

高速鐵路建設

對社會經濟發展的影響

文·賴奕如 圖·交大校友會

交通建設對於現今社會無疑是重點發展，而各國在不同經驗與政策考量下，也各自協調出適合本國的交通發展建設。本屆的領袖高峰會特別邀請到兩岸的交通運輸專家，以座談會的形式，分享其對國家交通建設的經驗與社會發展影響之看法，在互相交流與溝通下，相信不論是台灣高鐵，或是中國大陸正在發展建設中的交通運輸，皆能有良善的建議與進步的動力。以下整理了六位與談人之演說內容：

台灣高鐵的經營與管理及其願景

□ 台灣高鐵執行長—歐晉德先生

台灣高鐵的狀況與其它國家比較起來其實很特別，因為台灣的長度只有三百八十六公里，但是約有百分之九十四的人口都集中在台灣西部走廊，從台北、台中、台南到高雄，都是其各自區域的中心與重鎮，並且在各都市型態不盡相同的情況下，為了達到其互補功能，交通即變成一個非常重要的工具。



▲發言者為主持人—張家祝校長

在尚未建設高鐵之前，人們都是選擇使用高速公路或是台鐵進行移動，但是即便小如台灣，從南到北還是需要花費五、六個小時，甚至七、八個小時才能到達目的地，而高鐵的出現，大大拉近了各都市之間的距離，更縮短了其移動時間，

現在從台北到高雄，只需一個半小時即能到達。高速鐵路不但能夠節省時間，更對於環境保育有所貢獻，根據日本經驗，它不僅能減少能源消耗，更能減少二氧化碳排放，並且將所省下的能源進行更多有利運用，這樣的「綠色交通工具」，不但是未來發展的重點，也是需要被廣為鼓勵使用的運輸工具。

此外，高速鐵路也為人們的生活型態帶來改變，許多老人家因為能夠搭乘高鐵，願意多走出戶外，不但有益身心健康，更帶動台灣各地的觀光發展，也造成各城市間的良好競爭，並且發覺自身定位，打造專屬於當地的特色與文化，讓台灣豐富且多元的社會能夠嶄露無疑。

台灣高鐵為西部走廊一條全新建設的鐵路，目前已有八個車站，未來將增設南港、苗栗、彰化、雲林四個新車站，以增進其便利性與功能性。從 2007 年 1 月 5 號開始營運的台灣高鐵，至今已行車一年，期間約有一千五百萬人次的旅客搭乘，承載率達 44.91%，列車服務度可靠度高達 99.51%，準點度也有 99.46%，這樣的營運狀況，在台灣交通運輸業中可說是繳出不錯的成績了。

目前因為台灣高鐵是屬於線性節點式的交通工具，且各車站也多設於人口密度較高之城市，對於其他鄉鎮來說，接駁便成為一項很重要的服務，以及乘客考慮是否搭乘的重點項目，因此，未來將規劃與台灣傳統鐵路銜接，讓城際運具能夠轉型，在互相連結與支援之下形成台灣鐵路網，鼓勵高鐵乘客多轉乘台灣鐵路，以達成高鐵與台鐵的最大收益，並且真正的完善台灣大眾交通運輸。

從台灣發展史省視台灣高速鐵路建設之意義

□ 新竹交通大學通識教育委員會主委—李弘祺教授

鐵路是進步的象徵嗎？

是的，現代化和進步的雙重奏靠著火車和路軌而奏響。直到四百年前，世界上最好的地圖也還把台灣畫作三個互不相連的島嶼。台灣的進步來自於劉銘傳建設鐵路之時，以及日據時代的發展；澳洲的進步精神，也來自於第一條鐵路的興建。在台灣，鐵路也像歐洲一樣，代表的是現代化和進步，鐵路所帶來的那條無盡的直線，是帶領人們前往進步、前往無窮無盡的機會與未來，人們不斷地在上面幻想並且奔跑著。鐵路，它建造了現代國家，像是印度也因此成為一個完整的國家，而台灣，也不再是三個島嶼了。

人們常說台灣的文學大概開始於 1920 年代，說台灣文學之父是賴和，而那正好是火車和鐵路把台灣連為一個網絡的時代。而到了今天，許多文學的想像也和

火車及鐵軌不能分開，像是楊敏聖的〈火車與稻田〉刊登於《綠袖紅塵》，火車載著農村長大的小孩，一個一個離開，農村年輕人愈來愈少，沒有人再種田。藉由火車與稻田的對比，寫盡社會的變化，特別是農村的沒落。火車代表進步、以及稻田代表落後的比喻，雖然簡而易懂，但也現實的指出鐵路帶來進步，卻並非所有地區都能進步的窘境。

