



RRPG91050001(123.P)

編號：(91)022-302

# 台灣南北高速鐵路 車站特定區區域機能檢討研究

行政院經濟建設委員會  
國立交通大學交通運輸研究所  
財團法人日本 SYSTEM 開發研究所  
中華民國九十一年五月

委託  
辦理

## 摘要

隨著台灣的經濟成長，政治、經濟中心都市的台北，與南部中心都市的高雄，在兩地間的交通量激增的背景下，訂定了連結這兩大都市的高速鐵路建設計畫。有關高速鐵路車站週邊的整合與思考方向，以及交通連接點與其週邊地區之土地利用，或是連接地區間的將來性，對於國家以及地區性將來性都有決定性的重要影響力。因此，本研究的主要目的為高速鐵路車站週邊之區域條件、功能性進行慎密考量的研討。

本研究研討的進行當中，在了解計畫中的各個車站週邊地區特性的同時，亦與台灣的將來型態做一對照比較。根據其地區能提供之功能性做一整體性的考量，並將高速鐵路設定為一個區域，分別就其產業、觀光、文化等區域條件做逐步整理。另外，在做這項整理時，也將日本新幹線及新建鐵路路線車站之計畫案例等的相關區域要件內容，做為分析上的參考。

Accompanied with the growth of economics in Taiwan, between Taipei, the political and economical center city, and Kaohsiung, the southern center city, there has been a great amount of increasing traffic volume. Consequently, the High Speed Rail Project is now executing. The integration of traffic connectivity and land use of the areas around HSR stations, etc, these aspects have enormous effects to the local cities and even to the whole country. The main purpose of this research is to carefully discuss the environment conditions and possible functionalities of the areas around the stations.

During the research, we will find out the characteristics among the different station areas and compare to the future patterns of Taiwan, and thoroughly make integration according to the functionalities provided by other districts. HSR will be set to a single district and analyzed by the productivity, tourism, and culture. At the same time, related Japan newly established rail stations experiences would be included as references for the analyzing.

# 目錄

目錄	I
表目錄	II
圖目錄	III
圖目錄	III
<b>第一章 緒論</b>	<b>1</b>
1.1 研究背景及目的	1
1.2 研究考量重點	2
1.3 研究架構	3
1.4 研究主要内容	3
<b>第二章 台灣現況分析與將來性預測</b>	<b>6</b>
2.1 既有計畫之概述	6
2.2 台灣將來的展望	13
<b>第三章 台灣高速鐵路建設之概述</b>	<b>21</b>
3.1 台灣高速鐵路的建設背景與其目的的分析	21
3.2 高速鐵路車站規劃理念的分析	24
<b>第四章 車站週邊的概況與整合及其相關問題點的分析</b>	<b>34</b>
4.1 車站週邊概況的掌握	34
<b>第五章 日本案例的分析</b>	<b>46</b>
5.1 日本新幹線建設的概況	46
5.2 日本新幹線各路線及其站區概況	52
5.3 日本新幹線車站站區發展的實例	62
5.4 日本新幹線停靠站周邊開發的整理	81
<b>第六章 高速鐵路車站建設所促成的效益</b>	<b>83</b>
6.1 車站週邊開發的基本方針	83
6.2 台灣國土開發上高鐵必要的機能	84
6.3 車站週邊地區利地要項	90
6.4 地區多元化利用需注意點	91
<b>第七章 高鐵車站週邊地區區域條件、機能性之檢討與建議</b>	<b>93</b>
7.1 總論	93
7.2 台灣高速鐵路各車站站區機能之分析與建議	96
<b>第八章 結論與建議</b>	<b>109</b>
<b>參考文獻</b>	<b>111</b>
<b>附錄</b>	<b>113</b>
一、期中簡報意見回覆	113
二、期末簡報意見回覆	115

## 表目錄

表 2-1 台灣地區空間架構	7
表 2-2 各都會帶發展重點	8
表 5-1 日本各新幹線路線表	48
表 5-2 新幹線相關建設一覽表	48
表 5-3 進行中新幹線統整計畫	48
表 5-4 新幹線統整後的距離與所需時間概算	49
表 5-6 東海道新幹線幹線工程	52
表 5-7 各車站指標(一)	54
表 5-8 山陽新幹線幹線工程	55
表 5-9 三陽新幹線各車站指標	56
表 5-10 東北新幹線各車站指標	58
表 5-11 上越新幹線各車站指標	59
表 5-12 山形新幹線各車站指標	59
表 5-13 秋田新幹線各車站指標	59
表 5-14 長野新幹線各車站指標	61
表 5-15 各項設施的車站週邊開發效益	81
表 6-1 阪神淡路大地震時道路重建期間表(一)	86
表 6-2 阪神淡路大地震時道路重建期間表(二)	86
表 6-3 高鐵車站周邊地區必要之機能	90
表 7-1 各車站的立地機能性建議	93

## 圖目錄

圖 1-1 研究架構	3
圖 2-1 二軸、三都會帶國土空間架構示圖	8
圖 2-2 台灣 20 個生活圈	8
圖 3-1 高速鐵路行駛時間、速率與其他運具比較示意圖	22
圖 3-2 高速鐵路建設的整備效果示意圖	23
圖 3-3 高速鐵路車站位置圖	25
圖 3-4 高鐵台北車站構想圖	26
圖 3-5 高鐵板橋車站構想圖	27
圖 3-6 高鐵桃園車站構想圖	27
圖 3-7 高鐵新竹車站構想圖	28
圖 3-8 高鐵台中車站構想圖	29
圖 3-9 高鐵嘉義車站構想圖	30
圖 3-10 高鐵台南車站構想圖	31
圖 3-11 高鐵左營車站構想圖	32
圖 4-1 高鐵各車站位置圖	34
圖 4-2 南港商業科學園區	35
圖 4-3 舊有線南港車站	35
圖 4-4 南港軟體園區完成想像圖	35
圖 4-5 今日的台北車站	36
圖 4-6 台北車站週邊	36
圖 4-7 台北車站鳥瞰略圖	37
圖 4-8 台北車站入口	37
圖 4-9 板橋車站 (現況)	37
圖 4-10 板橋車站前的台北縣政府大樓	37
圖 4-11 板橋車站內高速鐵路出口	38
圖 4-12 板橋車站前開發構想	38
圖 4-13 桃園車站現況圖	38
圖 4-14 桃園車站現況圖	38
圖 4-15 桃園車站附近現況圖	39
圖 4-16 桃園車站附近現況圖	39
圖 4-17 新竹市現況圖	39
圖 4-18 新竹車站附近	39
圖 4-19 高鐵新竹車站附近現況圖	40
圖 4-20 新竹車站週邊開發計劃	40
圖 4-21 苗栗車站附近	40
圖 4-22 苗栗車站附近的既有車站	40
圖 4-23 高速鐵路苗栗車站附近	40
圖 4-24 舊有線路苗栗車站	40
圖 4-25 台中市街地	41
圖 4-26 台中車站週邊圖	42

圖 4-27	台中車站週邊開發計劃	42
圖 4-28	彰化車站附近舊有線路車站	42
圖 4-29	彰化車站附近的既有車站	42
圖 4-30	雲林車站附近	43
圖 4-31	彰化與雲林間工程一景	43
圖 4-32	北港朝天宮	43
圖 4-33	雲林車站附近的臨海區	43
圖 4-34	嘉義車站附近工程一景	43
圖 4-35	幹線道路沿線的開發工程	43
圖 4-36	嘉義車站附近幹線道路	44
圖 4-37	嘉義車站附近幹線道路	44
圖 5-1	日本新幹線的網絡	47
圖 5-2	負擔新幹線建設經費比率圖	51
圖 5-3	利用新幹線通勤實況圖	62
圖 5-4	東北新幹線的 JR-關車站	63
圖 5-5	日本新幹線長野車站周圍商家	65
圖 5-6	日本新幹線善光寺周圍	67
圖 5-7	日本新幹線盛岡縣地區百貨公司	68
圖 5-8	日本新幹線盛岡車站出口實景	70
圖 5-9	日本新幹線山形機場	72
圖 5-10	日本新幹線鹿兒島機場	73
圖 5-11	日本新幹線長崎車站	74
圖 5-12	日本新幹線新庄車站前實景	75
圖 5-13	新橫濱北部的土地利用計劃	78
圖 5-14	新富士車站週邊的土地利用基本構想	79
圖 5-15	新倉敷車站前的土地規劃整理事業內容	80
圖 5-16	輕井澤車站週邊觀光導覽圖	81
圖 6-1	各主要國家觀光客來訪時的活動內容	88
圖 7-1	南港軟體科學園區之計畫圖	96
圖 7-2	台北車站現況	97
圖 7-3	板橋車站附近現況	98
圖 7-4	日本大阪的空中樞紐機能的開發案例	100
圖 7-5	日本神奈川科學園區的實例	101
圖 7-6	搬運蔗糖的輕型鐵軌小火車	102
圖 7-7	蘭花的栽培	102
圖 7-8	台中主要觀光據點	103
圖 7-9	東京巨蛋(棒球場)	105
圖 7-10	主題樂園(東京迪斯奈樂園)	105
圖 7-11	廠房商店街-名牌商店街一景	106
圖 7-12	台南市的主要觀光地	106
圖 7-13	高雄港	108
圖 7-14	主要觀光地	108

# 第一章 緒論

## 1. 1 研究背景及目的

隨著台灣耀眼的經濟成長，一向有著政治、經濟中心都市之稱的「台北」，與南部中心都市的「高雄」，在兩地間的交通量激增的背景下，研定了連結這兩大都市的高速鐵路建設計畫，現在正在進行建設階段。

高速鐵路的建設，不單單是台灣「交通一大改革工程」，更是促使台灣創造經濟活動大幅躍進的國家事業。尤其，它能解決台灣西部平原的交通混亂、強化經濟聯絡網、提供消除地區區隔，甚至可以說它具有達成文化經濟均衡成長的可能性。

然而在台灣新政府上台之際，國內與國際間經濟型態重大的巨變下，經濟體質的改革與轉型是必然的。因而，今後的目標首重於創造有活力、高品質、深具魅力的台灣新形象。所以，先著眼於台灣高速鐵路，其快速交通聯絡網的確立，是當下非進行不可的工程。面對如此巨大的影響力，對台灣而言可謂是如虎添翼，不容忽視。

但是，觀察現在交通體制的調整，與國家建設的基本方針之整合，以及交通連接點及其週邊地區之土地利用，或是連接地區間的將來性，這種種的整合來看，需要進行更嚴密的檢討與改進，特別是有關高速鐵路車站區域的整合、思考方向，對於國家以及地區的將來性都有決定性的重要影響力，需慎重進行考量。

本研究將探討台灣將來應具有的姿態，並尋求國家建設開發思考方向的整合，針對這樣的內容，勢必對經濟社會造成舉足輕重的衝擊力。因此，高速鐵路車站週邊之區域條件、功能性的研討為本研究的主要目的。

研討的進行當中，在瞭解計畫中的各個車站週邊地區特性的同時，亦與台灣的將來型態做一對照比較。根據其地區能提供之功能性等做一整體性的考量。在此，本研究將高速鐵路設定為一個區域，分別就其產業、觀光、文化等區域條件做逐步整理。另外，在做這項整理時，也將日本新幹線及新建設鐵路路線車站之計畫案例等的相關區域要件內容，做為分析上的參考。

## 1.2 研究考量重點

本研究工作，將以以下各項內容做為研究時的重點。

1. 根據將來台灣應有的國家形象，尋求符合的立地條件，進行檢討。
2. 以經濟的繁榮、增進國民的方便性等為考慮要件，創造更具有吸引力的台灣形象，應具有怎樣的立地條件？
3. 針對有關現在進行中的各種開發計畫，以及產業的定位等進行檢討。
4. 以有關高速鐵路車站週邊地區應有的特性為主題，進行討論
5. 將高速鐵路地區設定為一個大區域，就其地區性全體的平衡發展上，做一區域條件、功能上的評估。
6. 參考日本的新幹線車站建設案例，或是參考有關新鐵路路線建設車站的週邊整合事例，進行研討。



### 1. 3 研究架構

研究架構流程如下圖 1-1 所示。

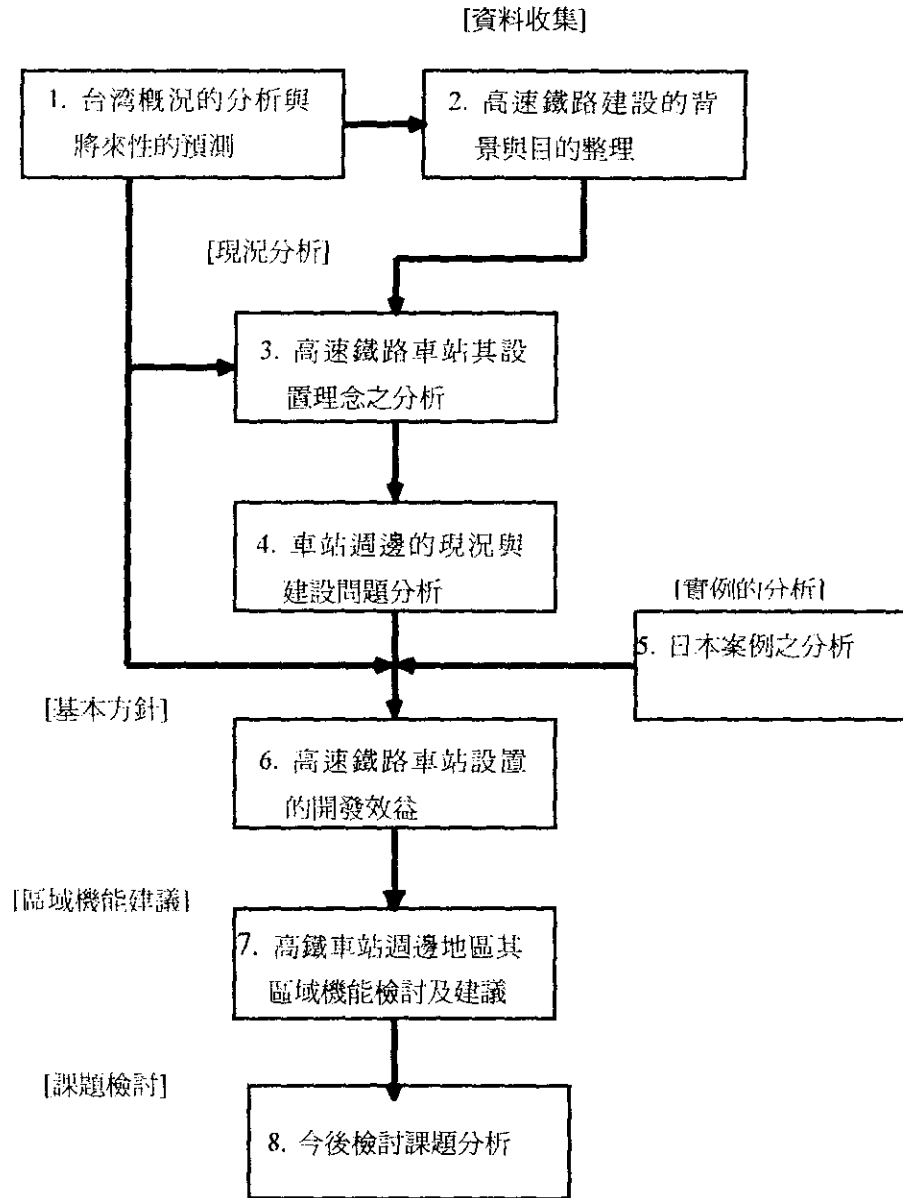


圖 1-1 研究架構

### 1. 4 研究主要內容

#### 一、資料收集

#### 1. 台灣現況的分析與將來性的預測

根據既有資料，整理出台灣將來發展方向，並同時依據近年來世界情勢等的變化，在可行的範圍下，進行預測內容討論。

##### (1) 既定計畫的整理

依據國家建設計畫的形成，所建立的既定計畫，依沿線地區的地區開發計畫等，在此依據其著眼點等進行整理工作。

## (2) 著眼於國家建設觀點的既定計畫

將來的國家建設形成的方向性，也就是針對國家建設計劃進行整理之。其中特別著重於主要的國家建設之相關概要整理。

### 1. 國家建設計畫的整理

2. 主要國家建設的整理：包括計畫概要，進度狀況等。

## 2. 高速鐵路建設的背景與其目的的整理

根據既有資料，進行有關台灣高速鐵路建設的背景與其目的內容的整理。並以車站週邊地區的區域機能性為主要考量。

## 二、現況分析

### 1. 高速鐵路車站的設置分析

#### (1) 高速鐵路的計畫概要整理

就現在計畫中的高速鐵路的計畫概要，進行整理工作。

- 路線、車站配置計畫：路線案，車站設置計畫的整理。
- 營運計劃案：主要車站間所需時間等的資料整理。

#### (2) 高速鐵路車站設置的理念整理

整理有關既有車站週邊地區的計畫概要

### 2. 車站週邊的現況及建設相關問題的分析

#### (1) 車站週邊的現況分析

現在計畫中的車站週邊地區，針對其土地利用等，進行相關內容等的分析。並以計畫確定者「桃園站」、「新竹站」、「台中站」、「嘉義站」、「台南站」等5個車站為中心，進行檢討。

- 車站週邊的土地利用現況：地形、農業用地、未使用地等做分類。
- 主要設施設置的狀況：生產製造設施、文教設施、觀光設施、交通設施等。

#### (2) 問題點的掌握分析

車站週邊現況了解與分析，並從中整理現有的問題點。

## 三、日本實例的分析

日本新幹線與新設鐵路線的車站，特別是以新車站的設置與週邊地區開發為中心的機能狀況等，在收集相關資訊的同時，也進行

分析工作，將其成功的理由，以及進行不順利的理由等，做一整理分析。

#### 四、高速鐵路車站建設的效益

高速鐵路車站的建設背景及目的以及類似實例的整理分析，依高速鐵路車站所促成的效益，策定區域機能、條件，進行研擬方針。

#### 五、車站週邊地區其區域條件、機能性之檢討與建議

考量車站的區域之將來性，並參考類似實例將地區特性列入必要的機能條件中，研提列各車站週邊就其所能貢獻的機能性。

#### 六、今後的檢討課題分析

在此次的各項分析檢討中，將經明確化的課題，列入今後的時程計劃中，再逐一依序進行整理工作。

## 第二章 台灣現況分析與將來性預測

### 2.1 既有計畫之概述

台灣未來的方向發展的分析整理的資料可從行政院經建委員會社民國85年(1996)年5月份公布的民國100年為目標的「國土綜合開發計畫」中了解。同時同經濟建設委員會於12月發表的「新世紀國家建設計畫」中也明確點出至民國93年的中期目標及至民國100年的長期目標。

#### 一、國土綜合開發計畫中所顯示的台灣

##### 1. 國土綜合開發計畫的定位。

國土綜合開發計畫，是國家施政總目標—「追求國家現代化」的重要工作項目；也是政府連同「振興經濟方案」、「十二項建設」以及「亞太營運中心」，一項更直接關係到人民生活環境品質提昇的重要工作計畫。計畫是意圖將台灣建立為亞洲太平洋樞紐中心地位。

