題(高齡少子、房價、社會轉型、產業發展)等議題或依照特定目的(自經區劃設、創新育成中心設置、國家重大建設) 辦理通盤檢討。 |

資料來源：本研究製作

## 肆、行動計劃：跨區住宅資訊整合暨適居空間指認

計畫單位：營建署、衛生福利部、各縣市政府、計畫區內都市發展局、城鄉發展局、中央銀行

執行單位：都市發展局、城鄉發展局

### 一、計畫目標

為舒緩臺北都會區內過度集中於臺北市及新北市部分地區之人口，以整體的角度評估臺北都會區內住宅的供給與配置現況。盤點現有之住宅存量與價格狀況，先提供民眾可參考之住宅選擇，並考量到產業軸帶與重大交通等因素，期望使臺北都會區能有適宜的整體土地使用規劃。

### 二、計畫內容

居住議題牽涉到的範圍十分廣泛，因此本計畫將分不同階段進行執行不同的工作。本計畫執行內容如下：

- 1.短期內期望透過盤點臺北都會區內現有之住宅供給量與其分部，配合本計畫所制訂的優良居住區準則，並且考量其周邊環境設施與生活機能找出優良居住區的分佈。指認出優良居住區後將信息公布於相關平台上供民眾參考。
- 2.提出原則與建議，使各部門整合現有公開資訊平台，增加其實用性以及功能性，讓民眾能取得更有效的住屋訊息。

(一)盤點各都市計畫區內計畫目標人口與現況與住宅存量，訂定優良住宅之選擇標準，並指認臺北都會區內優質居住區區位。

表 6-4-10 102 年各縣市都市計畫面積及人口

| 縣市  | 面積(平方公里) | 計畫人口(人)   | 目前人口(人)   | 計畫人口密度<br>(人/平方公里) | 目前人口密度<br>(人/平方公里) |
|-----|----------|-----------|-----------|--------------------|--------------------|
| 基隆市 | 74.49    | 241,900   | 253,019   | 3247.42            | 3396.68            |
| 臺北市 | 271.80   | 3,414,000 | 2,686,516 | 12597.79           | 9913.34            |
| 新北市 | 325.15   | 3,974,500 | 3,672,875 | 12223.59           | 11295.94           |
| 桃園縣 | 323.70   | 1,850,400 | 1,521,533 | 5716.40            | 4700.44            |
| 新竹縣 | 108.60   | 847,400   | 590,502   | 7802.95            | 5437.40            |
| 新竹市 | 112.25   | 573,500   | 636,351   | 5109.13            | 5669.05            |

資料來源：各縣市主計處、都市發展局，本計畫整理

根據表 6-4-10 所示，可以看到臺北市、新北市都市計劃中的都會區人口，無論是計畫人口密度亦或實際之人口密度皆高出其餘縣市之都會區，站在整體臺北都會區發展的角度看來，人口明顯過度集中於臺北市與新北市都會區中。為解決因人口過度集中造成的生活品質下降、房市不正常飆高等問題，希望透過現有住宅整體資訊的盤點指認出臺北都會區中住宅供給的狀況，並檢視其情況，以提升居住品質、加強基礎建設、提供公開透明之交易平台等方法讓民眾在「住」的面向上有更多的選擇。

下圖 6-4-8 由深到淺處顯示了臺北都會區中住宅存量由少至多，可以看到淡水區、三重區、新莊區、板橋區、中和區、新店區、汐止區、桃園市、中壢市、新竹市、中山區等仍具有較大量的住宅供應民眾居住使用。