從傳統鐵路到高速鐵路，鐵路的新面貌，帶來了人們對於時間與空間的新興想像。因為交通工具的便利性，人們能夠節省時間，可以更容易接受或克服空間的多面性，也就是說，人們將不再、也不希求享有共同記憶的奢侈，歷史就不得不變成一網多本；每一個人都由他自己的記憶。這將會是高鐵對台灣記憶的「貢獻」。人們將更努力地創造虛假的共同記憶，來延續文化戰爭。但是時間的便捷會替我們遮蔽空間的緊張和多面性。我們將習以為常：各人創造自己的記憶。

高速鐵路對於區域發展與交通之影響

□ 新竹交通大學交通運輸研究所—馮正民教授

全長僅三百多公里的台灣高鐵，為什麼需要十二個車站？答案是，交通與政策其實是扯不開的話題。因此，為了配合政府政策，當初高鐵在建設之時，必須兼顧每一個縣市都要設置車站，但是考慮到營運上的狀況，實際上列車在行駛時也會有直達列車或過站不停等等措施施行，另外，配合 BOT 營運形式，以政府的力量加上民間的資金，為高鐵帶來最大的協助與力量。

高鐵對於人們生活很重要的改變，即是重新結構了空間。傳統鐵路將台灣西部劃分為七個區域，高速公路則將台灣西部縮小為北、中、南三個區域，而高速鐵路的出現，則是一口氣將台灣西部變成「一日生活圈」。

而高鐵不但創造空間結構改變，更以高運能、高速度的特性填補了長途客運空檔，並且紓解城際交通擁擠，更因帶動觀光旅遊發展，突破了經濟發展瓶頸。從以上種種看來，高速鐵路對於交通運具的影響，可說是相當重要且不容忽視的。



▲馮正民教授

當然，目前高鐵的八個車站，也並非說每個車站都具有相同功能，而是依照當地特色文化與本身性質，設計其發展定位。例如國際會展城、文化創意城、花卉生技城、藝術花園、運動城、生態城、生醫科技城、超大型交易場、科學教育生活城等，各自發揮其最大功能並與其它城市互補，以區域分工的形式，進而讓西部走廊能保有多元且豐富之面貌。

高速鐵路的便捷雖然帶來交通運輸的重大改變，但是從日本經驗來看，它並不會讓人口分佈集中或分散，而是需要政府政策的配合，進行土地開發與完善規劃，才能實際達到各城鄉的經濟均衡發展，或是防止城鄉人口外流等情況發生，而這也可以作為台灣未來城鄉計畫之改善目標。

而為了因應高速鐵路，區域發展首先要面對的即是高鐵車站與重要都市設施間存在聯繫的問題。為了連結新高鐵車站與舊有鐵路設施，必須要補強高鐵車站與重要都市及設施間的聯繫，讓新舊能夠融合並且互相支援利用，以便鼓勵人民使用大眾運輸工具。

第二，區域發展要面對高鐵沿線各地爭設區域性設施造成投資浪費問題。為了減少各地區忽視自身特色，以不必要的投資追求華麗的設施或是廣告宣傳，應以區域分工合作方式，檢討評估並排序區域性設施計畫，以及跨縣市的整合計畫，讓各地區能夠發揮其最大功能。

第三，區域發展要解決高鐵車站地區及周圍地區雖有發展潛力，但目前開發進度不如預期之問題。而要解決此問題之對策為，引進具有主領或具集客能力之大型活動設施，以加速高鐵車站附近地區的開發，並且擬定車站特定區整體開發策略。

如同歐晉德先生所言，為了達到台灣交通運輸工具的最大利用，高鐵未來應該是要與台灣鐵路合作，因此，台鐵與高鐵的整合策略，要從路網整合、票證整合、組織整合以及營運整合開始進行，加上政府擔任調和、監督、建設與規劃的角色，與其它種種配套措施，才能讓台灣交通運輸能夠更完善且具有制度的發展。

高速鐵路—改善大陸經濟增長方式的新動力

□ 成都交大光芒實業公司總經理—劉成輝先生

大陸高速鐵路將於 2007 年～2020 年建設 2 萬公里，其中京滬、京哈、武廣、滬、漢、蓉通道等幹線高速鐵路，是連接大陸東西南北中心城市的客專網路，然

後再以區域中心為主體，建設城際高速鐵路，最終形成離各中心城市約八小時、兩小時、一小時車程的交通圈。以交通圈為基礎着力打造以區域中心為主體的經濟圈，從而實現區域經濟的互補均衡發展，推動社會和諧發展。

而目前大陸高速鐵路建設之規劃為「四縱四橫，城際系統」。四縱為北京—上海客運專線，貫通京津至長江三角洲東部沿海經濟發達區域、北京—武漢—廣州—深圳幹線，貫通華北與華南地區、北京—瀋陽—哈爾濱幹線，貫通東北與關內地區、杭州—福州—深圳幹線，貫通長江三角洲與珠江三角洲和東南沿海地區。