2. 未來人口預估(1995年人口2136萬人)而2011年人口為2419萬人。

3. 未來所得1人平均的未來所得預估為2萬美元。

##### 4. 計畫目標以下為計畫的3大目標

- (1) 生態環境的保護。
- (2) 生活環境的改善。
- (3) 生產環境的統整。

##### 5. 企劃理念以下為企劃理念的重點(含P4右半部的章節)

- (1) 尊重市場機能，建立有效率的發展機制。以供給面為導向，建構發展許可制，藉市場機能的發揮，活絡土地的供給，並調整國土空間架構，提高國土利用的效率。
- (2) 保障國土開發的公平性。確保各地區發展機會、資源分配、開發利得歸屬、以及成本負擔的公平性。
- (3) 維護國土永續發展。落實永續發展的理念於各部門如都市發展、交通建設、自然保育等。讓世代代的子孫可以在前人的建設基礎上，不斷的繼續發展。
- (4) 落實地方自治及民間的參與。在國土的開發過程中，地方政府和民間的參與十分重要。應善用地方與民間活力，透過市

場機制，來協助政府推動國定建設。

## 6. 國土的空間架構

依“國土綜合開發計劃”中將台灣之國土的空間架構如表 2-1。

表 2-1 台灣地區空間架構

空間架構		架構內容
國際階層		亞太營運中心
全國階層		西部成長管理軸 東部策略發展軸 離島振興區
區域階層		北部、中部、南部都會帶
地方階層	二十個生活圈	都會地區的生活圈 台北、桃園、新竹、台中、台南、高雄
	一般地區的生活圈	宜蘭、基隆、苗栗、彰化、南投、雲林、嘉義、 新營、屏東、台東、花蓮
	離島地區的生活圈	澎湖、金門、馬祖

### (1) 亞太平洋樞紐中心

要將台灣建立為亞太平洋樞紐中心，必須先施行下幾點計畫。

- ◆ 設置智慧型工業園區，結合傳統工業區，發展製造中心。並加速高科技產業的發展，將台灣建設成為科技島。
- ◆ 以高雄為主、台中、基隆為輔，成立海運轉運中心。高雄港市合一建設，整體規劃。
- ◆ 擴建桃園中正機場，成立航空轉運中心。桃園地區規劃開發航空城。
- ◆ 配合資金自由化、國際化，發展金融中心。
- ◆ 配合電信自由化，發展電信中心。建設資訊通訊網路。
- ◆ 規劃高科技媒體園區，發展媒體中心。提昇影視事業製作水準。

### (2) 國土樞紐中心

將台灣分為二個樞紐中心及三個都會帶

- 樞紐中心：西部成長管理樞紐中心及東部策略發展樞紐中心
- 三個都會帶：北部都會帶及南部都會帶。

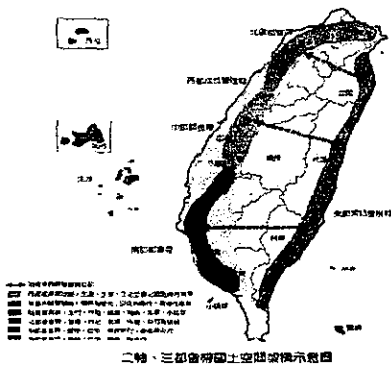


圖 2-1 二軸、三都會帶國土空間架構示意圖

(3) 區域別計畫

台灣西部成長管理樞紐中心位置所所在的都會帶，將分其為 3 個區域以下為各區域發展的重點方向。

表 2-2 各都會帶發展重點

都會帶	發展重點
北都會帶	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>2. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>3. 區域性之行政中心、區域性之商業中心、區域性之文化中心、區域性之教育中心、區域性之醫療中心、區域性之服務中心。</li> <li>4. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> </ol>
中都會帶	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 行政中心及中央政府的機關辦公中心。</li> <li>2. 區域性之行政中心、區域性之商業中心、區域性之文化中心、區域性之教育中心、區域性之醫療中心、區域性之服務中心。</li> <li>3. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>4. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> </ol>
南都會帶	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>2. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>3. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>4. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> <li>5. 國際化之門戶及全國政治經濟中心。</li> </ol>

(4) 生活圈

台灣將擬定為 20 個生活圈並分類策訂計畫。

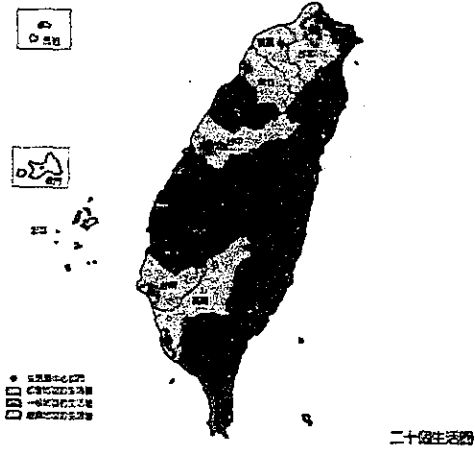


圖 2-2 台灣 20 個生活圈

## 7. 製造環境的統整

建立亞太太平洋樞紐中心地位之前必須積極的將機場港灣客貨運輸及轉乘系統結合統整。西部須有高速鐵路的配合，建立台灣的速道路聯絡網三個都帶之間設置通勤線道強化各生活圈的輸送交流。

針對今後工業開發，工業區的規劃將調整如下。

### (1) 智慧型工業園區

- 科學園區：北部以新竹、苗栗生活圈為主，南部以台南生活圈為主。
- 科技工業區：新竹、台中、雲林、嘉義、台南、花蓮生活圈。
- 軟體工業區：台北、台中、高雄生活圈。

(2) 工商綜合區：依各生活圈實際需要劃設。

(3) 基礎／濱海工業區：桃園、彰化、雲林、嘉義及台南生活圈。依實際需要，評選適當區位劃設。

## 二、新世紀國家建設計畫下的台灣（2011年預定目標）

### 1. 長期目標

- 經濟成長率年平均為 5.6%，其中就業增加率平均 1.3%，對經濟成長之貢獻率占 23.2%；勞動生產力成長率年平均為 4.3%，貢獻率占 76.8%。
- 民國 100 年每人名目 GDP 達 28,620 美元(新台幣兌美元匯率，依 89 年 11 月行政院主計處國民所得統計評審委員會「第 171 次委員會議程」估計之 32.23 換算)，較 89 年 14,140 美元增加一倍以上。

### 2. 中期目標

- 經濟成長率年平均為 6.0%，其中就業增加 1.5%，對經濟成長之貢獻率為 25.0%；勞動生產力成長率平均為 4.5%，貢獻率為 75.0%。
- 民國 93 年每人名目 GDP 將達 18,020 美元。

### 3. 施策的重要方向

- 經濟發展是台灣賴以生存的命脈，也是國家一切建設的後盾；知識則是經濟發展的動力。「新世國家建

設計畫」將以經濟建設為主軸，搭配國家整體發展不可或缺的教科文、環境、社會、法政建設，開展國定體質再造工程，全面提升經濟、資訊、環境、社會、法治等新世紀整體國力。基本方針及政策如下：

(1)經濟建設：發展知識經濟，增進經濟效率。

- 落實「知識經濟發展方案」：鼓勵創新、創業機制，加強網路基礎建設，積極引進、培育人才，擴展資訊科技運用層面。
- 推動「全球運籌發展計畫」：善用台灣地理區位及製造優勢。健全電子商務等基礎環境，建構完善的配銷體系與資訊系統，成為國際供應鏈的重要環節。
- 健全財政金融：開源節流、持續擴大稅基，建立效率、公平的租稅制度，營造投資與研發創新的優良環境；強化金融監理與預警機制，開放新種避險金融工具，營造有紀律、有秩序的金融環境。
- 加速產業升級：發展生產、生態與生活結合的新世紀農業；強化高技工業化較優勢，協傳統企業轉型、升級；健全軟體設施，提供服務業現代化經營環境。
- 充實基礎設施：加速推動電信自由化，充實資訊通信基礎建設，建立符合新世紀需求的全島智慧網路系統；規劃、推動「旗艦」建設提案；修訂相關法規，引進民間資源，合加加速推動運輸、能源、觀光休閒、離島開發等重大公共建設。
- 促進生產資源有效利用：妥善規劃、開發及利用生產資源、加強能源科技研發，提升資源使用效率；擬訂適當能源配比，促進能源多元化。
- 塑造公平交易環境：持續推動公營事業民營化、健全市場公平機制與規範、建立貿易救濟制度，塑造公平競爭環境。



(2)教科文建設：提升國民素質，厚植科技實力。

—精進科技能力：加強科技人力之境育與延攬，提升科技研發能力；建設高科技產業聚落，營造完善的科技研發環境，加速高科技產業發展，並帶動傳統產業升級。

—建構學習社會：發展以學習者為本的全人教育，追求學術品質卓越化，推動網路科技及環境教育，保障弱勢族群之學習權。

—強化人力培訓：建立有效機制，培訓與延攬高級人力；強化職業訓練體系，提升弱勢族群就業能力；積極推動技能檢定制，落實技術士證照效用。

—豐富文化內涵：推動社區總體營造，創造新台灣文化；發揚原住民族文化，均衡城鄉文化發展；厚植文化藝術交流資源，擴大國際文化視野。

—增進國民體能：整合體育資源，建立體育專業人員證照制度；普及全民運動風氣，推展休閒運動，培養健康、活力的國民；提升競爭技實力，建構優質運動環境，並促進國際體育交流。

(3)環境建設：創備優質環境，促進永續發展。

—加強環境保護：強調污染預防，推動清潔生產，發展污染防治技術；加強環境教育，塑造綠色消費型態；加強公害防治及環保基礎設施建設，提升環境品質；落實環境影響評估，預防開發行為對環境造成不良影響；積極參與全球環保事務，推動國際環保合作及交流。

—落實生態保育：建立森林生態系經營，發展生態旅遊；維護生物多樣性及保育野生動植物及自然景觀，落實野生動植物就地保育，健全自然資源經營管理制度，維護劃定海洋管制

區，強化海洋環境保護設施，落實海洋保育；推動國定公園區域內態育工作，落實國定公園保育、育樂及研究之目標。

- 改善生活環境：推動永續生態城鄉發展，以達永續城鄉目標；促進區域均衡發展，發展地區特色；加強都市更新及社區建設，創造城鄉新風貌；充實地方文化設施。

#### (4)社會建設：建立公義社會，伸張公平正義。

- 強化就業安全：修訂勞動法規，開拓部分時間工作與非典型僱用型態就業機會；推動職業訓練彈性化、訓練層次專精化，加強就業服務，促進國民就業。
- 健全社會福利：加強勞工、農漁民、婦幼及其他弱勢族群之福利制度；並廣續規劃國年金制度。
- 提升醫療品質：提升全民健康照護環境，永續經營全民健保，增進國民福祉。
- 加強公共安：全加強建築物公共安全檢查及申報，維護建築物公共安全；落實「災害防救法」，健全防災體系，提高救護品質及災害搶救能力。
- 改善社會治安：加強查緝犯罪活動，強力掃除黑道暴力，全面淨化治安環境；強化犯罪防治及偵防能力，完善治安維護體系。

#### (5)法政建設：加速體制改造，鞏固發展基礎

- 健全憲政體制：改善現行憲政體制權力間的不平衡現象，促進國家現代化發展。
- 推動司法改革：建立現代化司法體制，因應新世紀社會快速變遷之需要。
- 建立活力政府：改造政府組織，調整政府角色，提供優質服務，創造有效率、重效能與講效果的「三效合一」新時代政府。
- 鞏固國防力量：強化國軍戰力積極建立資訊戰指揮機制，提升嚇阻能力，確保國家安全。
- 推動務實外交：結合世界友我力量，協助我參與國際組織活動，爭取在國際社會上合理之地位與導嚴。

- 一開展兩岸關係：加強宣導我對大陸政策，爭取各界的瞭解與支持；因應兩岸加入WTO新情勢依安全、對等、互惠原則，循序推動「三通」政策，逐步建構兩岸關係正常化環境。

#### 4. 新世紀國家建設計畫的內容

- ◆ 未來予想圖
  - 實現綠色矽島的目標。
- ◆ 實現未來予想圖必備的理念
  - ①以知識架構新經濟社會。
  - ②永續經營新環境的精神。
  - ③建立富有公義的新社會。
- ◆ 施行的大綱

### 2.2 台灣將來的展望

#### 一、 台灣經濟的現況與今後課題的整理

台灣從 90 年代至今，涵蓋範圍寬廣的製造企業，從食品或鞋子、纖維等傳統產業到家電、情報通訊相關產業等附加價值高的產業，都已漸將生產據點轉移到中國大陸。

[參考] 經濟實態、產業構造的狀況

- 2001 年的實質 GNP 成長率為負 2.1%(過去 15 年來的平均為 6.4%)。
- 2001 年的完全失業率平均為 4.57%，與 98 年比起來攀升了兩個百分點。2001 年 10 月的 5.33%，還破了有史以來單月份的新低紀錄。失業人口達到 45 萬人。
- 液晶產業等高科技產業的景氣低迷，導致製造業大幅地調整雇用狀況；以及生產據點向中國快速移轉化等，被指出是造成失業率上升的原因。
- 加上加入 WTO(2002 年 11 月) 預測實質 GNP 成長率會下滑 0.2 個百分點。
- 不過今年的實質 GNP 成長率可望會回復到 2.7%的正成長，失業率的漲落也估計不明顯。
- 產業構造方面與日本比起來，第二次產業的佔有率較高；但是在 97 年佔了 35.3%的第二次產業的 GDP 佔有率，到 2001 年變約為 30%。第三次產業中，以物流、零售、批發、飲食、

通訊等產業的成長較為顯著。

在業種別上因為筆記型電腦的對中國投資限制解禁，半導體業的去向成為今後的課題。另一方面也該想想，台灣的高科技產業今後該如何將台灣成為 Head Quarter 及 R&D 中心。也有電腦公司為擴大事業進駐中國大陸的例子，這種情形並不縮減國內人員而是將其帶向高學歷化。

〔參考 2〕台灣企業對中國投資的實態

- 台灣企業在中國的雇用員工總數約為 1000 萬人(順道一提台灣國內的就業人口為 900 萬人)，以生產據點的中心地來說，高科技在上海，軟體開發在北京，加工組裝在深圳。
- 台灣企業在中國投資最多的算是為擴大事業所做的投資。業務統籌本部與 R&D 本部(包含設計、測試)留在台灣，將生產線著重在大陸。因此在台灣的作業員高學歷化的例子也就見怪不怪了。
- 以前對中國投資的上限設在 5000 美元，但現在已經廢除(但是投資內容須經審查)。2000 萬美元以下要簡易審查，超過 2000 萬美元就要由行政院來審查。

## 二、供給方面的現況

從 Supply Side 來看對台灣 GDP 成長率的貢獻度，可以了解到其對勞動力增加的貢獻較小。

擁有人 2230 萬人口，就業人口 950 萬人的台灣，今天需要以資本來代替勞動，亦須積極地由國外導入生產技術，以 OEM 生產為中心，擴大生產與輸出，使生產性向上。

而且台灣的中小企業佔了所有企業的 98%，與日本不同的是企業家精神極為旺盛，有著對於擁有新技術的年輕技術人員投資的風氣。其結果孕育出以歐美及日本市場為競爭對手的冒險家企業。

### 1. 勞動力

隨著 1980 年代起生活水準提高，台灣的製造業或營建業等勞動集約型產業的勞動人口不足問題日益嚴重；86 年左右開始引進外勞造成了社會問題。為了讓外勞合理化，在 89 年開始修法，以為了促進重要公共事業而引進外勞為由直至今今天。

在台灣的外勞人數約為 30 萬人，以國籍來分，泰國佔約 13 萬人，印尼約 9 萬人，菲律賓約 7 萬人，東南亞各國就佔了 9 成左右。泰國人主要是從事以公共建設為主的勞動工作，菲律賓人以女性勞動者居多，大多從事製造業、看護、幫傭等工作；亦即外勞所從事的大部分是台灣人所厭惡的機具操作工作或營建工程等工作。

不能說雇用外勞就等於奪走台灣人的工作機會，應該說以製造業為首，為了將企業根留台灣才開始雇用外勞。

另一方面在台灣國內殘留的機能漸高度化，所需人才的素質也漸漸產生變化。以高科技產業為中心來看，高中畢業作業員的比率降低，擔任研究開發、業務統籌的大學、研究所畢業的人才比率越來越高。

[參考] 留在台灣的機能與擔其重任的人才

- 將電腦週邊產品工廠(從業人員 4 萬人)遷移到廣東省東莞市的 DELTA，在國內也還有約不到 4000 名的從業人員，但人員素質已大不相同；大學及研究所畢業的比例急速上升(在 93 年約為 25%，到 98 年為 45%)。台灣總公司的機能性也趨 R&D 化，漸成為國際化操縱市場總部要角。

## 2. 資本

對於台灣的 GDP 儲蓄總額的比率(總儲蓄率)，以 99 年而言為 26.1%，與日本的水準 (27.8%) 不相上下，比美國(18.5%)還高出許多。

對 GDP 儲蓄總額的比率一樣，對 GDP 的總資本形成比率在 80 年代後保持上升，外匯存底極高(1091 億美元，世界第 3 名)，可見資金非常優渥。雖然有部分泡沫經濟的產物急待清算，但產業資金的供給堪稱流暢。

再加上台灣的中小企業壓倒性的佔大多數(佔全部企業的 98%，109 萬家)，近幾年畢業於新竹的大學(清華大學、交通大學)等年輕專業技術人員自立門戶的例子也層出不窮。

另外已在國際上享有高評價的企業們，對於開發新的領域，透過發行新股票來進行資金調度的例子比比皆是。這時就要愈早核算新事業的盈虧，快速回收資金，再去投資別種新興事業；這種講快速經營的

方式可說是台灣高科技企業典型的事業模式。

### 3. 技術

在台灣的主力產業是電子·情報通訊機器領域。以生產額來說，僅次於美國、日本、中國等位居第4名(在2000年、99年為第3名)，製造業生產的27%佔輸出的30%。

台灣的民間企業主要是以纖維或雜貨為主的中小企業為主，電子·情報通訊機器產業的成長則明顯見於在80年代以後，全拜中小企業決策者的決斷之賜，積極地從國外引進新的技術，同時漸將附加價值高的製品慢慢移出。

台灣的電子資訊產業還有另一項特徵，就是徹底推動了OEM(下訂單廠商委託生產)戰略；活用了不花半毛研究開發費、促進販賣費、售後服務成本等優點，亦能安定地持續交易行為。OEM戰略是依存於下單廠商之下，因此在開發獨特技術之點上會大大地落人之後；不過考慮到在電子·情報通訊機器領域的商品高精密化、淘汰率高、難以確保開發基本技術所花費的資金、人才能做回收等等因素，不難理解為何會採取OEM戰略。

另外隸屬於行政院經濟部下組織的財團法人工業技術研究院，號召了留美的菁英工程師，進行先端技術的開發。結果很多在工研院孕育出的人才，開了半導體工廠，形成了SPIN OUT型的創業趨勢。再加上政府的研究開發促進政策漸趨完善，推廣獨自研究開發的企業大為增加。

表 2-3 OEM的現況 (單位：%)

區 分	1997 年		1998 年	
	OEM	非 OEM	OEM	非 OEM
NOTE PC	85	15	86	14
MONITOR	68	32	67	33
DESK TOP PC	65	35	67	33
MOTHER BOARD	20	80	31	69

出自：「台灣的經濟事情」(財)交流協會

### 三、台灣未來的方向

#### 1. 經濟

##### (1) 整體產業

擺脫了過去一直扮演日本或歐美代工生產基地的角色定位，邁向以高科技為中心，成為更高階的工業生產國家。未來其生產基地係以北部新竹為首的科學園區，以及南部的台南及高雄周邊的科學園區等為主。可以確定的是，整建中的高速鐵路所行經的台灣西部平地將成為以工業為主的產業核心區域。