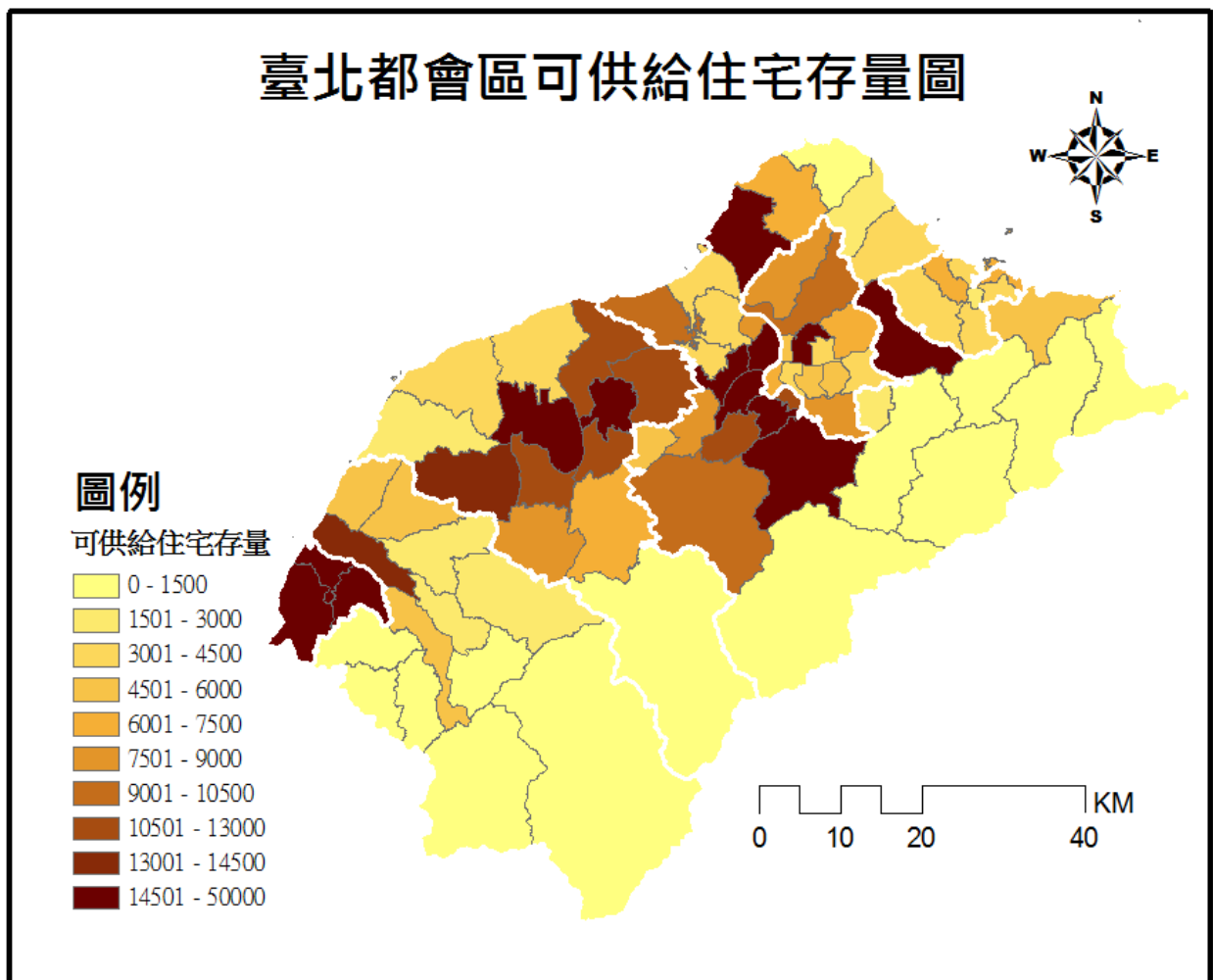


圖 6-4-8 臺北都會區可供給住宅存量圖

資料來源：本計畫繪製

指認出臺北都會區域內住宅存量分部之後，將考量到住宅區位與自身的條件挑選出臺北都會區域的優質住宅做為民眾居住選擇之參考。

### a. 333 優質居住區

為了分析台北都會區域中適合居住之鄉鎮，除了住的安全、住的舒服外更要住得起，因此本計畫從住宅市場資訊中選擇三個分析標準。根據 95 年、99 年全國及主要縣市住宅居住水準狀況可見，全國住宅平均坪數約為 42.84 坪，而北臺各縣市平均在 3~40 坪；屋齡則平均為 30 年以下。因此，參考現況平均值，本計畫分別為住宅平均屋齡低於 30 年、住宅平均單價低於 30 萬以及住宅平均坪數大於 30 坪，標準判定之選擇方式如下表 6-4-11：

表 6-4-11 333 優質居住區之定義

| 優質要素 | 標準           | 資料來源                           |
|------|--------------|--------------------------------|
| 住的起  | 每坪單價低於 30 萬元 | 102 年 1 月-103 年 10 月時價登錄平均交易價格 |
| 住的安全 | 屋齡低於 30 年    | 2014Q3 稅籍住宅平均屋齡                |
| 住的舒適 | 坪數大於 30 坪    | 2014Q3 稅籍住宅平均坪數                |

資料來源：本計畫擬定

### b. 合宜住宅

除了考量到既有的不動產市場外，台北都會區域內的合宜住宅完工日期在即，對於區內居住選擇有深切的影響，因此本計畫將考量位於新北市板橋浮洲以及機場捷運線 A7 站點之合宜住宅未來的供給量以及形式，協助本計畫做更適當之人口配置。

表 6-4-12 台北都會區合宜住宅概況

|       | 供給量(戶) | 坪數(坪) | 售價       | 完工日        |
|-------|--------|-------|----------|------------|
| 板橋浮洲  | 4032   | 23~55 | 20 萬/坪以下 | 2015 年 3 月 |
| 林口 A7 | 3960   | 30~50 | 15 萬/坪以下 | 2015       |

資料來源：本計畫彙整

為了讓本計畫除了能夠在住宅不動產”質”的方面指認出優質居住區外，更能夠透過供給”量”的的分析讓居住功能分配之方向更加明確，而住宅供給量的計算方式為將 2014 年第三季之稅籍不動產住宅存量減去該區域內擁有戶籍之不動產戶數，藉此得知該區域內所剩餘之非自用不動產戶數，而綜合上述分析所繪製之結果如下圖 6-4-9。