另外四橫為徐州—鄭州—蘭州幹線，貫通西北與華東地區、杭州—南昌—長沙幹線，貫通華中與華東地區、青島—石家莊—太原幹線，貫通華北和華東地區、南京—武漢—重慶—成都幹線，貫通西南和華東地區。而城際系統為環渤海地區、長江三角洲地區以及珠江三角洲地區。四縱四橫幹線將與城際系統配合，以達成交通運輸之便捷性與經濟發展效應。

在高速鐵路的作用下，大陸經濟增長方式也發生了巨大的變化。首先，投資出口增長方式，是由消費拉動的形式，來達成投資增長。第二，從經濟增長得表現來看，中心城市也轉變為區域經濟，從區域分工的方式進行整體整合，以達成最大功效。第三，從經濟增長結構來看，由農業到工業，進而發展到第三產業，也就是服務業為重的經濟結構。第四，從核心源看，粗放型規模增長也已經轉變為內涵型創新增長，以創新經濟推動高速鐵路發展。

當代高速鐵路車站對於社會發展推動作用及其經驗

□ 西南交大建築勘察設計研究院常務副院長—趙世春教授

人們對於火車、對於高速鐵路，甚至對於客運專線首先的印象，都是來自於車站，因此，大陸高速鐵路在四縱四橫的規劃之後，即是對於車站的規劃與建設。大陸對於鐵路車站規劃的總體布局，將建設北京、上海、廣州、武漢、成都、西安六個路網客運中心，形成全國性、現代化的車體檢修中心與調劑中心；另外，將建設哈爾濱、瀋陽、濟南、鄭州、南昌、福州、昆明、南寧、蘭州、烏魯木齊等十個區域性客運中心，形成區域性的機、客、車檢修整備基地。而截至2007年八月底，已有十九座鐵路車站順利推進，而約有兩百四十二座鐵路車站正在進行方案設計。

歐洲與日本等國家的鐵路建設較為早發展，1970年代的經濟危機之後，一些國家的中長鐵路被棄用或是私有化；而德、法、西等國則堅持鐵路國有，並積極

的發展高速鐵路，開啓了鐵路的新時代，而其車站建設有也自身的特色。相較之下，於近幾年才開始幾步發展的大陸高速鐵路車站建設，雖然可以師法國外，但是也不能照搬國外經驗，而是需要融入當地的特殊性，以建設出符合大陸精神與形象的高速鐵路車站。

會影響大陸鐵路車站建設特色的因素，包含有大陸交通運輸網路的系統完善程度、旅客出遊的習慣、特殊運輸週期和時段要求、管理水平的限制、對客運車站形象標誌的普遍關心等等，而隨著經濟、社會的發展，以上方面的因素將會逐漸發生變化，但在長時間內，他們還會對鐵路車站建設的特色形成深遠影響。

當前鐵路車站建設其實對於社會發展展示了巨大的推動力，首先，鐵路車站建設像世界開放，而其過程中能夠推動先進思想與技術的引入；其次，大投資帶動了相關行業的大發展，以及大量新材料、新技術、新工藝和節能環保設備湧現；另外，綜合交通樞紐帶動了城市一體化開發，達成各城鄉經濟均衡發展；鐵路車站的建設，更能夠提昇城市文化和城市特色，以及帶動城市經濟發展。

現代高科技及其交通運輸之運用

□ 深圳市永達電子公司總經理—戚建淮先生

交通運輸在全世界高科技產業中，有其一定的需求與發展性。而人們於交通運輸的需求有速度、安全、舒適、環保以及節能，而這些需求層面則是包含了許多技術以及功能性的挑戰，也是許多運輸建設所要追求的目標。特別是高鐵，它代表了一個地區科技發展的水準，而人們對高鐵所渴望的種種需求，也帶來了許多高科技產品的創新與想像。

電腦、微電子以及晶圓技術，是高铁發展與創新很重要的支持與科技來源，因為高铁所追求的速度、安全、環保、節能等需求，都需要高科技的突破來解決問題以服務人民。除了之外，電子商務也很快的運用到交通運輸層面，不但能掌握客層來源，也能解決許多人工作業的繁瑣問題，節省時間與成本。

圍繞著速度、運輸管理以及服務的問題，當今所有的高科技產品必須要解決這些問題，才能讓高铁得以完善，更才能讓整個鐵路系統在先進科技的輔助下，成為代表進步的動力與代名詞。*友聲*

主持人：新竹中華大學張家祝校長

與談人：歐晉德先生，台灣高速鐵路股份有限公司執行長／李弘祺先生，新竹交通大學通識教育委員會主任委員

馮正民先生，新竹交通大學交通運輸研究所教授／劉成輝先生，成都交大光芒實業有限公司總經理

趙世春先生，西南交大建築勘察設計研究院常務副院長／戚建淮先生，深圳市永達電子有限公司總經理