另一方面，可與西部地區接通的東部或是山地鄉地區，藉由整建中的高速鐵路，以及兩條高速公路的活用，將從原本以農業為主體的產業，發展出具有台灣特色、以自然或文化為背景的觀光產業。其他區域雖仍維持傳統農業為主體之產業結構，其中一部分亦可藉由活用其豐富的自然景觀資源，形成國際性的觀光景點。

##### (2) 高科技產業

作為今後台灣產業主體的高科技產業，其未來方向有以下幾點：

- 隨著擺脫過去純粹仰賴 OEM 的生產基地角色，以及擴大在中國的生產規模，朝向強化企業總部、研發中心〈R&D〉、國際採購中心〈IPO〉化等角色功能。
- 深化與香港、大陸之關係，降低台灣在生產基地方面負擔的角色。
- 台灣的高科技產業，在總部化或是中心化過程中，同時以留美人才為主，致力於新產品的研究開發。並藉由研發的持續投入，成為 21 世紀世界高科技產業的領導者。

##### (3) 其他產業

其他主要的產業，尚有活用台灣豐富之自然環境資源的觀光產業。目前台灣的觀光事業，主要係吸引日本等觀光客參觀台北或是高雄附近的觀光景點，未來藉由高速鐵路的整建，預期可增加台灣中部地區豐富天然景點的觀光客人數。

#### 2. 公共設施整建

##### (1) 公路整建

- 台灣建構兩條南北向高速公路、以及數條東西向快速道路，可提升交通的便利性，亦使得未來的物流系統將更迅速、更高科技化。
- 藉由與高速鐵路相連結的高速公路網之建構完成，將形成人員及

物品往核心都市集中的現象，並促進具有首都機能的台北市，其都市機能的擴大、人口密度的集中，以及都市範圍的擴大。

## (2) 鐵路整建

- 高速鐵路完成後，由於南北全程僅需花費約 90 幾分鐘，台北、高雄、台中等核心都市圈的範圍將擴大。特別是，由日本新幹線完成後，首都東京的機能及都市圈範圍的擴大例子來看，首都台北的都市圈範圍勢必會相當程度的擴張。
- 但是另一方面，身為國際貿易港的高雄市，其角色的重要性預期亦有提高之可能。

## 3. 居住環境

- 科技新貴普遍具備高學歷，並追求較好的居住環境，該族群將逐漸由原有的舊市區往環境較好的郊外新市區遷移。
- 另外，一般上班族亦會有從原有的舊市區往郊外或近郊新市區遷移的趨勢。

## 四、高速鐵路整建後，台灣未來的方向

高速鐵路整建後，將會產生以下的狀況：

### 1. 整體方向

- (1) 深化都市化的發展(農村山地人口將進一步稀疏化)
- (2) 人口將往新車站所在之地域集中
- (3) 都市機能朝台北、高雄及台中三大都市集中，其都市的範圍將更擴大。

### 2. 個別方向

- (1) 新車站所在的地域，將形成原有市區以及新市區。
- (2) 新市區的整建，將造成原有市區人口的移動。
- (3) 可預見台北車站、南港車站以及板橋車站周邊將更進一步發展，人口並往台北地區集中。
- (4) 高雄(左營)車站方面，位於與既有台鐵車站之間區域的進行開發。
- (5) 位於地方縣市的新車站(彰化、苗栗、雲林、嘉義)與原有台鐵車站之間的區域，必須以計畫性並持以長期展望的角度進行開發。

## 五、達成今後方向將所面臨的課題

### 1. 整體課題



- (1)要參考像日本一樣以全國均衡發展為目標，或是要像中國大陸一樣以一部分區域(經濟特區)發展為目標的做法，應有其明確的必要性。但是，透過區域特性的活化，以位於西部平坦地區的核心都市(台北·高雄·台中)做為發展的主軸，並以此基礎展開全國性的開發方式，亦不失為一種良策。
- (2)另外，為達成綠色矽島的願景，必須擬定兼具重視環境保護的發展計畫，如何有效地與豐富的大自然共存共榮，關係著台灣的將來。
- (3)因此，如何控制大都市人口及機能集中的程度在適度的規模，將是要面對的一項課題。
- (4)其次，需考量如何防止地方縣市人口的外流，以及如何於高速鐵路沿站所在的地方縣市周邊開發區內建構新的市區。

## 2. 個別課題

- (1)長期為台灣發展中心地的台北車站周邊，如何針對該地區展開市區的再開發，將是今後所面臨的課題。其次，南港車站周邊的發展，與鄰接的軟體科學園區以及原有市區的整建之關聯性亦須同時考量。再者，目前正在進行都市再開發的板橋車站周邊地區，待整建完成後，預期將發揮扮演補充台北市機能的角色，並持續發展。
- (2)南部的高雄(左營)車站方面，其位置與原來的高雄車站有段距離，今後，除了車站周邊的開發為首務之外，並應重視與原來台鐵車站之間區域的開發以及都市機能的充實。
- (3)至於位在台北與高雄中間的台中車站周邊地區的開發，由於台中位居中間，其整建計畫必須予以審慎檢討。由於距離台北或是高雄的車程皆在一小時之內，亦有可能淪為北高兩市的衛星都市。為了使台中地區不被衛星都市化，必須充實台中都市機能的特色，並使其對周邊地區能產生集客的效應。
- (4)桃園、新竹、台南車站地區各具特色，活化其地方特性是開發的重點。也就是說，桃園車站的重點在於與中正國際機場結合，進行整體規劃的開發，而新竹車站與台南車站的開

發，則必須著重在與科學園區連動的整體考量。

- (5)位於地方縣市的新車站（彰化、苗栗、雲林、嘉義），由於大多是建構於農業地區，雖然整建計畫在進行之中，必須計一步設計符合該整建計畫之都市機能配置，方能在車站周邊地區形成新的核心市區，若非如此可能在今後發展上難求突破。

## 第三章 台灣高速鐵路建設之概述

### 3. 1 台灣高速鐵路的建設背景與其目的的分析

#### 一、高速鐵路建設的背景

台灣的人口 2200 萬人中，多集中在 95% 的西部，社會經濟也以較繁榮的西部為中心。所以，西部交通量有逐年增加之趨勢，而且高速公路以及空運方面也幾近飽和狀態。這樣的狀況下，於是產生了 1 天超過 30 萬人次運送量的高速鐵路的建設計劃。

而且，不單是解決了現在的交通量問題，在今後經濟發展上更被視為非常重要的交通措施。

台灣近年來有顯著的經濟發展，使得原本是以農立國的台灣，轉身一變在短短數十年竟擁有高科技產業等驚人的經濟成就，並晉身國際社會，於 2000 年國民所得 GNP 也超過了 13,000 美金，外匯存底也高達 1,000 億美金。基於這樣的經濟發展，其理由不難想像，應是基於正確的經濟政策，勤勞的民族性，較完善的景氣因應措施，以及身處經濟發展有貢獻的國際環境等等，互相影響的結果。

經歷這樣的一個經濟成長，現在以及今後的經濟發展，在國家建設，人口分布，資訊政策等方向上，皆指向邁向了新的階段。

國家建設的中樞都市功能上，可大致分為北部、中部、南部等三地區，西部地帶則呈沿海帶狀的分布。

在北部，除了台北的政治經濟中心以外，還有集中於桃園、新竹等的科技產業分布。中部因蒙受優良的自然條件以及位居中心要地的地形關係，所以在物流與交通上形成要衝。南部則形成了嘉義、台南、高雄等技術產業的基地。高速鐵路將這些地點連結，構成了極具影響力的交通聯絡網。

另外一方面，台灣擁有掌控亞洲的機能。坐擁連結亞洲各城市最短飛行距離的優勢，台灣經濟的發展正是與亞洲太平洋地區連結中樞的形成有絕對的關連。因此在台灣的經濟投資是利用地理位置優勢的最好選擇，而且因為高速鐵路的建設，不只是連結了國內北部與南部的中樞都市。台北與高雄間的交通，更帶動了國內主要工商界集中地區，以及擴大了其間的

經濟活動區域的可能性。國內要求快捷性以及方便性的運輸交通系統的出現，以身為亞洲太平洋地區的中樞樞紐機能據點而言，更有效率的交通體系以及以國際物流據點的機能性勢必是眾所期待的。

當然，在消弭國內都市及地方等的地區性差別、增加地區的方便、促進地方人們的交流以及資訊的流通性、甚至於國家成長活力的培養上必有立竿見影的成效。

國內的二大都市，台北與高雄之間相隔 345Km，但是因為有了高速鐵路的建設，將縮短至 90 分鐘，而且實現當日往返的可能性。這不僅擴大了商業活動的範圍，也造就了經濟成長的基礎。

基於這樣的需求背景・目的，於是乎高速鐵路的建設計劃因此產生了。

## 二、高速鐵路設立的目的

與前述的背景相較之下，以台灣西部的幹線交通軸而言，高速鐵路建設所選擇的是「高運輸能力(Capacity)」、「高速性(High Speed)」、「定時性(Punctuality)」、「安全性(Safety)」、「安定性(Weather Resistance)」的 4 個重點。

關於其運輸能力，一天約可載送 30 萬人次的旅客，這相當於高速公路運送能力的 4~6 倍。

另外，就其高速性而言，通常速度約為 300 km/h 以上，最高應該可達 350 km/h。因此台北與高雄之間距離縮短為 90 分鐘左右。如果利用飛機的話，實際上雖然只花不到 1 個小時，但是若計算前往機場以及櫃檯報到劃位的時間，並不會與飛機相差甚多，甚至可以說與搭飛機更能節省時間。

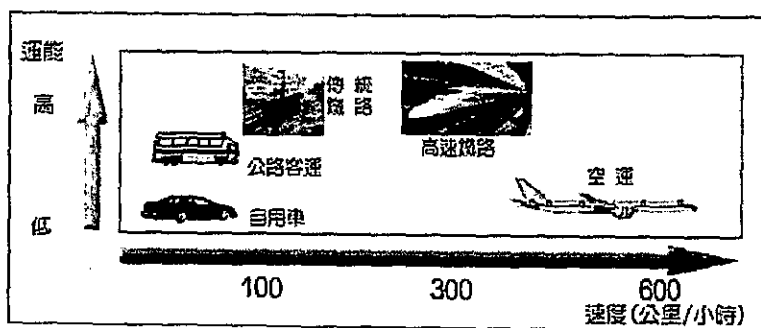


圖 3-1 高速鐵路行駛時間、速率與其他運具比較示意圖

而且，其定時性方面，新幹線的平均慢分時間，在每一車次約 0.4 分鐘，因為有細心的導航因應系統，可以做到非常嚴密的時間定時性。同時，安定性方面，在地下構造、高架構造的配合下，導入自動駕駛系統，可以架構一個全天候的交通系統。

以最重要度的高安全性而言，運行的中央指揮系統，以及各車輛的自動停止裝置等的措施，在地震、突發性強風、落石、豪雨等狀況下，是擁有較高安全性的交通系統。而且隨著高架、地下化的趨勢，已不再讓平交道等的交通事故發生。

更得一提的是，高速鐵路與自小客車及巴士相比之下，通行所需的土地面積可以減至最低，是非常有效率的交通系統。同時，也能提高能源的使用效率，也沒有廢氣等的問題，可說是綠化最適合的交通工具。

不容否認的，接受度最高的高速鐵路，是最具公信力的交通系統，也同時是創造活力國家形象的社會基礎。

如上述高速鐵路建設的整備效果而言，以人口增加顯著的西部迴廊地區而言，可以使台灣西部的整體化發揮至最大的效果。

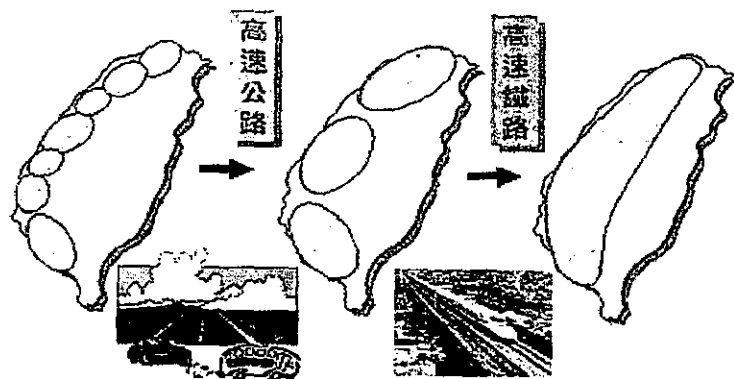


圖 3-2 高速鐵路建設的整備效果示意圖

在經濟層面的影響，針對建設中以及開始營運的層面進行分析。

高速鐵路建設中

【經濟面】

繁榮景氣

• 就業需要增加

興建期效益

擴大內需、

創造就業機會

· 相關產業產值得創造

提高相關產業產值

### 【產業面】

- 土木建設產業的創造
- 鐵路建設關連產業的創造
- 鐵路營運關連產業的創造
- 高速鐵路開始營運後

產業昇級  
建築營造業  
軌道及車輛工業  
軌道營運及維修等  
營運期效益

### 【交通相關內容】

- 都市間所需時間的短少及運送成本的減少
- 都市間移動的準確性的提昇
- 交通安全的提昇

提昇運輸效能  
節省旅行時間及成本  
提昇旅行可靠度  
增進運輸安全

### 【經濟發展面】

- 就業需要增加
- 求取地區性平衡發展
- 商業的活性化，地價上漲上

促進經濟繁榮  
創造就業機會  
均衡區域發展  
提高土地價值、促進商業繁榮

高速鐵路並不僅止於在高速交通體系的整備建設上，其他還包含 MRT 系統、巴士營運系統等。是一個構築台灣西部的綜合的交通體系。

## 3.2 高速鐵路車站規劃理念的分析

車站為高速鐵路使用大眾的移動中間點，其資訊的提供以及方便性等的充實是第一考量，然而立於地區社會的交通以及交換訊息的據點而言，其機能上應具備生活資訊的吸收與擴散的中間作用。

現階段的高速鐵路車站，做了如下 5 個分類計 11 個車站，另外加上台北車站以東的南港車站，共計 12 個車站的規劃計劃。

高架車站：( 4 車站)

高鐵新竹六家車站、高鐵台中烏日車站、高鐵嘉義太保車站、  
高鐵台南沙崙車站地面車站：  
左營車站 ( 1 車站)

地下車站：( 1 車站)

## 高鐵桃園青埔車站

現有車站整修：(2 車站)

台北車站、板橋車站

未來新增三車站：(3 車站)

苗栗站、彰化站、雲林站

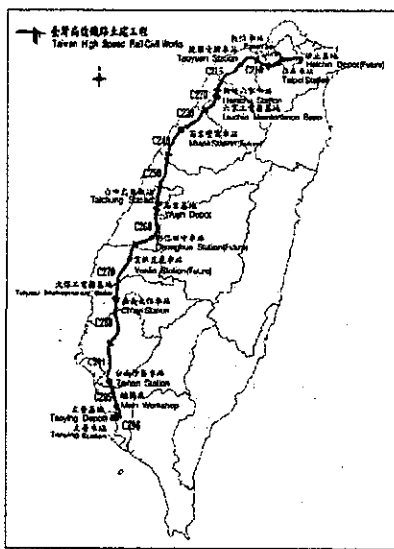
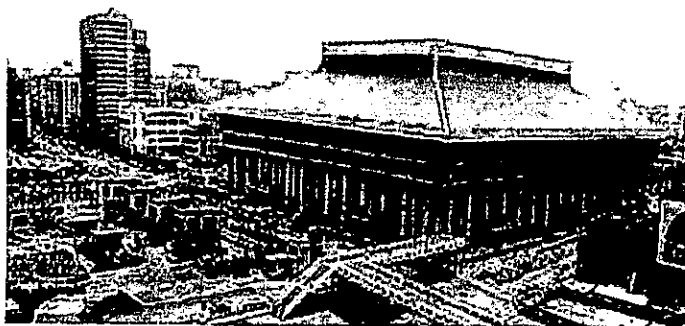


圖 3-3 高速鐵路車站位置圖

### (1) 台北車站 (現有車站整修)



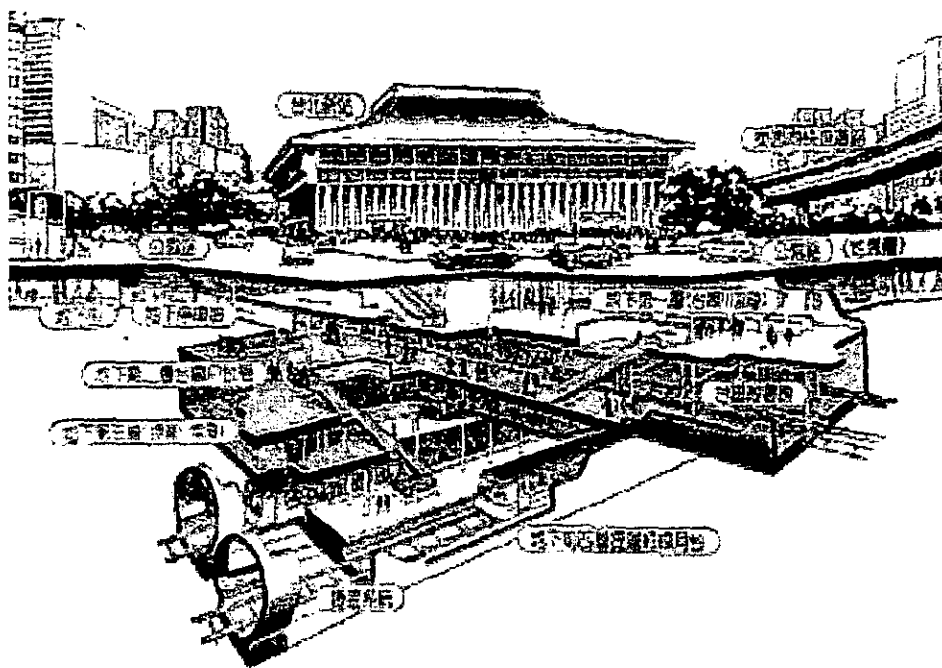


圖 3-4 高鐵台北車站構想圖

台鐵台北車站位於台北市西區，鄰近忠孝西路與中山南路交口。由於該車站歷來為台鐵在大台北地區之主要起始及終點站，具有台鐵營運起迄點之傳統地位及獨特明顯之交通地標，經逐漸發展成為各種轉乘交通，例如台汽、市公車及捷運等之理想地點。依高鐵計畫，高速鐵路台北車站與台鐵台北車站共站營運，以提供最便捷之大眾交通運輸服務。

現有台北火車站係在「台北市區鐵路地下化工程」計畫下，於民國七十八年興建完成並啟用，車站一樓大廳為售票、旅客服務中心、商業設施、行政管理等，地下一層為旅客通廊、驗票區及等候區，地下二層為月台區設有四座島式月台可供八班列車停靠；其中兩座月台日後將作為高鐵使用。台灣高鐵公司將在台北車站高鐵專用區內，依高鐵營運用途予以適當之修改並更新設備，以提供高鐵及轉乘旅客最佳之服務品質。

## (2) 板橋車站 (現有車站整修)



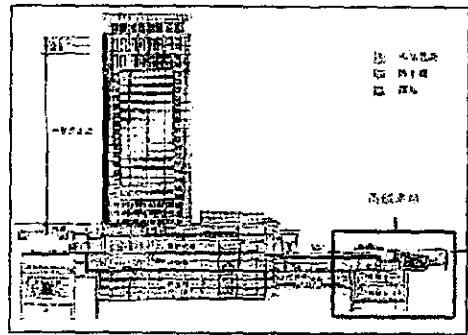
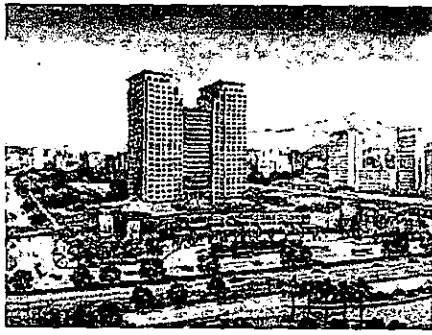