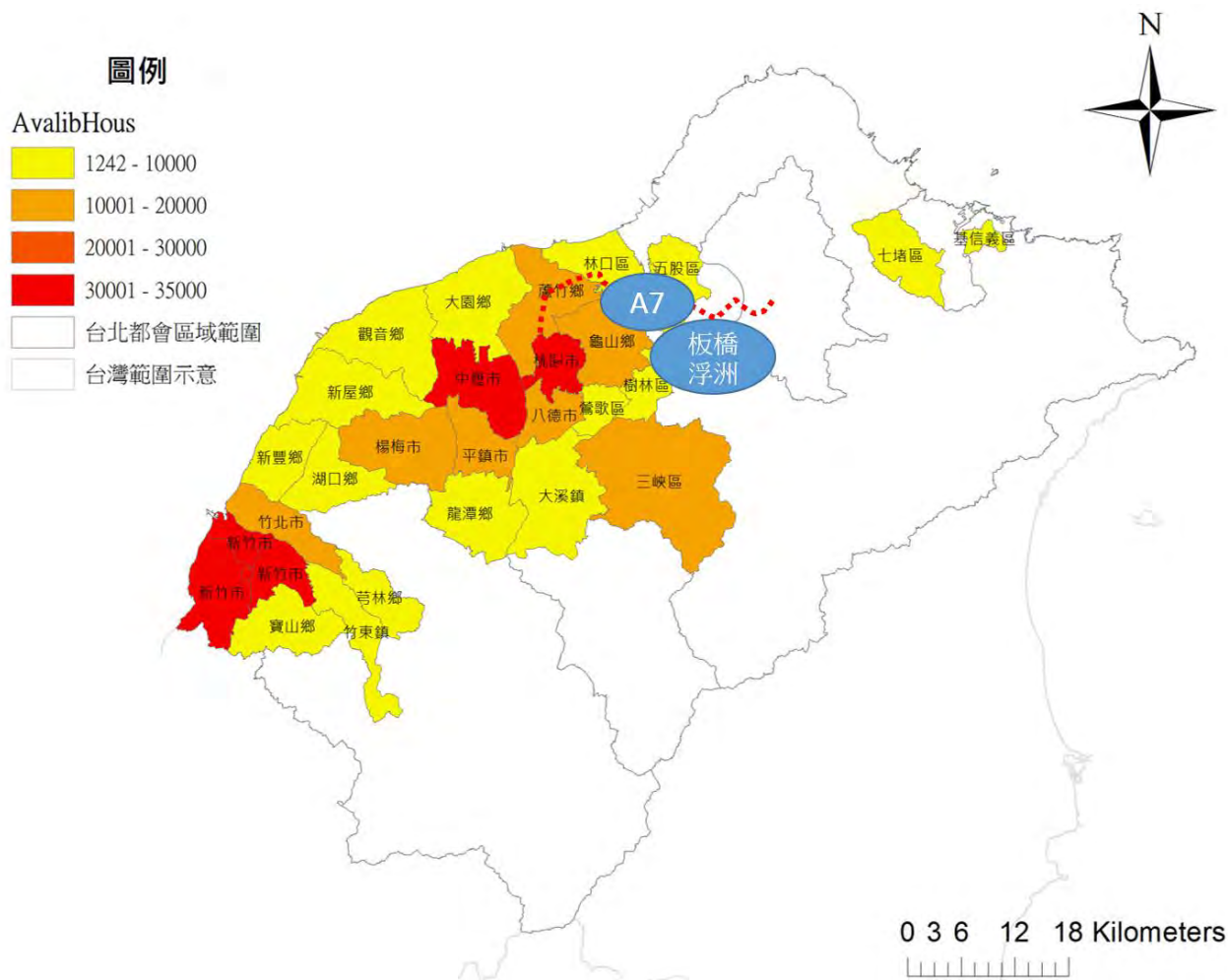


圖 6-4-9 臺北都會區域 333 優質居住區及合宜住宅區位  
資料來源：本計畫繪製



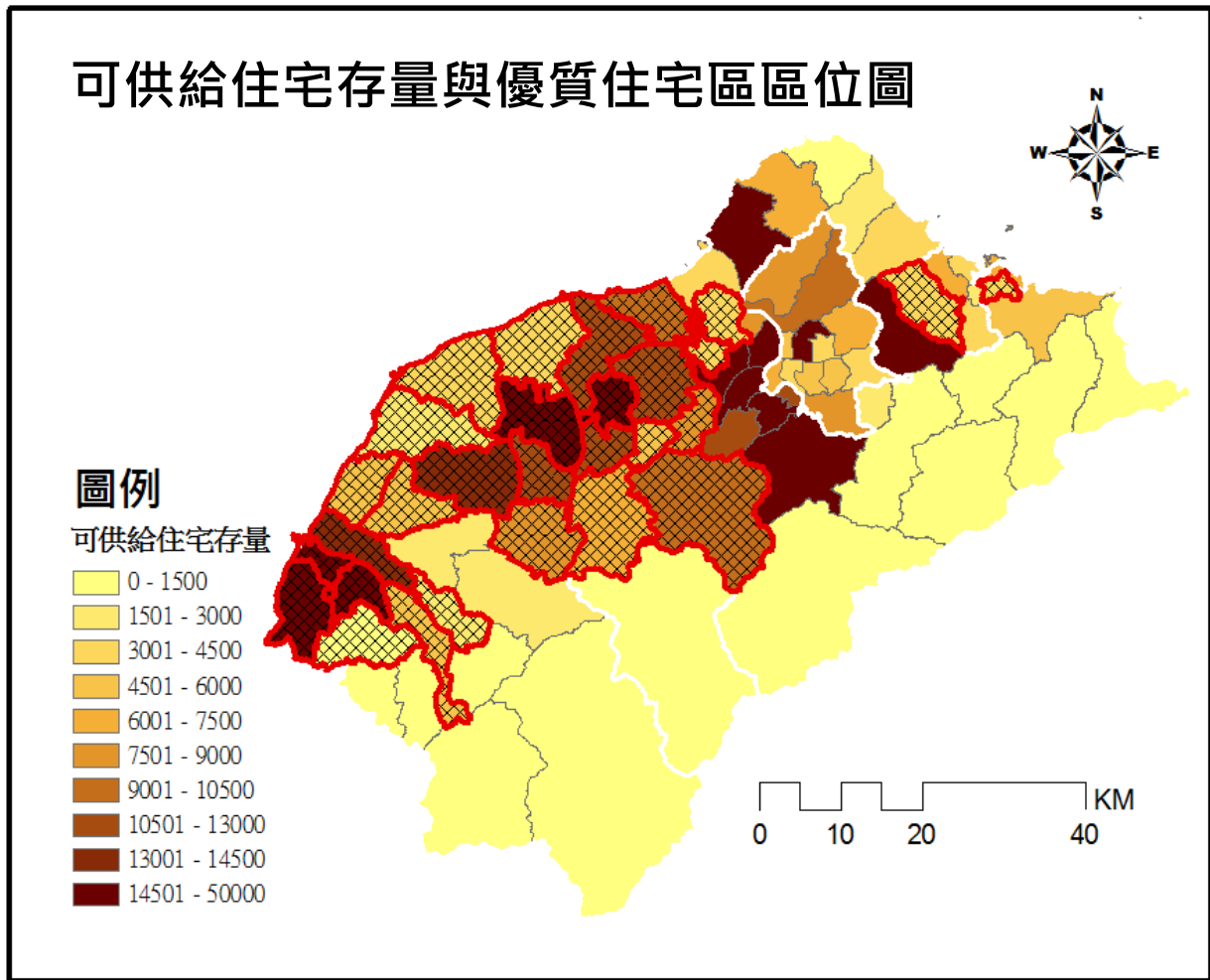


圖 6-4-10 臺北都會區可供給住宅存量與優質住宅區區位圖  
資料來源：本計畫繪製

圖 6-4-10 網底部分為符合表 6-4-11 之 333 優質居住區定義之區域，可見其主要集中於桃園、新竹地區。考量到其供給量，又以桃園市、中壢市、新竹市等地區相對最為充足，其餘如蘆竹鄉、龜山鄉、八德市、平鎮市、楊梅市、林口區、三峽區、竹北市等也有一定的優良住宅供應。而優質居住區總體區位位置如表 6-4-13 所示。

考量到民眾的就業需其，指認出的優質住宅區大多位於新興產業發展軸帶、創新科技發展軸帶上，住宅區為與產業軸帶有一定的連結，應加強住宅區與產業廊帶的連結，避免住宅用地由於缺乏工作機會而喪失其機能。

表 6-4-13 台北都會區域符合 333 優質居住區之鄉鎮市

| 縣市  |                                  |
|-----|----------------------------------|
| 桃園縣 | 中壢市、楊梅市、蘆竹鄉、平鎮市、八德市、龍潭鄉、大溪鎮、大園鄉、 |

|     |                         |
|-----|-------------------------|
|     | 觀音鄉、新屋鄉、龜山鄉、桃園市         |
| 新北市 | 林口區、五股區、泰山區、樹林區、鶯歌區、三峽區 |
| 基隆市 | 信義區、七堵區                 |
| 新竹市 | 新竹市                     |
| 新竹縣 | 竹北市、竹東鎮、湖口鄉、新豐鄉、芎林鄉、寶山鄉 |

資料來源：本計畫製作

表 6-4-14 臺北都會區重要交通建設計畫

| 計畫名稱               | 負責單位       | 計畫目的  | 計畫縣市        | 計畫年期        |
|--------------------|------------|---|-------------|-------------|
| 基隆火車站都市更新站區遷移計畫    | 交通部鐵路改建工程局 | (一) 忠一路可連通中山一路。<br>(二) 形塑基隆為北台灣海洋城市之角色定位。<br>(三) 新基隆站結合公車、長途巴士、輕軌及客輪等運具，打造基隆市交通轉運中心新契機。   | 基隆市         | 98/3-104/4  |