圖 3-5 高鐵板橋車站構想圖

板橋新站為政府興建專供台鐵板橋站及高鐵板橋站共同使用，並規劃連接捷運板橋站及各種地面轉乘交通設施，使成為台北都會區副都心（板橋市）之核心及交通樞紐。

板橋新站位於板橋市文化路、漢生東路、區運路、民權路所環繞之「板橋新站特定專用區」內，即在台北車站南方約 7 公里及高鐵桃園站北方約 30 公里處，為一地面 25 層、地下 5 層之建築物，除供台鐵營運及商用空間外，高鐵板橋車站之規劃為：旅客服務及售票設於一樓大廳，旅客驗票設於地下一層，並與台鐵、捷運連通，南下月台設於地下二層，北上月台則設於地下三層。

板橋新站第一階段工程於 89 年 7 月完工，即供台鐵通車營運；其高鐵使用部分之工程目前正陸續施工中，預計於 92 年完成後交由台灣高鐵公司，依營運需求作必要之裝修。

(3) 高鐵桃園青埔車站（地下車站）

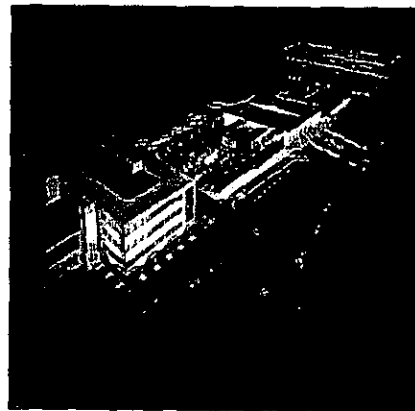
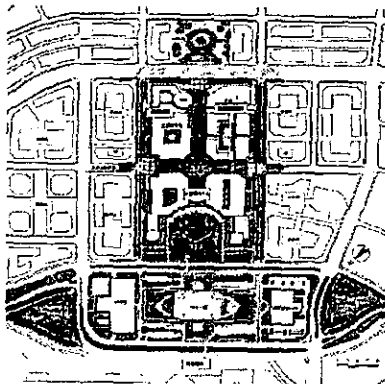


圖 3-6 高鐵桃園車站構想圖

「高速鐵路桃園車站專用區」所在位置於中壢市北方約七公里處，東南距桃園市中心約十公里，距中山高速公路約三公里，北距國境重要出入門戶之中正國際機場約六公里，面積共約 19.68 公頃。

高鐵桃園車站為一地下化車站，含前後引道段大部份以明挖覆蓋方式施作。車站範圍長 422 公尺，按高速鐵路軌道線形自起點里程 TK42+074 至終點里程 TK42+496，車站中心里程定於 TK42+285 處。車站西北側規劃與桃園大眾捷運系統藍線 B5 站共站，車站內配置 4 股道，中央兩線為快速通過線，兩側為月台停靠線。同時，為便於高鐵整體業務之督導與管理，運務管理中心計畫設置於桃園車站。

#### (4) 高鐵新竹六家車站 (高架車站)

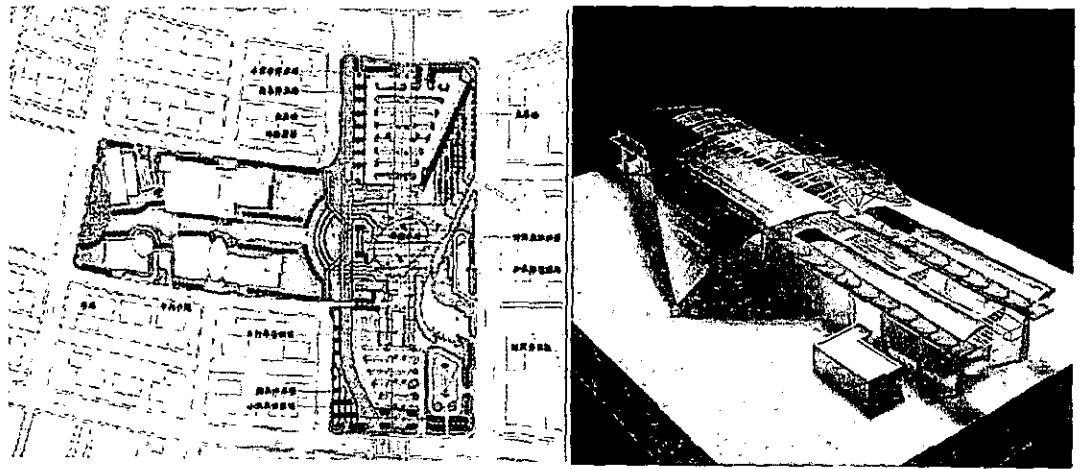


圖 3-7 高鐵新竹車站構想圖

新竹(六家)車站位於新竹縣竹北市，距新竹市約 11 公里，其服務範圍包括新竹縣、市及苗栗縣之北半部。站區位於「高速鐵路新竹車站特定區計畫」範圍內。特定區以高速鐵路車站為中心；北側以 120 縣道為界，東至竹 20 鄉道，南以頭前溪堤防為界，西側與竹北斗崙都市計畫界緊鄰，約 310 公頃。新竹(六家)車站為路線里程數 71K+969 與 72K+389 之間，中心點 72K+179，總長度為 420 公尺。本站將採高架路軌型式，設置二岸壁式月台與四股軌道，高架軌道頂部高程為 60.691m。新竹車站淨面積預估 7,421 平方公尺，此面積不包括月台與軌道部份。詳新竹車站空間計畫運算與摘要表。空間需求與規劃尚須補充修正，僅供參考。

本站與「新竹都會區捷運路網」之捷運六家站 (R16/B1) 共站。

捷運六家站為藍、紅線之端點車站，目前採用平面輕軌型式，規劃島式月台，預定民國 104、110 年完工。高鐵站區規劃與設計須於高鐵主線西側預留供捷運使用之路廊寬度 15m，及捷運站與高鐵車站大廳聯繫之通道。

(5) 苗栗車站 (未來新增三車站)

雖然本文中尚未擬定針對未來的苗栗車站的相關計劃，但是依據計劃內容的成熟度等，今後將列入計劃之中進行考量。

(6) 台中烏日車站 (高架車站)

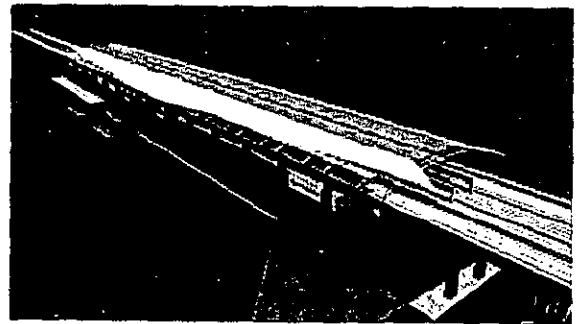
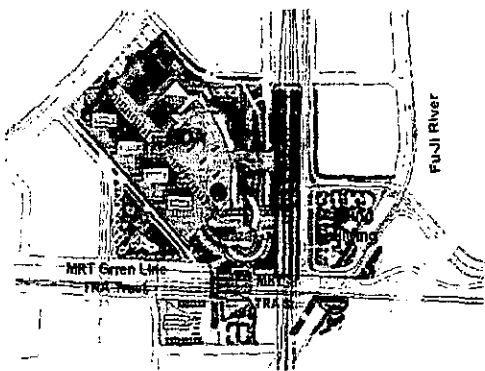


圖 3-8 高鐵台中車站構想圖

高鐵台中車站專用區位於中山高速公路王田交流道附近特定區。西方為成功嶺軍事基地，西北側有中山高速公路貫穿其間，東側為筏子溪，南側以烏溪為界。本區現有台一乙省道往西穿越烏日鄉街道與台中市復興路相接，往東銜接中山高速公路王田交流道。

高鐵台中車站為一高架車站、六軌道及二島式月台。車站範圍由高鐵里程 TK165+523 至 TK165+943，中心里程為 TK165+733。高鐵車站規劃以高架人行通廊與台鐵烏日新站及捷運綠線 G17 站銜接共站。車站之初步規劃構想為地面層、二樓大廳層及月台層。

台中車站位於高鐵台中車站專用區內，依據政府擬定之都市設計準則，高鐵台中車站專用區整體規劃以高架廣場連接車站與附屬事業，提供一連續之人行開放空間系統。附屬事業包含商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業等使用。

(7) 彰化、及び雲林車站 (未來新增三車站)

關於彰化以及雲林車站，雖然本文中未擬定針對未來的車站相關計劃，但是依據計劃內容的成熟度等，今後將列入計劃之中進行考量。

#### (8) 高鐵嘉義太保車站 (高架車站)



圖 3-9 高鐵嘉義車站構想圖

高速鐵路嘉義車站位於嘉義縣太保市。本車站之主要聯外道路為一六八號縣道，西達朴子、東石，東往高速公路水上交流道約五公里。向東北方，由五八號鄉道接一五九號縣道，約十五公里可達嘉義市。嘉義縣政府位於本站西側約三公里處。

高鐵嘉義車站特定區佔地面積一三五. 三公頃。本特定區以高鐵車站為中心，計劃範圍界線以北側現有之台糖鐵路為界，東側以距太保國中西邊圍牆界約一七〇公尺處為界，南側大致以現有溝渠春珠大排附近為界，西側則以變更暨擴大嘉義縣治所在地都市計畫區相接，計畫範圍包括太保市都市計畫區之部分土地，行政區轄區屬嘉義縣太保市。本站計劃服務地區涵蓋嘉義市、以及新營、鹽水、朴子、六腳、新港、北港等地。

高鐵嘉義車站為地面型車站，座落於高鐵路軌 251.374 公里及 251.794 公里之間，車站中心為 251.584 公里處。車站月台位於最高層，中間層為旅客服務區，其下則為車站之地面層。本車站將容納路軌四線，包括二線穿越路軌及停靠二個單側月台之二線靠站路軌。

高鐵嘉義車站專用區之土地使用包括停車場、站區廣場、公車轉運設施及相關之商業設施。附屬事業用地即為提供該相關商業設施之使用而設置，包括旅館、會議及展示中心、休閒設施、餐廳、百貨公司、零售店、銀行、金融機構、通訊服務、旅遊業以及一般

辦公室等用途。

(9) 高鐵台南沙崙車站 (高架車站)

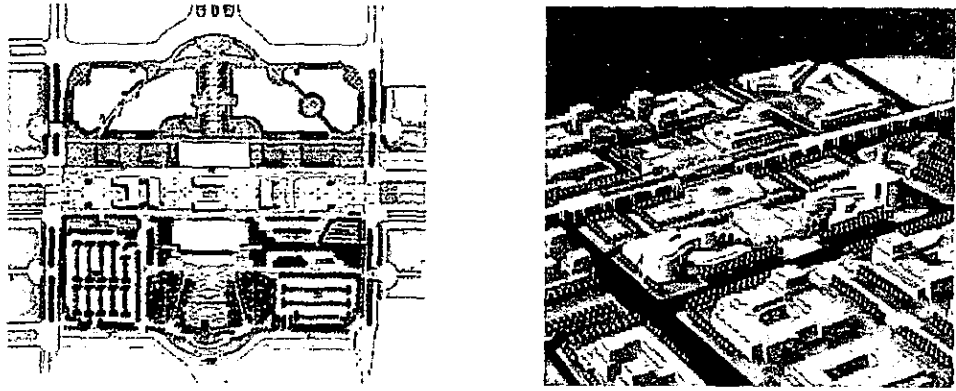


圖 3-10 高鐵台南車站構想圖

高速鐵路台南車站位於台南縣歸仁鄉。自本站經一八二號縣道往西北方十五公里可達台南市。經一四九號鄉道往北約五公里可達歸仁鄉公所。未來台南關廟間東西向快速道路在本站附近將建一交流道更能促進本地區交通之便利。本地區目前除了少數的商店、住宅及小型工廠外，土地多為農業用地，其所有權亦多為台糖公司所有。

高鐵台南車站特定區佔地面積約二九八.九公頃。本特定區以高鐵台南車站為中心，計畫範圍界線北側以台南關廟東西向快速道路緣約二〇〇公尺處為界，東至台南車站中心點東側約七六〇公尺處之現有台糖農地為界，南至歸仁鄉第十五號公墓附近為界，西至南一四九號鄉道西側約一百公尺為界。本站計畫服務地區涵蓋台南市、以及歸仁、仁德、仁義、關廟、路竹、新化等地。

高鐵台南車站為地面型車站，座落於高鐵路軌 313.649 公里及 314.069 公里之間，車站中心為 313.859 公里處。車站月台位於最高層，中間層為旅客服務區，其下則為車站之地面層。本站與未來台南大眾捷運系統紅線車站 R15 將有人行陸橋相連接。台南車站將可容納路軌四線，包括二線穿越路軌及停靠二個單側月台之二線靠站路軌。

高鐵台南車站專用區之土地使用包括停車場、站區廣場、公車轉運設施及相關之商業設施。附屬事業用地即為提供該相關商業設

施之使用而設置，包括旅館、會議及展示中心、休閒設施、餐廳、百貨公司、零售店、銀行、金融機構、通訊服務、旅遊業以及一般辦公室等用途。

### (10) 左營車站 (地面車站)

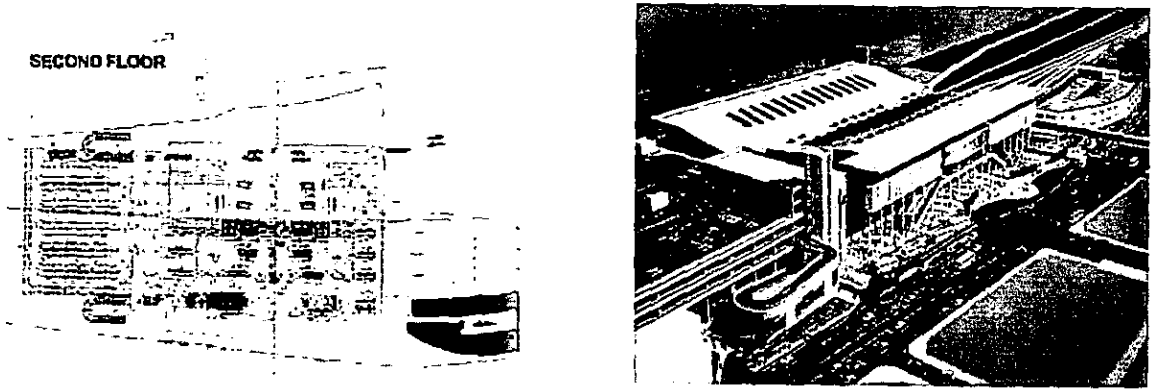


圖 3-11 高鐵左營車站構想圖

高鐵左營車站位於高雄市北面郊區的凹子底都市細部規劃區，基地坐落於半屏山南側，接臨仁武鄉，距離高雄車站 5 公里，高鐵左營車站交通主要來自西方，並有少部份從東方與南方進入車站。台鐵正線與半屏山將左營地區交通網路切割成兩大分區。車站專用區以東，由現有道路系統與快速道路構成凹子底區域聯外交通網；車站專用區以西，重華路是聯外交通動線。大中路匝道與車站相聯將輔助高速公路車流直接進入車站，可紓解南方與東方的車流問題。現有鄰近車站道路拓寬亦能滿足地面進站車流順暢的需求。

高鐵左營車站專用區佔地 9.4 公頃，其中包含高鐵車站、台鐵左營新站與兩車站的交通廣場。

高鐵左營車站除了擔任高雄都會區的交通轉運樞紐外，並能與當地社區融合為一。左營車站為高速鐵路南端終點站至 2010 年延駛高雄，2010 年後將成為高鐵高雄都會區北端中繼車站。左營車站專用區將成為高鐵、台鐵左營新站與捷運紅線 R-16 車站三鐵共站的車站。根據總體規劃的設計，左營站區會提供足夠的交通停車與接駁設施，並包含車站廣場，道路公共工程與設施相關介面的車站。

高鐵左營車站位於里程 TK344+978 與 TK345+398 之間，車站中心點為 TK345+188。車站月台為地面式，月台大廳位於月台上方

並與台鐵左營新站相連通，車站規劃六股道，三座島式月台，並有連接機場拖上線二股道。捷運紅線 R-16 車站位於車站北端與車站軌道相垂直。

## 第四章 車站週邊的概況與整合及其相關問題點的分析

### 4.1 車站週邊概況的掌握

此次的考察當中，將現行計劃中的 11 個車站(台北、板橋、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄)，再加上南港後共計 12 個車站(如圖 4-1)。本研究將針對這些車站現況進行檢討並研擬課題。

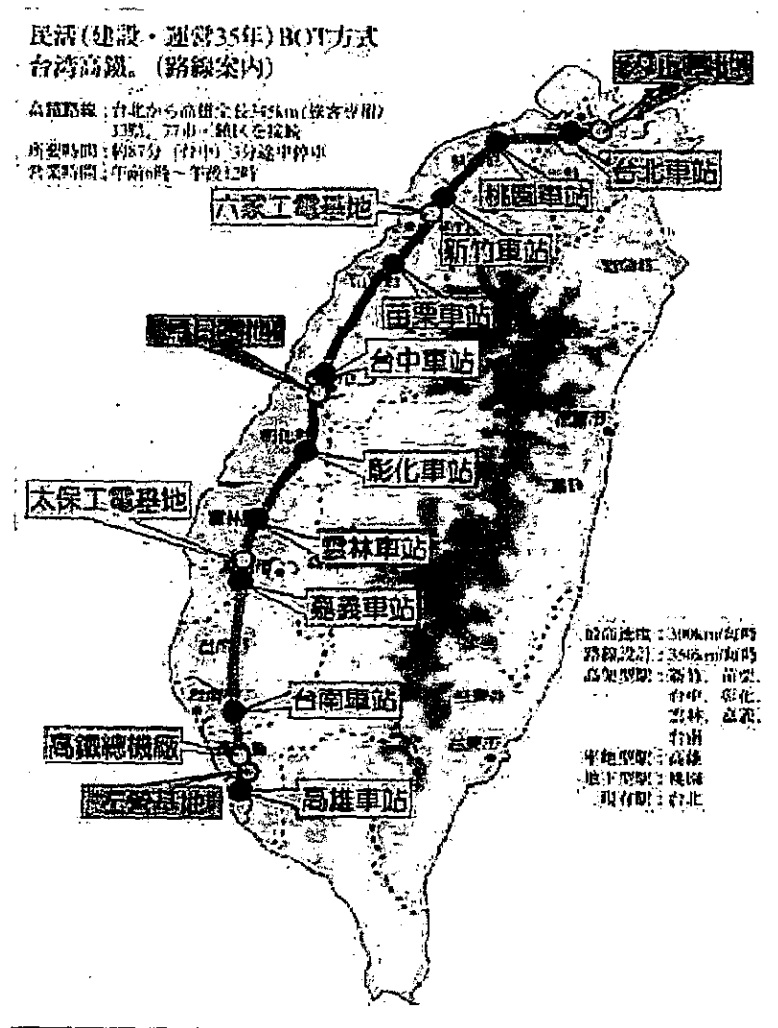


圖 4-1 高鐵各車站位置圖

#### (1) 南港車站

##### 土地利用現況

南港車站週邊的土地利用現況，仍有未進行開發的住宅地，以及產業用地。在此特別值得一提的是，進行中的「南港商業科學園區」規劃。

現在進行中的「南港軟體園區」已具備其機能性，並目標指向國際性的軟體開發中心，將來更計劃建設世界貿易中心、商業金融



中心、商業娛樂週邊設施、學校等的教育設施，以至於週邊住宅區的建設亦納入此一計劃中。將以台北市的副核心都市發揮其機能。

以地理條件來說，距台北市中心區僅僅 10 公里左右的距離，鄰近有高速公路交流道的配合，以及具有中正國際機場與基隆國際港的連結性，軟體相關工作者的潮流，以及物流等方面，也擁有舉足輕重的地位。除了與台北在機能上互相分擔外，在中樞機能上更受到期待。