| 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫 | 交通部臺灣鐵路管理局 | 可消除沿線 17 處平交道。提昇整體路網運作之效率、土地增值效益、租稅效益、環境品質改善及政府形象提昇等效益。   | 新北市、桃園縣     | 98/1-106/12 |
| 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫 | 交通部高速鐵路工程局 | (一) 機場捷運系統興建完成後，將以軌道運輸系統串聯臺灣桃園國際機場至高鐵/臺鐵車站、臺北捷運淡水線、板南線及未來的新莊線、環狀線，形成更完備、更便捷的複合運輸系統。<br>(二) 未來搭乘直達車由 A1 站(臺北車站)至臺灣桃園國際機場，僅需約 35 分鐘。不僅縮短旅客往返機場的旅運時間，亦可有效舒緩高速公路的車潮，減輕耗油量、空氣污染等社會成本。航空旅客並可藉由預辦登機服務，提早在市區車站託運行李、取得登機證，而毋須帶著行李在 | 新北市、桃園縣、臺北市 | 預定 104 年通車  |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  | 市區購物或洽公。<br>(三) 隨著機場捷運完工通車，<br>捷運路線及車站周邊土地將可<br>透過多功能共同開發，大幅提升<br>整體價值及發展利益。 |  |  |
|--|--|--|--|--|

資料來源：交通部，本計畫整理。

根據表 6-4-14 所示，現有重大交通計畫中，可以看到基隆市與桃園縣等縣市皆有透過交通的改善提升整體生活品質以及加強臺北都會區的整體串連之相關計畫。也可能影響人口的流動以及住宅需求。

經過現況的彙整分析與分析可以得出在臺北都會區域中，桃園縣之桃園市、中壢市、蘆竹鄉、龜山鄉、八德市、平鎮市、楊梅市、新竹市等地區具有較多的住宅供給，並且具備達到 333 優質居住區條件之住宅，同時也有產業軸帶的分部與新興交通建設，相關機關應針對此區之住宅進行盤點，並制訂相關的發展計畫與政策，期望能透過這些區域之住宅區調節臺北都會區之居住課題。

## (二) 資訊平台的建置

目前住宅相關訊息之公開平台主要有內政部營建署住宅資訊統計彙報、住宅 e 化網網站、不動產交易服務網、不動產價格 e 點通等公開資訊平台。此外，根據住宅政策實施方案中內容顯示，內政部也積極的建置包括：住宅及不動產資料庫、住宅及不動產價格資料庫、住宅市場分析報告以及輔導各縣市建置相關資料庫等。相較於過去房地市場資訊取得不易的情況已有大幅改善。然而現有之資訊平台仍有資訊分散、缺乏整合等問題，本計畫希望能夠以更全面的角度看待房地市場之資訊整合與發布，相較於過去的交易資料呈現，也加入不同類型房屋的區位分佈(如本計畫之 333 優質居住區)，以提供民眾更便捷有用的資訊平台。下為本計畫之整體空間指認、資訊建置、傳播與機制建立等值行現況評估與工作內容說明。