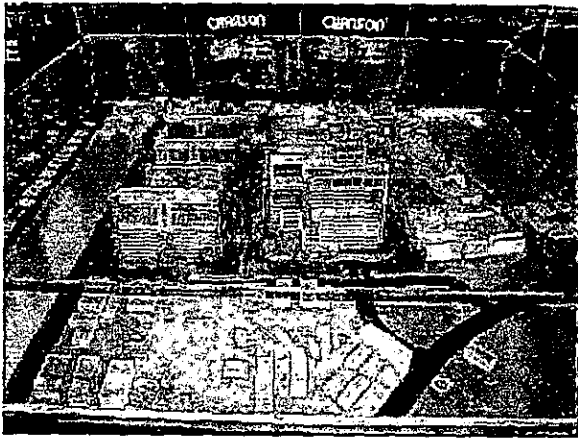


圖 4-2 南港商業科學園區



圖 4-3 舊有線

#### 南港車站

#### 主要設施的配置以及其將來性

以將來的建置計劃而言，其內容如下。

- 計劃、設計、開發、研究、分析等的軟體週邊相關產業
- 電腦、電器、資訊通訊研究、開發相關產業
- 軟體相關資訊中心、研修設施、營運設施
- 業務中樞設施（銀行、證券等金融相關機構、稅務等公家機構、公共機構）

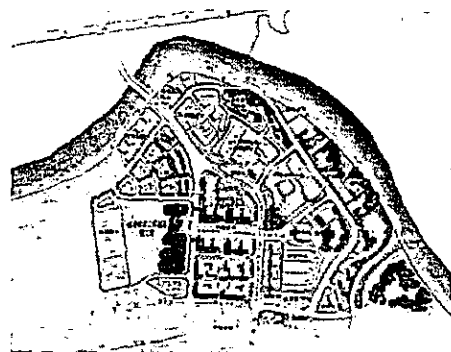


圖 4-4 南港軟體園區完成想像圖

## (2) 台北車站

### 土地利用的現況

在台北車站的週邊，是名符其實的台灣政治經濟中心，業務中樞、商業設施、客設施等，擁有多樣化的機能性。同時也地處交通的要衝，以及舊有路線、航空、巴士運輸的连接點。

既然，都市化已進展而且經過高度的土地利用，造成車站週邊以及週邊部的開發餘地，已經所剩無幾了。



圖 4-5 今日之台北車站



圖 4-6 台北車站週邊

### 主要設施的配置以及其將來性

現況的主要設施之配置，如以下所示。

- 總統府·中正紀念堂·松山機場·故宮博物館·新光摩天展望台
- 世界貿易中心

擔負著台灣政治經濟中心的地位，中正國際機場正是擁有晉升國際社會的玄關之稱。是商業中心地，亦是文化資訊的發信源。但是因為已經是過度開發的都市，已經少有開發空間，所以寄望於既有設施的加以活用，以祈充分發揮其應有機能。

台北車站在建設之初，已經考量了台灣高速鐵路的營運後狀況。以及具有連結點機能的 MRT 的建設亦在進行中。今後將把目標放於更增進乘客的方便上，進而期待利用者的增加。

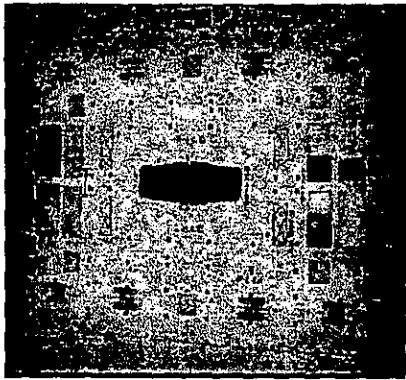


圖 4-7 台北車站鳥瞰略圖



圖 4-8 台北車站入口

### (3) 板橋車站

#### 土地利用現況

在板橋車站的周邊，現在大體完成規劃，台北縣政府大樓，以及配合的週邊發展亦在進行中。身為台北市的副核心都市，機能性已趨近成熟。

巴士營運中心也有完善的規劃，與台北車站同步形成交通的連結點。

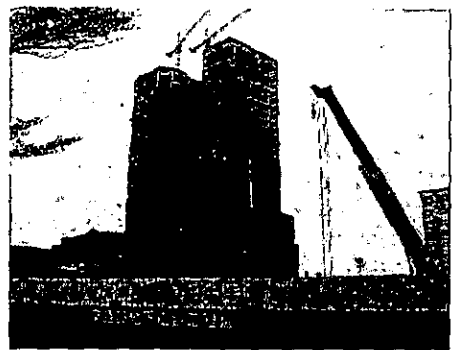


圖 4-9 板橋車站(現況) 圖 4-10 板橋車站前的台北縣政府大樓

#### 主要設施的配置以及其將來性

現況的主要設施配置以台北縣政府大樓(新大樓)等為中心。以及板橋車站也已規劃了發售高速鐵路的車票窗口，甚至剪票口的設置，正等著高速鐵路正式啟用後使用。與台北市相同的是，道路市街屬於已開發的都市，而且於現在配合的建設計畫下，今後的發展餘地將不多。所以，有效活用現在已存在的設施，進而充實都市機能，才是當今最實際的考量。

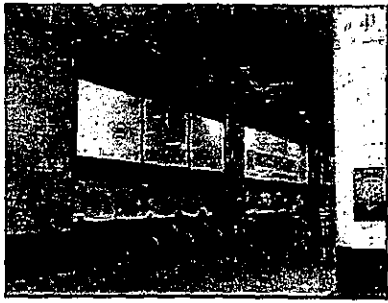


圖 4-11 板橋車站內高速鐵路出口



圖 4-12 板橋車站前開發構想

#### (4) 桃園青埔車站

##### 土地利用現況

桃園車站週邊地區，呈現低密度的道路市街分布。在附近有新興城市的建設，以及擁有中型的購物商場。

桃園車站的特徵，歸屬與中正機場的鄰近性，以及附近有觀音工業區、中壢工業區等，素有工業區的特別地位。



圖 4-13 桃園車站現況圖



圖 4-14 桃園車站現況圖

##### 主要設施的配置以及其將來性

桃園車站比較接近台北，而且擁有中正國際機場的連接機能，以及連接了各工業區這一點來看，能今後在發展上，隱藏著一股急速發展的力量。以屬於低密度的住宅地，與農業用地的混合區域而言，規劃後的中高密度的住宅土地利用為主體的考量，將是今後土地利用考量的主流。

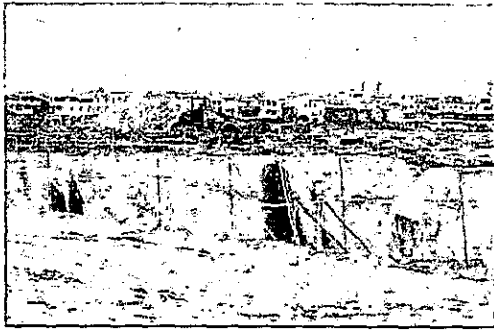


圖 4-15 桃園車站附近現況圖

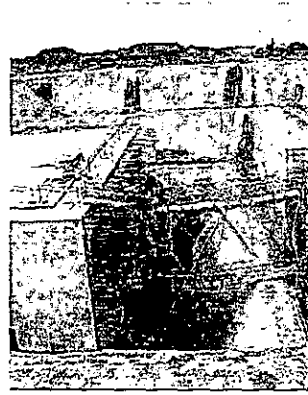


圖 4-16 桃園車站附近現況圖

### (5) 新竹六家車站

#### 土地利用現況

新竹車站正坐落於新竹市中心的近郊，新竹市除了有新竹科學園區外，還有台灣大學、交通大學、以及清華大學等的教育機構。

新竹車站現在呈現偏向，以農業方面的土地利用為中心。幹線道路沿線有低密度的住宅規劃。形成塊面狀的土地利用方式。

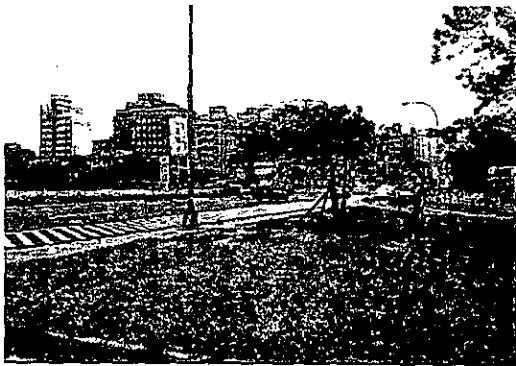


圖 4-17 新竹市現況圖



圖 4-18 新竹車站附近

#### 主要設施的配置以及其將來性

新竹車站以新竹科學園區及大學教育機構為核心，IT 產業的據點或是文教都市為機能充實的努力方向。

以現在農業為主導的土地利用，產業高度化的進行亦在考量範圍內。與高速公路交流道的連接上，以及與現在市街道路的連絡上，也都很方便。想必在今後將有令人期待的發展。

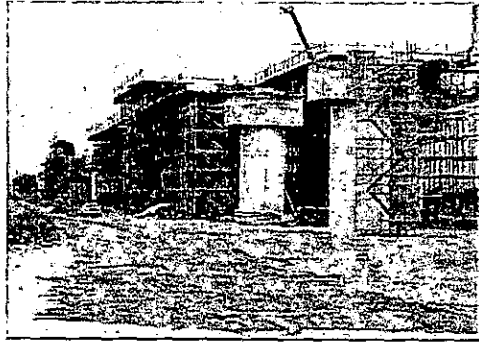


圖 4-19 高鐵新竹車站附近現況圖

圖 4-20 新竹車站週邊開發計劃

## (6) 苗栗車站

### 現況土地利用

苗栗車站的土地利用屬於多以農業為主的蔗糖栽種，基本上尚有許多可開發的空間。雖然名稱同樣是苗栗車站，但是與既有車站相隔一段距離，所以尚未見到市街規劃的任何進展。

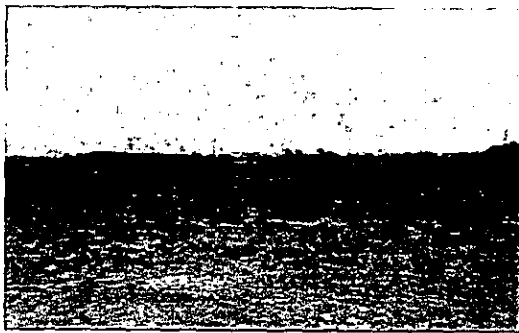


圖 4-21 苗栗車站附近

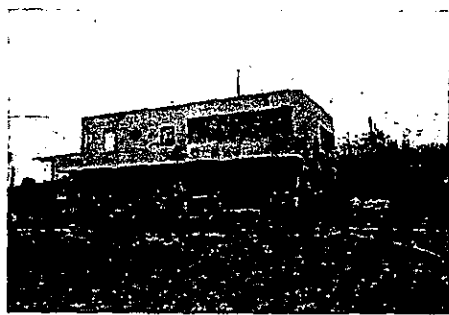


圖 4-22 苗栗車站附近的既有車站

### 主要設施的配置以及其將來性

苗栗車站附近，因農業發展的土地利用較為普遍，但因為與苗栗既有市街隔了一段距離，所以快速的市街化進展應該可能性很小。現在以農業規劃為主體的土地利用，如何創造高附加價值的農業生產，必將是今後土地利用的重要課題。



圖 4-23 高速鐵路苗栗車站附近

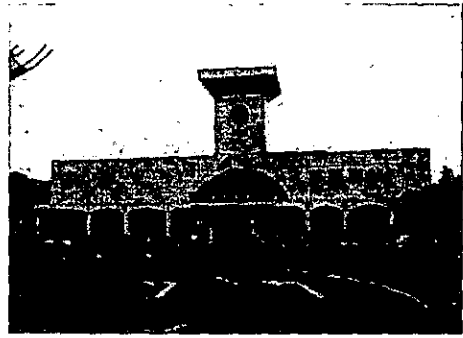


圖 4-24 舊有線路苗栗車站

## (7) 台中烏日車站

### 土地利用現況

台中車站為台灣中部的政治經濟中心，而且與台中市相鄰。在開發空間上，算是屬於剩餘較多空間者，在今後發展上應將有不錯的表現。

以中部最大的都市而言，集各項機能於一身，特別值得一提的是大學林立的教育學區，以及活用台中國際港等產業集聚的工業區。



圖 4-25 台中市街地

### 主要設施的配置以及其將來性

台中車站的附近，正好比較接近既有的台中市街，以台中市為副都市核心的發展，以及大學等的文教都市的發展，甚而，利用台灣機能發揮物流據點的發展性，或是依其正好近於台灣國家地理中心位置的特徵上，以國家的物流以及人流等觀點來看，應該是坐擁

各種不同機制的的聚集點。



圖 4-26 台中車站週邊圖

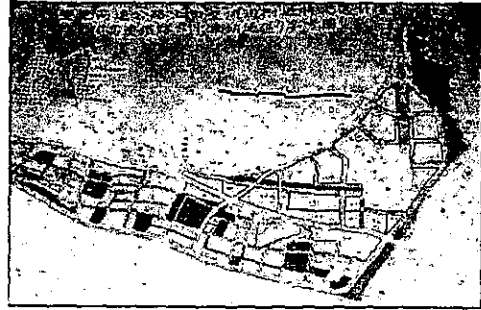


圖 4-27 台中車站週邊開發計劃

### (8) 彰化車站

#### 土地利用現況

在彰化車站的附近，基本上是隸屬農業為主的土地規劃內容。稱得上是主要產業的也不多，而且也距離既有的市街有一些距離，在今後開發的計劃上，必須從長計議。



圖 4-28 彰化車站附近舊有線路車站

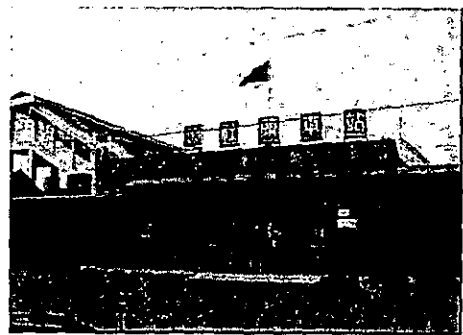


圖 4-29 彰化車站附近的既有車站

### (9) 雲林車站

#### 土地利用現況

雲林車站附近與彰化車站一樣，基本上因為主體產業的缺乏，所以主要以部份農業以及於臨海附近的水產業為中心。近幾年來，因臨海區域進行了油化工廠區等的規劃，今後的發展將可寄望於此地



產業的集聚。



圖 4-30 雲林車站附近



圖 4-31 彰化與雲林間工程一景

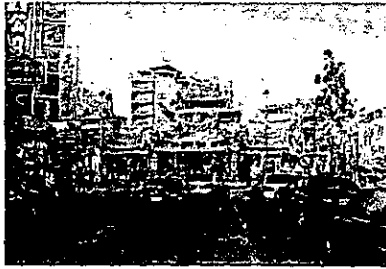


圖 4-32 北港朝天宮



圖 4-33 雲林車站附近的臨海區

#### (10) 嘉義太保車站

##### 土地利用現況

嘉義車站附近，基本上以尚有開發餘地且開發密度低的土地利用為主。因為主要產業不多，今後預期有相當的發展。

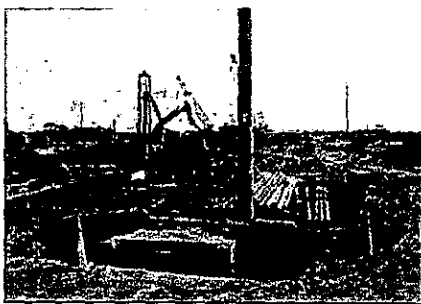


圖 4-34 嘉義車站附近工程一景



圖 4-35 幹線道路沿線的開發工程

##### 主要設施的配置以及其將來性

嘉義車站附近因為公家機構的遷移計劃，以及老人醫院的設置，今後在整體規劃上，與既有市街的整體化將有不錯的進展可期。因地處位置正好與高速鐵路交叉的幹線道路上，期待順沿此支線道路的全新開發。



圖 4-36 嘉義車站附近幹線道路



圖 4-37 嘉義車站附近幹線道路

### (11) 台南沙崙車站

#### 土地利用現況

素有台灣的古都之稱，歷史風貌集聚一身的都市，而且也有經過完善規劃的科學園區、工業園區，各方產業的聚集正在進行之中。另外，亦與有台灣第二都市之稱的高雄，共有衛生設施的機能性。

#### 主要設施的配置以及其將來性

與既有都市市街比較接近，而且也與高雄同樣的，南部產業的集聚方面將有大幅的成長，這是極受注目的一點。

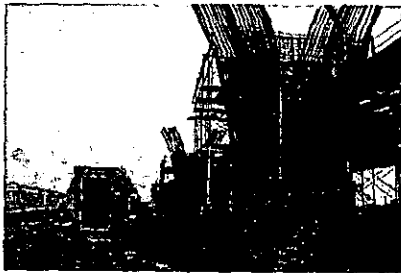


圖 4-38 台南車站付工事風景

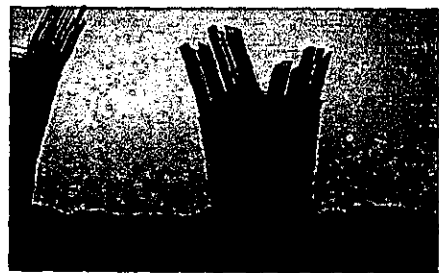


圖 4-39 台南車站附近工事風景

### (12) 左營(高雄)車站

#### 土地利用現況

身為台灣的第二大都市，以及南部的經濟重要中心都市。所以，中樞業務機能、鋼鐵等的為中心的產業集聚，以及其他生活相關等的各項機能性亦集中於此。而且，以國際都市之實，擁有國際機場以及國際港灣等。特別是港灣為世界數一數二高使用率的港口，構成物流的中心。

## 主要設施的配置以及其將來性

今後應強化與北部台灣的連結，以期機能分攤。而且必須更傾向於規劃都市機能上的逐漸擴張，才得以因應今後的高需求量。

左營車站位於既有高雄車站的北側方向，今後預定將配合 MRT 的聯絡網絡。於車站的西側傍山，開發空間少，今後一方面實現既有設施的機能分擔工作，一方面力圖開發，將來發展性高。

## 第五章 日本案例的分析

有關為「台灣高速鐵路」與「日本新幹線」的車站設置重點差異，整理如下請參考。

- (1) 日本的新幹線車站計劃，基本上是以現存車站的連接為重點。然而，台灣高速鐵路的車站計劃，除了台北、板橋車站等，其他皆以形成新市街為前提進行。與現存市街的連結則計劃以 LRT 等做為現階段的考量方向。
- (2) 基於以上，雖然日本新幹線車站周邊有許多地區已經市街化，但是以新的機能展開確有困難，相對的反觀台灣高速鐵路的車站周邊，將可充分發展。
- (3) 基本上日本的新幹線車站，在鐵路計劃階段就已經將車站位置計劃完成，但是台灣高速鐵路則於車站位置初步計劃推行時，就已經展開相關事業的進行，並將重點考量放在起用後的車站事業上。(在日本亦有在起用後才規劃新車站的例子)

### 5.1 日本新幹線建設的概況

#### 一、日本新幹線計劃的過程

日本新幹線建設的歷程，在第二次世界大戰後高度成長環境下，經歷了東京奧運會（1964 年）、接著東京與大阪間的連結線-東海道新幹線完成，開始了真正的新速度時代。東海道新幹線（東京~新大阪）在 1964 年啟用，而山陽新幹線（新大阪~博多）則於 1972 年開始運行。之後，於 1982 年相繼開始了東北新幹線（大宮（當時）~盛岡）與上越新幹線（大宮（當時）~新潟）。

東海道新幹線與山陽新幹線，在當時事屬於日本國有鐵路時代的建設，並不列入 1970 年所制定的「全國新幹線鐵路建設法」。然而，東北新幹線（東京~新大阪）及上越新幹線上越新幹線（東京~新潟）皆於 1971 年策立並列入建設計劃之中，並開始正常運作。

現在，在正常運作下的新幹線，一天平均東海道與山陽新幹線約 51 萬人次，東北新幹線約 22 萬人次，上越新幹線則有 10 萬人左右，北路

新幹線則約有 35 萬人次利用。(1999 年紀錄) 其中, 東海道・山陽新幹線的 NOZOMI 號列車 1 輛(16 節車箱), 可容納乘客數約 1,300 人。

今後的新幹線使用, 以及其他的新幹線建設計劃, 皆依照「全國新幹線鐵路建設法」, 1973 年通過運輸大臣決議的建設計劃中, 則包含了北海道新幹線(青森~札幌)、東北新幹線(盛岡~青森)、北陸新幹線(東京~長野~金澤~大阪)、九州鹿兒島路線(博多~鹿兒島)、九州長崎路線(博多~長崎)等 5 項新幹線計劃內容, 統稱這些計劃為「新幹線開發建設」。

另外, 利用了山形新幹線及秋田新幹線等舊有新幹線的軌道幅寬, 將其原有的路線福寬(1067mm)拓寬為與新幹線相同的(1435mm), 連結東北新幹線的直達運行車, 並非為正式的新幹線, 故稱之為「新幹線直通路線(舊有新幹線)」。

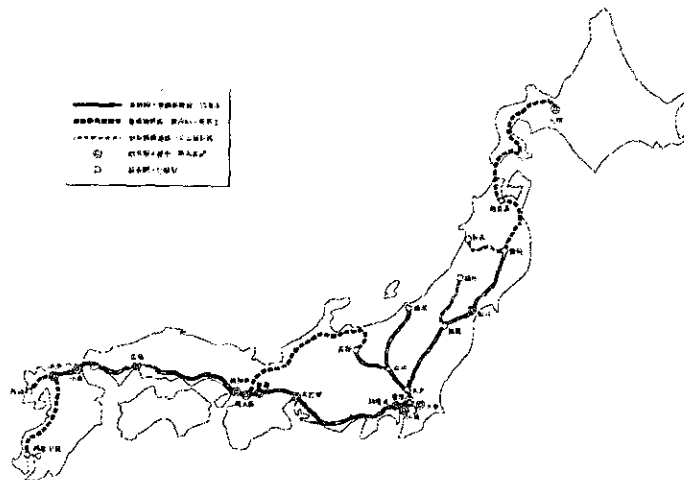


圖 5-1 日本新幹線的網絡

表 5-1 日本各新幹線路線表

北海道新幹線	青森市・札幌市間	約300km
東北新幹線	盛岡市・青森市間	約180km
北陸新幹線	東京都・大阪市間	約600km
九州新幹線	鹿兒島路線	福岡市・鹿兒島市間
	長崎路線	福岡市・長崎市間

表 5-2 新幹線相關建設一覽表

1964. 10. 1	東海道新幹線（東京～新大阪間）啟用
1975. 3. 10	山陽新幹線（新大阪～博多間）全線通車
1982. 6. 23	東北新幹線（大宮～盛岡間）啟用
1982. 11. 15	上越新幹線（大宮～新潟間）啟用
1985. 3. 14	東北・上越新幹線（上野～大宮間）啟用
1991. 6. 20	東北・上越新幹線（東京～上野間）啟用
1991. 9. 4	東北新幹線（盛岡～青森間）動工
1991. 9. 7	九州新幹線（八代～西鹿兒島間）動工
1991. 9. 17	北陸新幹線（輕井沢～長野間）動工
1992. 7. 1	山形新幹線（東京～福島～山形間）新舊直通車營運開始
1992. 8. 27	北陸新幹線（西石動信号場～金沢間）動工
1993. 10. 13	北陸新幹線（糸魚川～魚津間）動工

今後的新幹線的統整計劃，於 2000 年 12 月的政府執政黨統整新幹線檢討委員會中，決定了北路新幹線長野—富山間以及九州新幹線博多—新八代間，決定按照全套規格等的計劃（2000 年政府執政黨的協定），已經動工的區間與新動工區間，合計有 3 線路 6 區間的建設工作進行中。

表 5-3 進行中新幹線統整計畫

3 路線 6 區間		總長度
東北	盛岡・八戶間	約 97 km
	八戶・新青森間	約 82 km
北陸	長野・富山間	約 170 km
	石動・金澤間 (Super)	約 24 km
九州	博多・新八代間	約 130 km
	新八代・西鹿兒島間	約 127 km
合計		630 km

表 5-4 新幹線統整後的距離與所需時間概算

(現行所需時間依據 2000 年 9 月的時刻表、統整後最高速限預計可達 260 km/h。)

區 間		統整後距離(km)	所需時間概算(現行→統整後)
東北 新幹線	東京～八戶間	約 590	3 小時 33 分→約 2 小時 50 分 (約縮短 40 分)
	東京～新青森間	約 670	4 小時 27 分→約 3 小時 20 分 (約縮短 70 分)
北陸 新幹線	東京～富山間	約 400	3 小時 7 分→約 2 小時 10 分 (約縮短 60 分)
九州 新幹線	新大阪～熊本間	約 650	3 小時 48 分→約 2 小時 50 分 (約縮短 40 分)
	新大阪～西鹿兒島間	約 810	6 小時 17 分→約 3 小時 40 分 (約縮短 2 小時 40 分)
	博多～熊本間	約 100	1 小時 14 分→約 30 分 (約縮短 45 分)
	博多～西鹿兒島間	約 260	3 小時 40 分→約 1 小時 20 分 (約縮短 2 小時 20 分)

## 二、日本新幹線的計劃目標

有關日本新幹線的統整，於政府相關單位的政策審議會中訂立了以下的內容。

### 1. 運輸政策審議會質詢問答(1992年6月)

鐵路特性中，歸類於高速化，舒適化為主要要求，並提高新幹線鐵路的聯絡網的品質。

- 將主要的舊有幹線鐵路(舊有線路)的規定速率，提高至平均 120km/h。
- 自五大都市(東京、大阪、名古屋、札幌以及福岡)到各主要都市，大概需約 3 小時左右的車程。

### 2. 公共投資基本計劃(1994年10月)

- 藉著擴大人事物的交流，實現展現國土的特色，以及高速鐵路網絡的統整・高度化等的配合，得以邁向全國性的主幹網絡建設。

### 3. 21 世紀的國土整體設計 (1995 年 12 月)

(新全國綜合開發計劃的基本思考方向)

- 高速鐵路網絡等的社會成本，21 世紀初以來投資餘力預測將走大幅減少的趨向，面對投資資金走下坡的期間前，更應該實現享受基礎的社會成本的回饋，並進而確實做好統整方面的建設，完成大體目標。

### 4. 運輸政策審議會的質詢問答 (2000 年 8 月)

高速鐵路網絡的中心—統整新幹線規劃的進行

新幹線統整建設的效果，應該成立於人人皆可利用的交通工具的要件上。達到大幅度的縮短乘車時間，而且新幹線應該是以能源效率、環保甚至於安全性的要求為第一優先，尤其是近年來強調要求多方面的滿足統整品質內容。依其效果請見以下說明。(資料源自國土交通省 HP)。

新幹線的統整效果

1. 伴隨著新幹線統整計劃，運輸服務內容的提昇方面，在路線沿線地區：

- 企業立地優勢的提昇之下，帶動了增加公司行號的設立
- 居住人口的增加
- 縣內總生產的增加 等等的期望

2. 北陸新幹線 (高崎～長野間) 之統整內容

- 東京～長野間的所需時間，在啟用前約為 2 小時 40 分鐘，啟用後則只需 1 小時 19 分，縮短了 1 小時 20 分鐘。
- 與舊有的使用乘客數相比，約增加了 25%
- 使用者的半數皆以東京圈居住者為主。

三、日本新幹線的統整方式(源自國土交通省 HP)



日本新幹線的統整計劃，接受了來自政府或自治體制的補助，以日本鐵路建設公團(以下稱公團)的特殊法人身分為建設主體，進行建設工程。完成後的工程由公團所有，經營主體的 JR 支付公團租金以租用方式經營。

其財源是於國家的公共事業關係費用決定後，其金額再加上特定財源金額，其中的二分之一屬於沿線地方公共團體的負擔部分。以上金額再加上北陸新幹線高崎・長野間(往長野方面的路線)租金金額，就是每年的建設事業費金額。

每年度的建設事業費分別是政府與地方自治區以及 JR 共同分攤。公共事業關係費與既設的新幹線(東海道新幹線等)讓與收入的一部分(年額 724 億日幣)視為政府的收益，地方自治體制並負擔其一半，JR 則於新幹線建設的受益範圍內，支付一定程度的租金。(請參考下圖)

來自 JR 的租金	既設的新幹線(東海道新幹線等)讓與收入(年額 724 億日幣)	公共事業關係費(注)採取所	地方公共
	2		團體(注)

負擔比率

圖 5-2 負擔新幹線建設經費比率圖

建設之際在每一線區，投資效果及收支平衡等預算等皆經過充分的驗證，確定安定的財源範圍內，將已經動工的區間工期縮短，開始營運也盡可能的於早期得到效果；另外，待動工區間與已經動工的區間同步進行規劃，以配合提早同時開業。就工程總花費而言，因每一線區工程內容的差異，無法以一蓋全，例如日本新幹線在建設後，以剛開始使用營運之初北陸新幹線高崎・長野間的例而言，高崎・長野間約 117km 的工程經費約 8,300 億日幣，1km 相當於花了 70 億日幣。然而，現在建設中的 3 線路 6 區間(約 630km)的工程費用約 3.6 兆日幣。(以 1999 年 4 月之計算)(參表 5-5)

表 5-5 工程費用

地下鐵	約 300 億日幣 (每 1 km)
東京都廳	約 1500 億日幣
明石海峽大橋	約 5000 億日幣
本四聯絡橋兒島・坂出線	約 1.1 兆日幣
東京灣 Aqua-line	約 1.4 兆日幣
關西國際機場 (第二期工程)	約 1.6 兆日幣
近畿公路 (名古屋神戶線)	約 3.8 兆日幣
第二東海公路 (橫濱名古屋線)	約 5.5 兆日幣

現在工程中的東北新幹線 (盛岡・八戶間) 將於 2002 年底竣工，而九州新幹線 (新八代・西鹿兒島間) 則將以 2003 年底為完成目標。

另外，東北新幹線 (八戶・新青森之間) 以及九州新幹線 (博多・新八代間) 自 2001 年度起算大概於 12 年後 (預計於 2013 年)，而北陸新幹線 (長野・富山間) 則預計在 12 年餘後達成完工的目標。

## 5.2 日本新幹線各路線及其站區概況

在此將日本的新幹線路線及其車站的狀況，以及主要的開發計劃進行整理如下。

### (1) 東海道新幹線

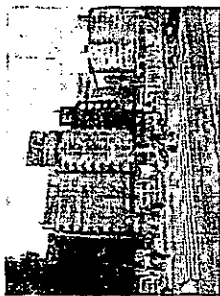
是日本最早的新幹線，於 1964 年完成通車於東京與新大阪之間。

表 5-6 東海道新幹線幹線工程

區間	東京～新大阪之間
路線總長	515.4 km
開業	1964 年 10 月 1 日
最高速度	270 km/h
最小曲線半徑	2,500m
最急彎道	20/1,000
縱曲線半徑	10,000m
軌道重量	53.3 kg/m (現在 60 kg)

### 【主要的年表】

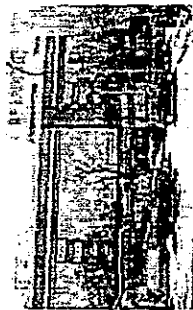
1957. 5 鐵路技術研究所發表了自東京-大阪間的3小時超特急列車
1959. 4 東海道新幹線(東京-新大阪之間)工程正式開始進行
1963. 8 東海道新幹線全區間直達測試行駛開始新幹線綜合指揮中心完成
1962. 10. 1 東海道新幹線開始營運,東京-新大阪之間Hikara費時4小時、Kodama費時5小時。正式營運
1965. 11. 1 時刻表的修正,「Hikara」費時3小時10分鐘  
「Kodama」則費時4小時
1967. 3. 16 山陽新幹線 於新大阪~岡山之間舉行開工儀式
1967. 7. 14 東海道新幹線、運送旅客人次達成累計1億人次
1970. 2. 10 山陽新幹線 新大阪~岡山之間舉行開工儀式
1972. 3. 15 山陽新幹線 新大阪~岡山之間開始營運  
東京~岡山間以最高速的「Hikara」費時約4小時10分鐘
1972. 9. 23 東海道·山陽新幹線 運送旅客人次達成累計5億人次
1975. 3. 10 山陽新幹線 岡山~博多之間正式營運  
東京~博多之間最高速度以約6小時56分完成
1976. 5. 25 東海道·山陽新幹線 運送旅客人次達成累計10億人次
1980. 4. 13 東海道·山陽新幹線 運送旅客人次達成累計15億人次
1984. 4. 3 東海道·山陽新幹線 運送旅客人次達成累計20億人次
1986. 4. 1 國鐵分割成民營化 全國共6家旅客鐵路公司與貨物鐵路公司等其他各公司(JR)經手重新經營
1988. 3. 13 新富士·掛川·三河安城·新尾道·東廣島的各車站正式營運
1995. 1. 17 因為阪神淡路大地震的發生,造成京都~岡山之間無法通車
1995. 1. 20 京都~新大阪之間、岡山~姫路之間恢復通車
1995. 4. 8 新大阪~姫路之間恢復通車



新橫濱車站



東京車站



靜岡車站

表5-7 各車站指標(一)

車站名稱	東京	品川	新橫濱	小田原	熱海	三島	新富士	靜岡	掛川	濱松	豐橋	三河安城	名古屋	岐阜羽島	米原	京都	新大阪
距東京之距離(公里)	0.0	-	28.8	83.9	104.6	120.7	146.2	180.2	229.3	257.1	293.6	336.3	366.0	396.3	445.9	513.6	532.6
所在縣市	東京都千代田區	東京都品川區	東京都城北區	小田原市	熱海市	三島市	富士市	靜岡市	掛川市	濱松市	豐橋市	安城市	名古屋市中區	岐阜市	原市	京都市下京區	大阪府淀川區
通車時間	1964.10.1	2003預定	1964.10.1	1964.10.1	1964.10.1	1964.10.1	1988.3.13	1964.10.1	1988.3.13	1964.10.1	1964.10.1	1988.3.13	1964.10.1	1964.10.1	1964.10.1	1964.10.1	1964.10.1
KOTAMA(停車數/日:班次)	34/-	-/-	34/38	34/38	34/38	32/38	32/32	35/33	35/32	33/30	33/30	33/30	16/30	16/15	16/15	16/15	20/15
HIKARI(停車數/日:班次)	63/-	-/-	31/33	3/3	3/3	3/3	-/-	14/16	-/-	8/8	3/3	-/-	64/63	18/16	18/16	64/63	57/63
MOZOMI(停車數/日:班次)	25/-	-/-	16/16	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	26/26	-/-	-/-	26/27	18/27
合計(停車數/日:班次)	122/-	-/-	81/87	37/41	37/41	35/41	32/32	49/49	35/32	41/38	36/33	33/30	106/119	34/31	34/31	106/105	95/105
NOZOMI-HIKARL	-/-	-/-	約15分	約30分	約40分	約45分	約45分	約1時5分	約1時	約1時20分	約1時35分	約1時	約1時40分	約2時10分	約2時	約2時20分	約2時30分
所需時間	-/-	-/-	約15分	約35分	約45分	約55分	約1時10分	約1時25分	約1時	約2時	約2時15分	約2時35分	約2時50分	約3時5分	約3時	約3時50分	約4時
KOTAMA	-/-	-/-	約15分	約35分	約45分	約55分	約1時10分	約1時25分	約1時	約2時	約2時15分	約2時35分	約2時50分	約3時5分	約3時	約3時50分	約4時
連接其他鐵路數	在來6路線 私鐵1路線	在來6路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵3路線	在來2路線 私鐵、特約	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵、特約	在來1路線 私鐵、特約	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵2路線	在來1路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵4路線	在來2路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來4路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線
車站週邊特性	中央車站 驛站	東京副都心	車站蓋棚開 發	地方的中心 都市	溫泉中心 觀光都市		製絲中心工 業都市	縣所在地		縣送區中 心工業部 市			中部的中 都市	車站蓋棚開 發	在來後的 交通結節 點	古都 觀光都市 學園都市	關西的中 心都市
車站週邊主要設施	政府機關 商業設施 娛樂中心	辦公中心 巨蛋	辦公中心 巨蛋				大學						政府機構 商業設施 娛樂中心			政府機關 商業設施 娛樂中心	政府機關 商業設施 娛樂中心
所在地市人口(千人)	8,130	8,130	3,427	200	43	111	234	470	80	582	365	159	2,171	65	12	1,468	2,599
車站週邊人口(千人)	約15,000	約12,000	約6,000	約500	約50	約150	約300	約500	約100	約900	約900	約250	約300	約100	約30	約2,000	約4,000
台灣高鐵近似性車站	台北	板橋						(台中)		新竹、 桃園			台中	彰化、 雲林	台南	台南	高雄



名古屋車站



京都車站



新大阪車站

## (2) 山陽新幹線

銜接東海道新幹線、1972 年於新大阪～岡山之間、並於 1975 年開始岡山～博多之間的通車

表 5-8 山陽新幹線幹線工程

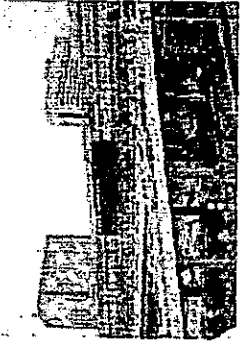
區間	新大阪～博多間
路線總長	573.3 km
開業	1975 年 3 月 10 日
最高速度	300 km/h
最小曲線半徑	4,000m
最急彎道	15/1,000
縱曲線半徑	15,000m
軌道重量	60.0 kg/m

### 【主要年表】

- 1967.3.16 山陽新幹線 新大阪～岡山之間舉行正式開工儀式
- 1970.2.10 山陽新幹線 新大阪～岡山之間舉行正式開工儀式
- 1972.3.15 山陽新幹線 新大阪～岡山間開始營運  
東京～岡山之間以最高速的「Hikara」費時約 4 小時 10 分鐘
- 1975.3.10 山陽新幹線 岡山～博多之間開始營運  
東京～博多之間以最高速費時約 6 小時 56 分鐘
- 1995.1.17 因為阪神淡路大地震的發生，造成京都～岡山之間無法通車
- 1995.1.20 京都～新大阪之間、岡山～姫路之間恢復通車
- 1995.4.8 新大阪～姫路之間恢復通車