### 1. 資訊建置與空間指認

#### a. 現況及現有住宅存量評估，可負擔之房屋標準

欲建立都會區域範圍的住宅資訊統合前，需先處理各縣市政府城鄉、都市發展局中，住宅主管機關的相互差異。依現況而言，目前各縣市政府對住宅政策重視程度不一，資訊建置之方式與工作量皆不同，在統合資訊前，可先使雙北都發、城鄉局輔導資訊收集程度較弱的地區如新竹縣市、桃園等，建立起統一的資訊處理方法與蒐集能力後，方可開始彙整過往資料，將現有以各地方政府為界所分散的住宅資訊以都會區域規模重整。

#### b. 交易相關之資訊並定期公布

將過往資料彙整完畢後，應開始著手進行資訊共享平台的建立，以提供後續政策制定做考量之用。除地方政府住宅主管機關的參與外，本平台的建立，亦須內政部營建署協助，使中央、地方資訊得以整併。而本平台之資訊則可提供各級單位使用。並由各

地方政府輪流進行日後的維護與管理之事。依照本資訊平台，以及所延伸出的地方與中央的合作架構，便可依其進行台北都會區適宜住宅空間指認。

## 2. 協助弱勢與住宅資訊共享

### a. 提供弱勢、相對弱勢族群居住方面的協助的健全機制

各地方政府城鄉、都發局以整合住宅資訊為據，在與營建署、國發會協調後，運用適宜居住空間，作為制定適合都會區域之弱勢住宅協助機制的依據與日後實質計畫推行地點。在計畫設置時尚須有國稅局與衛服部參與，一併討論補助住房貸款稅率及提供中低收入戶分布情況，以使制定的弱勢住房補貼政策能有更全面的考量。

### b. 制訂公平的購屋、租屋平台與機制

上述建置起的資訊平台可經過轉換，提供民間使用參考，並各地城鄉、都發局依都會區域生活圈範圍，可因地制宜共同制定合理的購屋與租屋政策，並加入監督機制，確保平台資訊與政策的一致，藉此健全台北都會區內購屋、租屋市場。

## 三、計畫時程

本計畫中針對目前臺北都會區域住宅的供給與分佈進行盤點，並且初步擬定出優質居住區域的準則與其區位，以供民眾作為居住選擇上的參考。也針對現有的住屋相關資訊平台提出改善之建議，此外，未來也應針對居住環境品質的打造與住宅市場調節管控機制進行相關之工作。未來將針對臺北都會區域有其潛力與需求之區位興建合宜住宅作為住宅議題處理的方式之一。而後續更應針對住宅市場制定相關政策，確保能夠提供一個公平開放的交易平台，並且針對弱勢族群提供相關的居住空間。

表 6-4-15 跨區住宅資訊整合暨適居空間指認計畫時程表

| 期程            | 目的                    | 內容  |
|---------------|-----------------------|---|
| 短期<br>(3 年)   | 指認臺北都會區內適宜之住宅區。       | 1. 根據現況及現有住宅存量評估，訂定優良可負擔之房屋標準。<br>2. 根據現況指認出臺北都會區中可負擔之住宅分部空間， |
|               | 整合與公布住宅相關資訊，提供對外查詢平台。 | 整合住宅交易相關之資訊並定期公布，以利民眾了解住宅供給與價格現況，達到公平交易的目標。                   |
| 中期<br>(4~6 年) | 推動合宜住宅之區位選擇與興建。       | 根據住宅供給與人口需求現況，並結合交通與就業等因素條件考量，挑選出適當的區位建設合宜住宅，適當調節房屋市場。        |

|              |             |   |
|--------------|-------------|---|
| 長期<br>(6~10) | 都會區整體土地使用規劃 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合交通與產業發展，進行考量包括生活機能與就業機會等目標之整體規劃。</li> <li>2. 加速老舊市區住宅更新，改善居住環境與健全房屋市場之供給。</li> </ol>                          |
|              | 住宅政策的制訂     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 提供弱勢、相對弱勢族群居住方面的協助(如青年成家、社會住宅、合宜住宅等)的健全機制。</li> <li>2. 制訂公平的購屋、租屋平台與機制，提供民眾良好的購屋、租屋條件，避免房屋市場有不公平的現象。</li> </ol> |

資料來源：本研究製作

# 第七章 結論與建議

## 壹、結論

都會區域在台灣並非是一項新穎的概念，但礙於縣市本位主義以及政治因素，使得跨區合作機制並未有效推動，造成區域資源無法妥善分配以及利用，本策略計劃試圖畫出台北都會區域之城市空間，並在蒐集二手資料後指認數項產業節點以及居住空間，並研擬出一套治理架構協調兩者發展並支撐其在行政體制中運作，希望能夠透過跨尺度的都會區域之眼，洞察適合台北都會區域在未來發展的走向，並藉由空間規劃的方式引導產業以及居住空間發展。

然而，都會區域的發展充滿了太多的變數，在牽一髮動全身的全球化產業發展比起以往更加地難以預測，相關的法令規章也模糊不清，如自由經濟示範區的規劃至今仍然前途未明，都市規劃的發展也往往隨著四年一任的行政制度而無法連貫，儘管如此，本計畫仍亟力分析現有之資料，從中找出目前對於未來都會區空間的規劃想像，本計畫之結論大致可分為下列三點：