新神戸車站



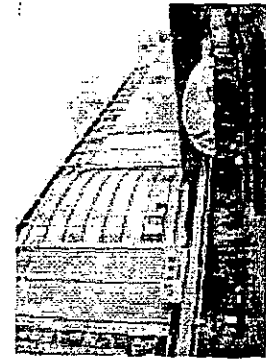
新大阪車站

表S-9 山陽新幹線

場站名稱	新大阪	新神戸	西明石	姫路	相生	岡山	新倉敷	福山	新尾道	三原	東廣島	廣島	新岩國	徳山	小郡	厚狹	新下関	小倉	博多	
距新大阪之距離(公里)	0.0	36.9	59.7	91.7	112.4	180.3	205.5	238.6	258.7	270.2	309.8	341.6	383.0	430.1	474.4	509.5	536.1	555.1	622.3	
所在縣市	大阪府淀川區	神戶市中央區	明石市	姫路市	相生市	岡山市	倉敷市	福山市	尾道市	三原市	東廣島市	廣島市南區	岩國市	徳山市	小郡市	厚狹市	下関市	北九州市小倉區	福岡市博多區	
通車時間	1964.10.1	1972.3.15	1972.3.15	1972.3.15	1972.3.15	1972.3.15	1973.3.10	1973.3.10	1988.3.13	1975.3.10	1988.3.13	1975.3.10	1975.3.10	1975.3.10	1975.3.10	1993.13	1975.3.10	1975.3.10	1975.3.10	
運行班次	20/15	20/20	20/20	34/20	34/32	34/32	34/35	34/35	34/34	33/34	33/33	31/33	31/31	31/31	31/31	31/31	32/31	46/32	24/46	
KOTAMAI(停車數/日:班次)		57/57	15/14	29/33	1/1	41/56	-/-	33/31	-/-	-/-	25/40	-/-	6/8	21/20	-/-	-/-	1/-	25/25	-/25	
HIKARI(停車數/日:班次)		17/17	-/-	-/-	-/-	17/18	-/-	-/-	-/-	-/-	16/17	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	16/16	-/16	
MOZOMI(停車數/日:班次)		94/94	35/34	63/53	35/33	92/106	34/35	67/66	34/34	33/34	72/90	31/31	37/39	52/51	31/31	33/31	33/31	87/73	24/87	
合計(停車數/日:班次)		在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵2線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來1線 私鐵1線	在來3線 私鐵1線	
連接其他鐵路數																				
車站週邊特性																				
車站週邊主要設施																				
所在都市人口(千人)		2599	1494	293	478	627	430	379	93	82	123	1126	106	105	23	22	252	1011	1341	
車站週邊人口(千人)																				



岡山車站



廣島車站



博多車站

### (3) 東北新幹線

#### 【主要年表】

- 1982. 6 東北新幹線 大宮～盛岡之間開始營運
- 1985. 3 東北・上越新幹線 上野車站加入營運
- 1991. 6 東北・上越新幹線 (東京～上野之間) 開始營運

### (4) 上越新幹線

#### 【主要年表】

- 1982. 11 上越新幹線 大宮～新潟之間開始營運
- 1985. 3 東北・上越新幹線 上野車站加入營運
- 1991. 6 東北・上越新幹線 (東京～上野之間) 開始營運

### (5) 山形新幹線

#### 【主要年表】

- 1992. 7. 1 山形新幹線 (東京～福島～山形之間) 全線直達  
開始營運
- 1999. 11. 12 山形新幹線 新庄 延長部份

### (6) 秋田新幹線

#### 【主要年表】

- 1992. 4 秋田新幹線 (東京～盛岡～秋田) 全線直達開始營運

### (7) 長野新幹線

#### 【主要年表】

- 1997. 9. 10 長野新幹線 (東京～高崎～長野之間) 開始營運



大宮車站



上野車站

表5-10 東北新幹線各車站指標

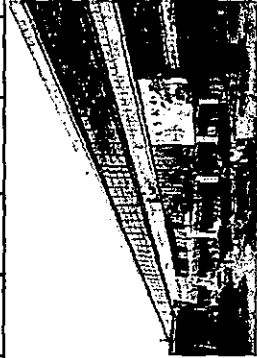
場站名稱	東京	上野	大宮	小山	宇都宮	那須塩原	新白河	鶴山	福島	白石蔵王	仙台	古川	KURIK OMA	一關	水澤江刺	北上	新花卷	盛岡
距東京之距離(公里)	0.0	3.6	30.3	80.6	109.5	157.8	185.4	226.7	272.8	306.8	351.8	395.0	416.2	445.1	470.1	487.5	500.0	535.3
所在縣市	東京都千代田區	東京都台東區	埼玉県SAITAMA	山形県YAMAGATA	宇都宮市	群馬県	西白河郡新井町	栃木県	福島市	白石市	仙台市	古川市	黒崎郡	一關市	水澤市	北上市	花巻市	盛岡市
運轉時間	1964.10.1	1985.5.14	1982.11.5	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1982.6.13	1990.3.10	1982.6.23	1985.3.14	1982.6.23	1985.3.14	1982.6.23
KOTAMA(停站數/日:班次)	27/-	27/27	27/27	11/11	22/21	10/8	15/16	28/26	43/28	18/17	17/34	17/17	17/17	17/17	17/17	17/17	17/17	-/17
HIKARI(停站數/日:班次)	13/-	13/20	13/20	13/20	13/19	4/5	4/5	-/5	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
MOZOMI(停站數/日:班次)	29/-	29/29	28/28	-/-	10/11	-/-	-/-	13/13	16/16	-/-	15/14	2/2	2/2	2/2	2/2	2/2	2/2	15/15
合計(停站數/日:班次)	69/-	69/76	68/75	24/31	45/51	14/13	19/21	41/44	59/44	18/17	32/48	19/19	19/19	20/20	19/19	19/19	19/19	15/32
連接其他鐵路數	在來6路線 私鐵1路線	在來5路線 私鐵3路線	在來5路線 私鐵2路線	在來3路線 私鐵3路線	在來3路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵3路線	在來1路線 私鐵3路線	在來4路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵1路線	在來4路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵3路線	在來1路線 私鐵3路線	在來2路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來4路線 私鐵1路線
車站週邊特性																		
車站週邊主要設施																		
所在地市人口(千人)	8,130	8,130	1,024	155	444	59	19	335	291	41	1,008	73	8	64	61	92	73	289
車站週邊人口(千人)																		



福島車站



仙台車站



盛岡車站



表S-11 上越新幹線各車站指標

場站名稱	東京	上野	大宮	熊谷	新本庄	高崎	上毛高原	越後湯澤	GA-RA湯澤	浦佐	長岡	燕三條	新潟
距東京之距離(公里)	0.0	3.6	30.3	64.7	-	105	151.6	199.2	201.0	228.9	270.6	293.8	333.9
所在縣市	東京都千代田區	東京都台東區		熊谷市	本庄市	高崎市					長岡市	三條市	新潟市
通車時間	1964.10.1	1985.3.14	1982.11.5	1982.11.5	2004預定	1982.11.5	1982.11.5	1982.11.5	1990.12.20	1982.11.5	1982.11.5	1982.11.5	1982.11.5
KOTAMA(停車數/日:班次)	27/-	24/24	27/26	8/8	-/-	20/18	7/4	23/21	-/-	17/17	26/27	23/24	-/28
HIKARI(停車數/日:班次)	19/-	19/20	19/20	19/20	-/-	15/20	15/15	-/15	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
MOZOMI(停車數/日:班次)	28/-	25/25	27/27	9/8	-/-	20/20	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
合計(停車數/日:班次)	74/-	81/87	73/73	36/36	-/-	55/58	22/19	23/26	-/-	-/-	26/27		-/28
連接其他鐵路數	在來6路線 私鐵1路線	在來5路線 私鐵3路線	在來5路線 私鐵2路線	在來2路線 私鐵1路線	在來路線 私鐵1路線	在來5路線 私鐵1路線	在來路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵1路線
車站週邊特性													
車站週邊主要設施													
所在地市人口(千人)	8130	8130	1024	156	61	240	11	9		16	193	84	527
車站週邊人口(千人)													



上野車站



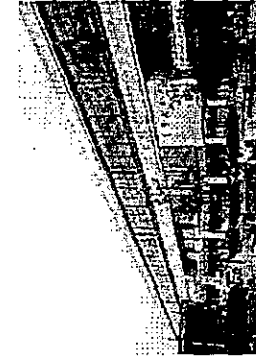
大宮車站



福島車站



高崎車站



新潟車站

表5-12 山形新幹線各車站指標

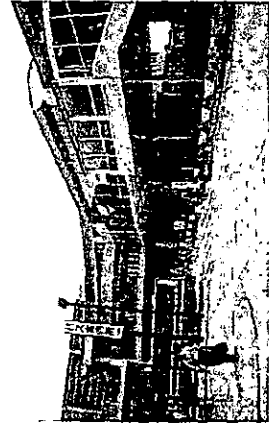
場站名稱	福島	米澤	高島	赤湯	KAMINOYAMA溫泉	山形	天童	SAKURAJIMA東郷	村山	大石田	新庄
距東京之距離(公里)	272.8	312.9	322.7	328.9	347.8	359.9	373.2	380.9	386.3	399.7	421.4
所在縣市	東京都千代田區	米澤市	東通高島町	南陽市	上市市	山形市	天童市	東根市	村山市	北村山群大苗町	新庄市
通車時間	1964.10.1	1992.7.1	1992.7.1	1992.7.1	1992.7.1	1992.7.1	1999.12.4	1999.12.4	1999.12.4	1999.12.4	1999.12.4
YAMABIKO(停車數/日:班次)	43/28	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
NASHUNO(停車數/日:班次)	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
CHIZASAI(停車數/日:班次)	16/16	14/14	6/6	12/12	12/12	9/15	8/9	8/9	8/9	8/9	-/9
合計(停車數/日:班次)	59/44	14/14	6/6	12/12	12/12	9/15	8/9	8/9	8/9	8/9	-/9
連接其他鐵路數	在來3路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線
車站週邊特性											
車站週邊主要設施											
所在地市人口(千人)	291	95	27	36	37	255	63	45	30	9	43
車站週邊人口(千人)											



新庄車站



山形車站



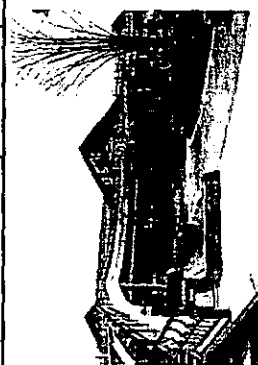
秋田車站

表5-13 秋田新幹線各車站指標

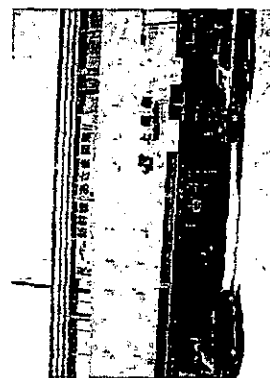
場站名稱	盛岡	雨石	田澤湖	角館	大曲	秋田
距東京之距離(公里)	333.3	551.3	575.4	594.1	610.9	662.6
所在縣市	東京都千代田區	岩手都府石町	仙北郡田澤湖町	仙北郡角館町	大曲市	秋田市
通車時間	1964.10.1	1997.3.22	1997.3.22	1997.3.22	1997.3.22	1997.3.22
YAMABIKO(停車數/日:班次)	-/17	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
NASHUNO(停車數/日:班次)	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
KOMACHI(停車數/日:班次)	15/15	4/4	12/12	12/12	15/15	-/15
合計(停車數/日:班次)	15/32	4/4	12/12	12/12	15/15	-/15
連接其他鐵路數	在來4路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來2路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵1路線
車站週邊特性						
車站週邊主要設施						
所在地市人口(千人)	289	20	13	15	40	318
車站週邊人口(千人)						

表5-14 長野新幹線各車站指標

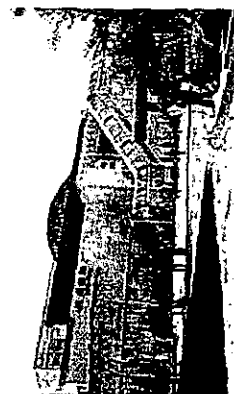
場站名稱	東京	上野	大宮	熊谷	新本庄	高崎	安中榛名	輕井澤	佐久平	上田	長野
距東京之距離(公里)	0.0	3.6	30.3	64.7	-	105	123.5	146.8	164.4	189.2	222.4
所在縣市	東京都千代田區	東京都台東區	SAITAMA	熊谷市	本庄市	高崎市	安中市	北佐久郡輕井澤町	佐久市	上田市	長岡市
通車時間	1964.10.1	1985.3.14	1982.11.5	1982.11.5	2004預定	1982.11.5	1982.11.5	1982.11.5	1964.10.1	1964.10.1	1988.3.13
運行班次	KOTAMA(停站數/日:班次)	27/-	27/26	8/8	-/-	20/18	7/4	23/21	-/-	-/-	-/-
	HIKARI(停站數/日:班次)	19/-	19/20	19/20	-/-	15/20	15/15	-/15	-/-	-/-	-/-
	MOZOMI(停站數/日:班次)	28/-	25/25	27/27	9/8	20/20	-/-	-/-	-/-	25/24	-/27
合計(停站數/日:班次)	74/-	81/87	73/73	36/36	-/-	55/58	22/19	23/26	-/-	25/24	26/27
連接其他鐵路數	在來6路線 私鐵1路線	在來3路線 私鐵3路線	在來5路線 私鐵2路線	在來2路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來5路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵1路線	在來1路線 私鐵2路線	在來3路線 私鐵2路線
車站週邊特性											
車站週邊主要設施											
所在地市人口(千人)	8130	8130	1024	156	61	240	48	16	67	125	360
車站週邊人口(千人)											



輕井澤車站



長野車站



上田車站

### 5.3 日本新幹線車站站區發展的實例

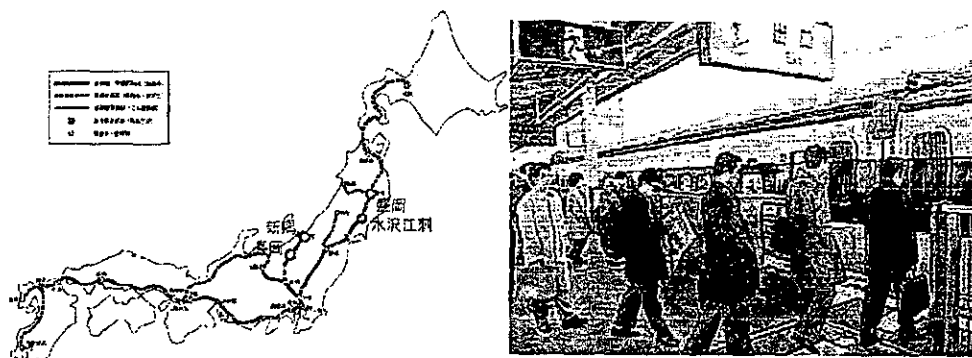
藉由介紹日本新幹線車站周邊發展的案例的同時，也藉此列出今後的課題。

現在，整頓新幹線的工作進行到鹿兒島線路段（博多—西鹿兒島），這裡與台灣的高鐵一樣也是在建設當中，然而整頓新幹線的工作，並不是完全沒有缺點，像是擔憂「吸管效應」（受都市商圈的吸引，以致地方經濟蕭條的負面影響）。

#### 一、日本東北新幹線及上越新幹線車站週邊的開發實例

以下是由西鹿兒島車站的地方新聞所擷取與本新幹線車站周邊發展相關的重點部分（來源：報紙 南日本報紙HP）。

#### 1. 扮演通勤身份的新幹線：利用新幹線做遠距離移動 → 促進郊外住宅區的發展



這是利用新幹線通勤的上班族一景，不僅是水澤江刺車站  
只要是東北新幹線沿線的各站，早晚可見人潮。=東北新

圖 5-3 利用新幹線通勤實況圖

- 尚有點寒冷，天也剛亮的七點半東北新幹線。水澤江刺車站（岩手沢市）。仙台的[Yamabiko]，悄悄入站。身著西裝的上班族、高中生等參雜的人群，都在進入新幹線的車身後消失了他們的蹤影，安靜的車廂裡，報紙的翻閱聲格外清晰。隔壁的高中生不知道是不是吃早餐，攤開鋁箔包裝，開始吃起大大的御飯團。

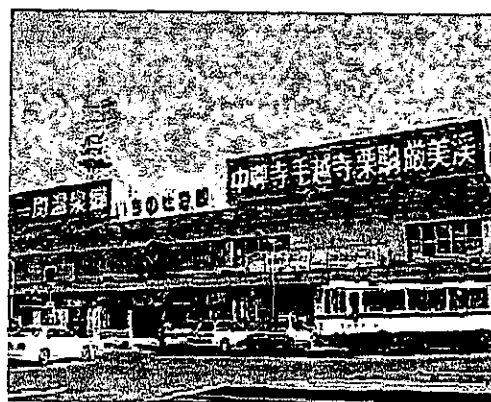
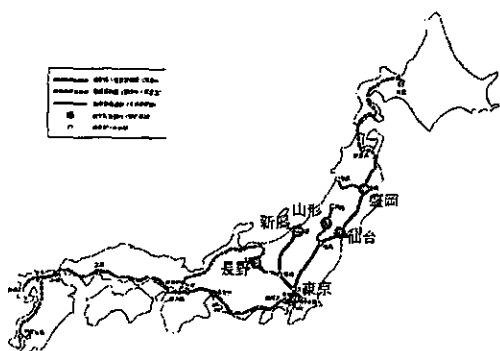
「每天都是這樣的」岩手縣勞工觀光部觀光課擔任課長輔佐的稻葉廣次（51歲）與同是縣職員的妻子每天都是搭乘這班山彥號，從水澤江刺車站出發到盛岡。」已經十年了，為了不想與家人分開居住而做的決

定」一邊數著手指一邊這麼說著。

從水澤江刺車站到盛岡站，以往要花上 1 小時 2—30 分的車程，新幹線只要短短的 30 分鐘，三個月月票約需 18 萬 4000 日幣，交通津貼也從一般車輛改到接受新幹線(最高貼補到 6 萬 5 千日幣)「既不用塞車，自費的交通費也只要 1 至 2 萬左右，甚至比居住在盛岡市的同事所花費的時間要短，不能想像少了新幹線的生活。」根據岩手縣政府的資料顯示，有 100 位的職員，有申請新幹線的交通津貼

- 「即使對遠距離有意見的人，也請嘗試看看。不論是通勤、通學，時速 200 公里，舒適便捷的新幹線！」JR 也正積極的宣傳利用新幹線的通勤、通學。JR 東日本新 支社也調整行車時間表後推出七點從長岡車站出發，24 分到新潟站的通勤通學新幹線 Asahi491 號的列車。「以往長岡的學生到新潟的大學、專門學校就學時，必須要租借外宿，然而漸漸地居住在家，而把租借房子的費用轉到通車用的月票上的人，越來越多了」(同新 市企劃室的和田秋茂課長)將地方與東京結合的新幹線，是高速通勤，通學者的得力助手，當作是使用一般線路的人也多起來了。