- 一、製造業為我國之產業發展命脈，應檢討其發展弱點並予以矯正，藉由深化其獨特性以強化區域發展的競爭力。
- 二、產業發展過度集中雙北市，造成人口過度集中於此，應藉由桃園地區的製造業分化集中於雙北市的人口。
- 三、都會區治理並非一蹴可幾但也不能因噎廢食，在區域治理漸趨重要的現在，應考量我國的地方產業發展方向逐步前進。

## 貳、建議

本計畫礙於規劃時間、經費、人員的限制，因此僅能就二手資料的部分來填補對於都會區域的想像，且在規劃內容的完整度以及細膩度仍有賴後續研究來補足，研擬都會區域的空間發展策略有如用射箭玩賓果般，儘管箭都能夠射中紅心，但沒有將中靶的箭靶連成一線及為失敗，若能夠將所有的靶都連成一線才是獲得最大效益的方法，也就是說，如何在產業、居住、治理之間取得最佳的平衡，甚至是考量更多的元素來增加區域發展的競爭力便是後續研究能夠思考的重要方向。為了讓後續研究者能夠更容易銜接本策略計畫，在此大致研擬三項建議：

- 一、準確分析產業的洞察力並非朝夕間即能速成，應請教該領域的產業專家或學者，建議可舉辦圓桌論壇或訪問以強化對產業鏈的認知。

二、空間發展與交通設施有相當大的關聯性，建議可從時間序列來看人口流動、交通流量或城市的發展，將時間變化的因素納入基礎資料分析中。

三、世上並無一體適用的治理模式，建議可多家參考並分析國外的實施案例，針對台灣的在地產業與政治獨特性作調整，採漸進式的方式朝都會區治理邁進。

## 附錄、問題回應

| 王敏治 委員 |   |   |
|--------|---|---|
| 問題     | 回應  |   |
| 1      | <p>北台區域發展有新北市、北北基、桃竹苗八縣市的推動委員會，和一些初步的成果，有放在網路平台上，內部有產業方展組，內部有工作會議跟結論，可提供後續跨域合作計畫的參考。</p>  | <p>本計畫已參考北臺都會區之相關規劃報告書之內容，感謝賜教。</p>   |
| 廖文弘 科長 |   |   |
| 問題     | 回應  |   |
| 1      | <p>你們所提的報告其實把自己的角色模糊了，在看報告書的時候會從自己的本位開始思考。但是大家資料收集都很豐富，但我建議下一階段的工作到期末之間需要把資料收斂，將自己的方像展現的更明確一點。</p> <p>如：向產業轉型跟城鄉空間發展，到底是誰先誰後，要看你的角度從哪一個面向去分析。</p> | <p>在角色定位方面，橫跨七縣市的計畫勢必須要從較高的層級進行探討，目前我國較高層級之單位便是國家發展委員會，但在大致閱讀其研究或出版品後發現，國發會似乎著重在經濟與產業發展的部分，如何在實質空間進行或是空間規劃著墨較少，因此本計畫試圖從國發會的層級進行規劃，分析地方的區域發展特性後作實質空間的空間規劃。</p> |
| 2      | <p>其實南北這兩個說法都有說過，但是為什麼這兩個區域範圍都是所有的縣市界？到底都會區域的範圍多大最洽當？雖然現在沒有絕對的對錯，但或許可思考看看。</p>  | <p>本計畫認為要有效提升區域競爭力的方式便是透過功能分區讓區域內的地方政府能夠有所依循，而本計畫之做法便是用跨縣市的方式畫出產業發展軸帶，區域合作</p>  |
| 3      | <p>目前所提到的課題之後要有願景跟未來要做什麼的解釋。在講課題的時候通常會把策略一起訂出來，不行光提問題但不給答案，課題提出後應要想一下怎樣做。</p>   | <p>本次報告在提出願景後，擬出可能遭遇之課題，並依照課題內容規劃因應對策以及示範計畫。</p>  |
| 4      | <p>目前國土計畫跟產業之間的體系有些衝突。我們目前也在解決這種產業發展的問題。當欲解決產業發展時就會思考「產業」是什麼？工業區我們分析過，但真正的產值不見得都是從工業區而</p>  | <p>本計畫試圖透過區域整體發展的方向進行規劃，產業的價值不一定決定於產值或從業員工數，過度專注在現有的強勢產業將會與國際經濟情勢脫節，如何在在強化現有強勢產業與發展新興潛力產業之間取得平衡便是一項重要的課題。</p>   |



|        |   |  |
|--------|---|--|
|        | 來，有很多是從中下游的工廠裡面累積出來。  | 礙於時間的考量，本計畫僅能竭盡所能蒐集產業相關二手資料，試圖拼湊出目前台北都會區域中的產業發展概況，並在參考國際區域整合組織之發展後，依據目前範圍內之產業特性與現況畫出跨區域的產業發展軸帶。  |
| 5      | 現階段或許要做的全面很困難，但需要把自己的限制講清楚。營建署網頁有全國區域計畫專區，可看到目前產業分類方式。  | 本計畫之發展範圍主要著重在都市區域，並且以產業發展與都市生活為計畫重心，在非都市土地的部分較無著墨。<br>本計畫中的產業分類以民國 100 年公布之中華民國行業標準分類第九次修訂為準，在民國 100 年以前之產業資料仍大致以該標準作為分類依據。                          |
| 6      | 可以了解為何要去分析公共設施，但城鄉很難就這樣做出來，很多時候縣市自己也不曉得。在學校做可以，但以後要真實再提計畫出去時需要更精準一些。希望後續能看到這些整理資料如何把它做一個更具體的呈現。 | 本計畫在示範計畫從都市計畫整併作為都市規劃的主要方向，透過縣市各自的都市計畫整併將有助於區域整體發展以及資源配置，公共設施的規劃也能夠從更整權的面向進行探討。  |
| 徐燕興 副總 |   |  |
| 問題     |   | 回應   |
| 1      | 都會區域計畫和區域計畫有什麼不一樣？如果兩者不同，你們的方法跟 index 應該是不一樣的。  | 以計畫範圍而言，都會區域計畫以都會活動最為密集的地方為本計畫範圍，其範圍不同於以行政區界為界的區域計畫。以內容而言，本計畫所欲處理的議題較為集中，多以會發生在城市區域之都會發展、空間配置為主，對全面性處理所有面相議題包括環保、自然資源、氣候等的區域計畫亦有所不同，在處理議題的手段上將更具積極性。 |
| 2      | 方法後面有經濟理論，但你們的問題意識不是那個經濟理論，通常這樣配套你用區位商數就可以了，它出來之後會 share 到哪裡去、有怎樣的課題，所以方法論應該是要跟題目有所呼應的。         | 本計畫之題目與期中報告時已有做修正，後續內容進行上也因循題目的方式進行，將欲處理之議題集中在都會區域當中，以此延伸出課題、對策，並對現有空間做功能指認以此進行示範計畫。   |
| 3      | 空間治理跟空間計畫不一樣。   | 在經過下半學期的修正，本計畫將以空間計畫為主，空間治理模式為輔，讓兩者相輔相成使空間計畫所欲達成的目標能在現實中加以實  |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | 現。   |
| 4 | 你們去談全球化的部分，然後又回去談台灣，這邊曾經第一難道一直都會是嗎？應該從中延續下來，怎樣由此找到自己的定位。 | 全球化帶給我們探討都會區域概念與計劃的動力，而本計畫之內容將著重在都會區域內部所發生之議題為主，並從中找尋台北都會區對內與對外的功能定位，藉此找尋未來目標。 |
| 5 | 治理的問題到後面都沒有談到，如果沒有要講可以把這邊刪掉。                             | 本計畫將配合不同規模的都會區域議題，在不同的示範計劃當中，進行合適的區域治理模式設置，以對都會區域議題做最佳的應對。                     |

## 附錄、參考資料

### 外文文獻

1. Greater London Authority, (2009). The London Plan-Spatial Development Strategy for Greater London. Published by Greater London Authority. UK
2. Hall, P & Pain, K (2006). The Polycentric Metropolis Learning from Mega-City Regions in Europe. Published by Earthscan. UK and USA.

### 中文文獻

1. 丁力清，(1993)，台灣地區製造業聚集經濟型態之研究，國立政治大學地政研究所碩士論文。
2. 中華民國都市計畫學會(2014)，北臺區域發展推動委員會輔導整合及策略規劃執行計畫」委託專業服務案。委託報告書。
3. 王小娥、吳雅音，(1993)，台鐵多元產出成本結構之分析，《運輸計畫季刊》，第二十二卷第三期，pp.259~290。
4. 王品心，(1999)，公共資本對製造業生產之影響—台灣地區之實證，國立成功大學碩士論文。
5. 行政院研考會(2013)我國推動非營利組織參與地方政府跨域治理之可行性研究，委託研究報告。
6. 吳宗榮(2006)，地方政府跨域合作-北基與高高屏垃圾處理之比較。碩論，中山大學。
7. 吳家聲、吳惠林(1988)，台灣的服務業與經濟發展—總體面的分析，《我國服務業現代化問題探討研討會論文集》。
8. 李長晏等(2011)，區域發展與跨域治理先期規劃。行政院研考會委託研究報告。
9. 李柏諭(2010)，跨域公共事務的管理邏輯：治理演化的類型分析。《文官制度季刊》，第二卷第四期，頁 1-39。

- 10.周志龍(2000)，地方產業經濟流動與區域發展政策，《台灣土地金融季刊》，37卷，第3期，頁27-46。
- 11.周志龍(2002)，全球化、國土策略與台灣都市系統變遷，《都市與計劃》，29卷，第四期，頁491-512。
- 12.林玉雯，(2005)，我國政府跨域治理問題之研究，以新竹科學園區與新竹縣、市政府合作機制為例，中華大學經營管理研究所碩士論文。
- 13.林建元(1992)，工業區開發整體規劃之研究，經濟部工業局。
- 14.林耿弘，(2003)，國土法(草案)體制下台灣地區都會管理機制建立之研究，逢甲大學建築及都市計畫研究所碩士論文。
- 15.林盛豐(2011)，行政院組織再造需要的宏觀視野與急迫感。《余紀忠文教基金會半年刊》，第21期，頁18-21。
- 16.林德福，(2003)，全球經濟中浮現的北台都會區域--後進者全球生產網絡與空間結構轉化之研究(1980-1990)年代末，國立台灣大學建築與城鄉研究所博士論文。
- 17.金家禾(2000)，臺北邁向世界都市發展之產業用地政策，《台灣土地科學學報》，創刊號，頁1-21。
- 18.夏鑄九、劉昭吟，(2003)，全球網絡中的都會區域與城市：北台都會區域與台北市的個案，全球化與中國內陸區域發展兩岸學術研討會，台北：台灣大學建築與城鄉研究所，2003年1月4日。
- 19.徐良維(2014)，從日本大都市制度之變革檢討我國直轄市法治之缺失。《國會月刊》，第42卷，第10期，頁48-75。
- 20.張通榮、張志清、林光、林財生，(2010)，基隆港市共同發展策略，《航運季刊》第十九卷第三期，頁67~頁85。
- 21.曾冠球、陳建仁、李長晏(2010)，縣市合併後台北、台中及高雄三大都會區之治理問題比較分析，第七屆地方治理與城鄉發展學術研討會，玄奘大學公共事務管理學系、佛光大學公共事務學系主辦，新竹：玄奘大學。
- 22.馮正民等，(2003)臺北都會區整體發展定位與建設發展構想之研究，內政部營建署市鄉規劃局。
- 23.裴晉國、施聖亭、陳麗芬(2011)北臺八縣市區域發展合作模式之研究，臺灣經濟論衡，9卷，第七期，P.38-63。
- 24.蔡玉滿，(2006)，影響跨縣市合作案例成功與否因素之探討，成功大學都市計畫研究所碩士論文。

25. 盧俊偉(2013)台灣邁向跨域經濟治理之芻議。《國會月刊》，第 41 卷，第 10 期，頁 53-76。
26. 蕭閔偉、林建元、白仁德(2012)，五直轄市升格後跨區域整合治理之新課題與願景。《公共行政學報》，第 42 期，頁 139-156。
27. 謝俊義(2008)，都市治理矩陣代數：衝突、競爭與合作。《公共行政學報》，第 29 期，頁 153-157。
28. 簡博秀，(2005)，全球化、國家治理與長江三角洲城市區域的發展，台北大學都市計畫研究所博士論文。
29. 羅承宗(2012)，桃園升格直轄市凸顯紊亂的國土規劃問題，《新世紀智庫論壇》，第 60 期，頁 122-124。
30. 蘇振維等，(2012) 整體運輸規劃研究系列—重大交通建設對國家及區域發展之影響研究，交通部運輸研究所。
31. 行政院經濟建設委員會(2002)，行政革新與政府再造之落實，委託研究。

#### 政府資訊

1. 內政部營建署，(1995)，台灣北部區域計畫(第一次通盤檢討)，內政部營建署，台北。
2. 內政部營建署，(1995)，台灣北部區域計畫(第一次通盤檢討)，內政部營建署，台北。
3. 內政部營建署，(2005)，台灣北部區域計畫(第二次通盤檢討)，內政部營建署，台北。
4. 內政部營建署，(2005)，台灣北部區域計畫(第二次通盤檢討)，內政部營建署，台北。
5. 內政部營建署，(2008) 臺北都會區域計畫 2030，內政部營建署
6. 內政部營建署，(2013)，102 年營建統計年報資料，內政部營建署
7. 台中市政府(2014)，「縣市合併後原臺中縫計畫」相關進度、期程及內容 (含各區已在通盤檢討中都市計畫)專案報告，會議記錄。
8. 台北市政府，(2000~2010)，台北市政府統計要覽，台北市政府。
9. 打造產業綠色通道-產業土地利用管理制度檢討及改善方案(核定本)，國家發展委員會(2014)，資訊更新日期：2014/10/14，本計畫於 2014 年 12 月 14 日，取自：  
取自：  
[http://www.ndc.gov.tw/m1.aspx?sNo=0061626&ex=1&ic=0000015#.VKqNrHtG\\_GB](http://www.ndc.gov.tw/m1.aspx?sNo=0061626&ex=1&ic=0000015#.VKqNrHtG_GB)
10. 打造產業綠色通道-產業土地利用管理制度檢討及改善方案(核定本)，國家發展委員會(2014)，資訊更新日期：2014/10/14，本計畫於 2014 年 12 月 14 日，取自：

取自：

[http://www.ndc.gov.tw/m1.aspx?sNo=0061626&ex=1&ic=0000015#.VKqNrHtG\\_GB](http://www.ndc.gov.tw/m1.aspx?sNo=0061626&ex=1&ic=0000015#.VKqNrHtG_GB)

- 11.交通部，（2013）102年民眾日常使用運具狀況調查，交通部
- 12.交通部，（2014）交通統計月報103年各期，交通部
- 13.交通部民航局，（2014），民航運輸統計，本計畫於2014年10月20日取自：  
<http://www.caa.gov.tw/big5/content/index.asp?sno=186>
- 14.行政院，（2010）國土空間發展策略計畫，行政院
- 15.行政院內政部，（2011），民國101年至民國104年整體住宅政策實施方案，行政院內政部。
- 16.行政院內政部，（2013），內政部統計年報，行政院內政部
- 17.行政院主計處，（2001），台灣地區工商普查統計報告，行政院主計處。
- 18.行政院主計處，（2006），台灣地區工商普查統計報告，行政院主計處。
- 19.行政院主計處，（2010），人口及住宅普查，行政院主計處。
- 20.行政院主計處，（2011），台灣地區工商普查統計報告，行政院主計處。
- 21.行政院主計處，（2013），中華民國勞動力調查報告，行政院主計處。
- 22.國家發展委員會（2014），都市及區域發展統計彙編，國家發展委員會。
- 23.國家發展委員會（2014），都市及區域發展統計彙編，國家發展委員會。
- 24.國家發展委員會，（2014）政府資料開放平台，本計畫於2014年11月5日取自：  
<http://data.gov.tw/>
- 25.基隆港整體規劃，臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司，資訊更新日期：  
2014/03/05，本計畫於2014年12月8日取自：  
<http://kl.twport.com.tw/chinese/cp.aspx?n=2883405E97DCC350>
- 26.臺灣港整體規劃，臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司臺北港營運處，資訊更新日期：  
2014/08/25，本計畫於2014年12月9日  
<http://kl.twport.com.tw/tp/cp.aspx?n=B4E4B22523E8F375>
- 27.認識臺灣海港自由貿易港區，臺灣海港自由貿易港區，資訊更新日期：2014/12/31，  
本計畫於2014年12月11日，取自：  
<http://taiwan-ftz.com/cp.asp?xItem=1693&ctNode=384&mp=1>