## 2. 獨特的村落建設發展地區多元化:東京都市商圈的吸引，→吸管效應的隱憂少



因新幹線的開通，造成沿線人口的增加。往仙台市以及盛岡市的上班族或學生也增加不少，圖為東北新幹線的 JR 一關車站

圖 5-4 東北新幹線的 JR-關車站

- 「同時也產生了受東京都市商圈的吸引，新的消費者不斷前往的吸管效應」，為了防止此一效應，萬代地區集聚商圈，拉攏顧客。萬帶

地區是距離新潟站十分鐘的地區，為地區企業所有，規劃開發的地區，是新 地區最大的商圈。

從巴士站大廈到大榮百貨，飯店，紀伊國屋書店，以及出自新 品牌的衣料類，及各種雜貨的店面所組合而成的商圈，也有從東京來的及舶來品一應俱全，用來吸引年輕人，這種現象連老式店家都受到影響。

- 這種特大商圈的建設，不單只是特別發生在新潟、仙台、盛岡、山形等新幹線沿線的路線都沒有發生這樣的效應。長野經濟研究所在1998年針對長野新幹線行駛一年後的報導中發現，新幹線沿線的長野、上小、佐久等非製造業者（服務業，零售業）當中，沒有受到影響的佔最高的74.6%、再來是有幫助的19.7%以及負面影響的只佔5.7%。

對於東北的中心仙台，盛岡市的站前地區發展商店街聯合會的森雄一會長如是說「的確人潮有流失到仙台地區，但是由於人的移動，促進了情報的流通，不論是店舖的裝潢，或是擺設的物品，可是不輸給東京，顧客群也不減反增，此外，一萬元以上索價的新幹線也不可能時常使用」

吸管效應不只是單方面的，而是像透過大管道的人，物的相互交流，重要的是要有所準備。

- 岩手大學安藤昭教授（都市環境）從1975東北汽車車道開通到東北新幹線開通82年，東北的高速交通體系變化最多的過去20年中，對東北62市，仙台以外的都市集中現象的發展，做了一個整理。

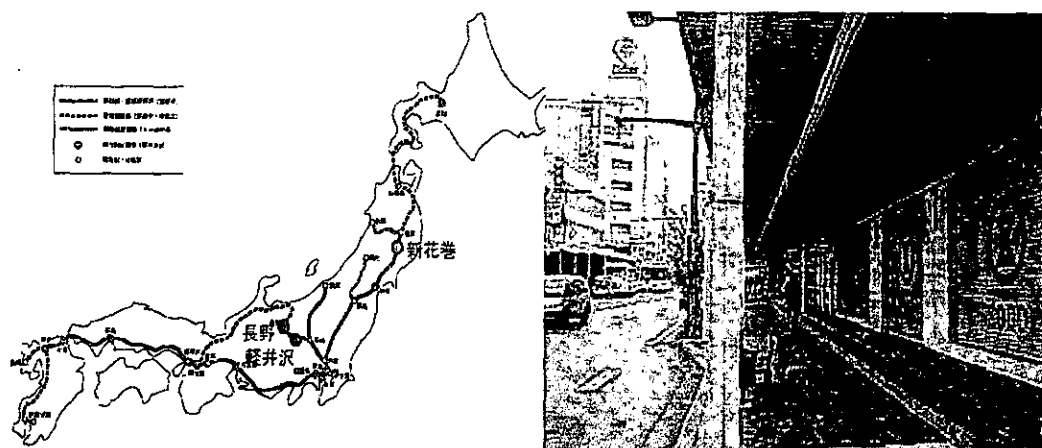
「以10年20年為一個段落來看，吸管效應可以說是幾乎沒有影響」而高速公路，新幹線的沿線，起訖點機場附近的確有商圈集中的效果。

特別是水沢市（岩手縣）一關市等位於仙台，盛岡大都市之間的新幹線據點，行程了一個新生活圈。同是新幹線停靠站又是高速公路轉站的北上市商圈集中的現象更是顯著，與之相反沒有任何交通網連結的釜山市岩手縣三陸沿岸地帶，可以窺見都市的衰退現象正進行當中。

「同時新幹線現象也說明了人口的分布，北陸（長野）新幹線沿線的佐久市更是打著JR東日本新幹線的招牌，進行房屋的買賣」九州新幹線的開通後，鹿兒島只有被吸收的份嗎？盛岡市的站前地區發展商店

街聯合會的森雄一會長平靜的敘述說：「剛開始對於吸管效應的確有所畏懼，但是現在想起來，只要做到商圈建設就沒有什麼好怕了」，的發言令我印象深刻。

3. 仰賴中央資本的地方部的弱點呈現：中央資本的投入以致地方地盤下沉 → 都市與地方的共存共榮



因 SOGO 與大榮(大規模小商店)一下子失去核心，而使  
得長野失去了求心力

圖 5-5 日本新幹線長野車站周圍商家

- 宮沢賢治最愛的理想鄉「IIHATOHPU」的中心地，岩手縣花卷市。從東北新幹線·花卷市乘坐 10-15 分鐘，可以到受奧羽山脈環繞的花卷溫泉。1999 年花卷溫泉的照訪人次約 66 萬 4000 人，約佔入岩手縣人次的 4 成，成為東北最享盛名的溫泉之一。所架設的「日光時鐘花壇」是宮沢賢治為他的學生而設計的，也是吸引不少觀光客的玫瑰園。曾經有一度淪落到可能被收買的命運。

青森大學井上隆教授以肯定的口吻說著：花卷溫泉有七所飯店，看似個別的公司所有，卻同為東京的國際興業所屬，看準新幹線開通的利益，著手進行土地買收納入其下，因為與其利用「吸管效應」不如直接收買的要來的投資額少了許多。

- 國際星業在 1970 年買下 4 所旅館，74，79 年陸續建設新旅館。之後，一度關閉其中一間旅館，但隨著東北新幹線·花卷站的開通後 85 年在當地建設了 12 樓 房間數 175 間同業最大規模的旅館，儼然成為花卷溫泉旅館的最大宗。

井上教授同時指出，新幹線等高速交通網的成立之下，事實上是助長了企業間區域間激烈的競爭，地方成為了中央資本的一步棋。

「不單只是花卷，各地的家具產地與滑雪場也是很明顯的例子」以往散佈於各地的家具產地以貨車輸送的情況也被淘汰，一方，滑雪場也是一樣，東京成立了一個不錯的滑雪場後，即使遠在青森的人也會乘坐新幹線前往，而不到當地的滑雪場去了。

「弱肉強食是經濟不變的道理」井上教授這麼說著。觀光業方面，財團也會利用其下的旅行社，規劃環繞屬於自家系列旅館的行程，以達成中央資本不外流，同時吸取地方資金，地方企業體根本使不上力。

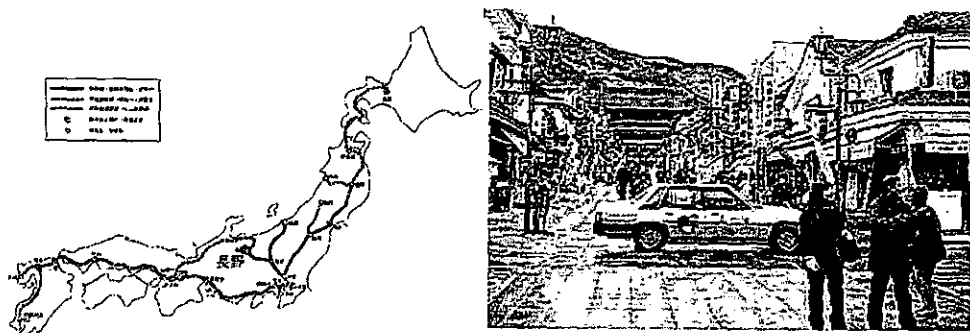
■ 另一方面，花卷市內的旅館承認花卷溫泉地區旅館的確達到吸引顧客的作用。隸屬中央資本的花卷溫泉是以團體旅行、大宗為主要對象，私人旅館則是為個人，家族旅行，溫泉客服務，相互避開競爭，共存共榮的生活著。於是可以說花卷溫泉地區旅館成為地方經濟的支柱。

但是一旦這個支柱抽離，地區經濟完全仰賴中央資本的弱點將一覽無遺。在長野縣，進駐於長野站附近，地方經濟支柱的大榮百貨與SOGO百貨，相繼於去年結束營業，市中心的空動化正急速進行著。最近流行的大型量飯店，在輕井澤開店後，可能又會流失一些消費者，地區零售業者也表示失去核心產業，也失去了吸引力，不知如何是好的意見。

井上教授又一再重複說：「新幹線促進了地方與行政的發展不可置否，也幫助了區域計劃的推展。在此還要謹記，事情並沒有如此順利，如果一不留心將失去所有」。

4. 當天來回圈的擴大導致觀光客減少：觀光、商業活動等當日來回課的增加→旅館業的蕭條





特產店聚集的車站前風景，於善光寺的門前町。因  
為多為當日往返的觀光客，所以減少了整體的長野

圖 5-6 日本新幹線善光寺周圍

以往東京車站—長野車站間需 3 小時以上，現在最短僅需 79 分鐘的北陸新幹線，這是因應長野奧林匹克已於 1997 年 10 月開通。當地人感謝的說，因為舉辦奧林匹克，新幹線也開通了，道路也暢通了。但是，提及現在的經濟狀態卻面有難色。開通之後的三年，大大小小的問題似乎也漸漸地浮上檯面。

在長野車站下車，可看到車站四周嶄新的大廈林立，處處可見的不是觀光客而是從首都圈來的上班族，改變的不單是車站的建築，街道的景象也與 10 年前相差甚遠，唯一沒有改變的可能只剩下，車站前的商店裡擺著蘋果這件事而已，當地人如是說。

但是從繁華熱鬧的車站旁進入到長野有名的觀光地，善光寺之間的市區一看，現象完全改變，熱鬧景象不復存在。一到晚上，更顯寂靜，以往有酒客穿梭其中的熱鬧街道權堂大道，如今門可羅雀，載客的計程車甚至要比走動的路人要多，司機苦笑的说。

「因新幹線而變得方便許多，當日往返的出差增加，與客戶的應酬也減少了」酒店的經營者說。善光寺沿街的販賣特產的商店也嘆息的說，「利用高速巴士或新幹線來的參拜客通常都匆忙的趕往目的地，以往來到善光寺的參拜客，都會留宿，現在也被當日往返的參拜客所取代。」

以車站為核心建立的商務旅館，現在遇到窘困的狀態，長野奧林匹克的前三年，旅館業界大舉改制，短期集中的專案或是改建。

「真是所謂的奧林匹克泡沫，房間數增加了將近一倍。」長野市旅館

協會理事滝沢憲一經營自疆館旅館帶有嘆息的說，「奧林匹克時期來了連預約都應付不了的人數，之後，以上班族為中心大多是當日往返的人，市內客房的使用率不到當時的一半。」長野經濟實驗所對附近的旅館業進行訪問發現，「有幫助或一時有幫助」的只有是 20.6%，而回答「有負面影響」的超過了 38.2%。

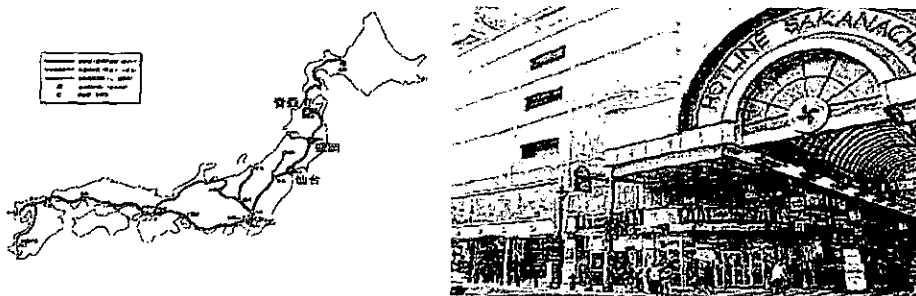
「為配合奧林匹克的舉行，新幹線的開通，區域規劃整頓，道路等縣外的資本也投入，但卻沒有料想到奧林匹克開幕之後環境的改變」同研究所的佐藤昌紀主任說。這是一昧期待『奧林匹克景氣』卻忽略高速公路，新幹線“快速”所產生的變化。

長野市觀光客鹽澤一郎課長說「新幹線帶來的『短程』對於觀光來說的確是優點，但只會增加當日往返客，卻不會導致住宿。」此外我們有奧林匹克時期建造的 M 造型設施，利用這個優點，使其用於國際會議，再與觀光結合，期待引起後續功能尋出路。

頂著善光寺的光環，又因奧林匹克時期留下的商店街，到目前為止，還算勉強，但是今後卻不樂觀。當地的人指出這套「善光寺商法」已經不管用了。

一直以來都依靠櫻島錦江灣的鹿兒島而言，長野市所遇到的苦境，恐怕不能視為那是別人的事。

#### 5. 中繼站的憂慮：被大都市夾在其中的都市的憂慮 → 都市機能集結活化



不因擁有 400 悠久歷史而鬆懈，經常以積極的姿態面對客人，這種光景可見於岩手、青町商店街以及位在後面的三家百貨公司。

圖 5-7 日本新幹線盛岡縣地區百貨公司

- 坐落於東北新幹線的終端，盛岡縣西口的 20 層樓辦公大樓——盛岡地區交流

中心「Mariosu」。岩手線等設置成立了第三部門大廈，在他的公告欄上竟然不是掛著隸屬盛岡店而是「北東北支店」。將營業據點社置於可以新幹線相連結的盛岡 連帶包事業範圍包含青森，秋田的企業不少。

人口約28萬人，盛岡市自從1982年，盛岡—大宮間營業暫停以後，成為含青森，秋田東北三大重鎮的中心，商業活動，觀光事業，三千寵愛及其一身，但2002年年底延伸到青森·八戶站，至此終點站變成中繼站。「秋田新幹線的時候也沒有搬動支社，培養20年的盛岡的據點特性應該不會有大改變。」同一中心的太田吉昭冷靜的說著。

■ 但是盛岡也不是只有靜靜等待成為中繼站，盛岡的街道由於車站西口舊國鐵盛岡工廠的緣故，盛岡城前的車站東口前非常寬闊，縣政府、市議所、商業街等都市機能聚集，反之，西口還殘有工廠倒閉後未處理的狀況。

現在的西口，每天運送車來來往往，造成很大的聲響，是因為市政府正在開發西口與雫石川之間的南區，大約500公頃的大型開發。以鄰近西口的「Mariosu」為中心向四周擴展。交通站、市立醫院、兒童科學館等將縣、市、民間事業連為一體，著手都市發展。

盛岡是開發部盛岡車站西口開發課菊池昭二課長輔佐「光靠深為終點站的優惠是會被青森及仙台夾攻導致地盤下沉，為了防止此一現象，人口與都市機能集結的有效利用是不可缺的。」營建費及預算方面單憑市若有困難，與縣合作，創造盛岡新容貌」

■ 商店街也要有反擊的準備。盛岡成立以來，有400年歷史的肴町商店街組合，400公尺多的通道上70家店舖，並沒有特大的停車場，但卻沒有店舖休業呈現熱鬧的景象。同樣的地方也曾經人潮洶湧，原本進駐商店中的岩手銀行本部、中央郵局、當地的川德百貨陸續轉移到盛岡車站。商店的重心也瓦解的緣故。

有了危機感的商店街在川德百貨舊址，出奇招準備拉攏青森縣老舖—中三百貨進駐。組合成員的藤沢裕次事務局長回想的說「曾多次派人到青森，非常認真。」

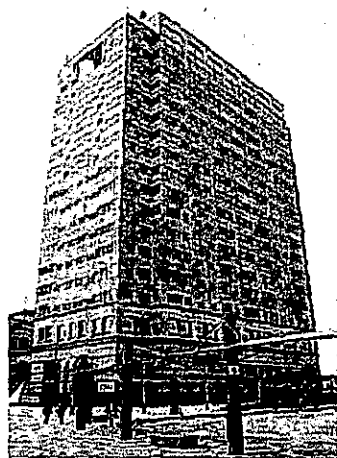
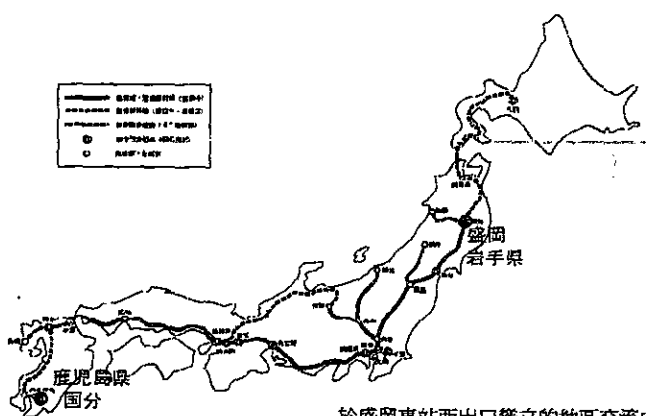
東北第一家曾有許多名人參與演出文士劇的劇場，身受當地人民喜

好但卻關閉的盛岡劇院，也使之重新開張，連玩的方面，也企圖吸引注意。

郵局的遺址也向市政府不斷的陳情之後，去年改建為有女性中心等觀光文化交流中心〔Puraza Odette〕填補街道的空白部分，人潮也回流了。同商店街至今也不斷出版自己的地方誌，每月7萬部，在市內及近郊發送。受到中三百貨的協助，在百貨公司的宣傳單上也有刊登商店街的資訊，如此不斷的努力著。

「沒有中繼站的憂慮。」同組合的藤澤事務局長說。「因有共同的危機意識，而且能做的事都做完了。」商店街的通行量是目前市內的冠軍，一天一萬人以上，營業額也經常位居前1、2名。

#### 6. 成功吸引企業: 觀光 商業活動產生當日往返人數的增加 → 旅館業的蕭條



於盛岡車站西出口聳立的地區交流中心「Mariosu」，包含這棟大

廈。多以岩手縣官方自多方面以企業輔導為由，所設置的企業

圖 5-8 日本新幹線盛岡車站出口實景

- 岩手縣有吸引企業的三種神器新幹線、高速公路、機場集中於北上川流域，可稱的上是東北地區最有經濟效果的地區。其中又以東北新幹線站及花卷機場加上秋田，東北車道中繼站的北上市更是有絕大的誘因。市內所規劃的9個工業園區也只剩下3個，其他都已售出。

試問該如何貼切的使用這三項神器，吸引企業體，訪問了岩手縣政府。出現的是縣企業引導推進本部的勝部修企業立地推進監，他一來時就將有PDA及imode功能的手機擺在桌上，「的確新幹線、高速公路、機場是吸引事業體的利器，但是現在是大家都一樣的時代了，若沒有一些與別的縣不同的地方，也無法受到企業體的青睞」隨時要注意網路上的資訊以及到達工業地的新幹線，機場，

交流道所花費的時間，售出以及待售區已顏色區隔，詳細清楚的呈現，都是平時要記住的幾點。「網頁也必須時時更新，時常擺著舊情報的話，人家不會再看第二次。」

- 岩手縣在吸引事業體上門之後，更致力於照顧工作。與工業技術中心提攜研究，自然是不在話下，再盛岡車站西口建設具備高度資訊機能的智慧型大廈〔Mariosu〕。成立岩手軟體中心等，提供企業開發用設施及技術人員教育訓練，也不忘隨時拜訪廠商。工業用水及廢棄處理的問題，與研究機關檢討過後，偵詢是否在尋找下包商待上有待幫忙與否，等銘記於心。

有時可以得到有進駐意願廠商的消息，制定新約開發新客源，這樣要較容易招攬成功的例子也有。勝部推進監說「在很多釣到的魚不給餌吃的縣市中，我們是售後服務，到家服務型的」「新幹線時代的企業招攬法，可不是單單坐著享受縣市所在的優勢而已」

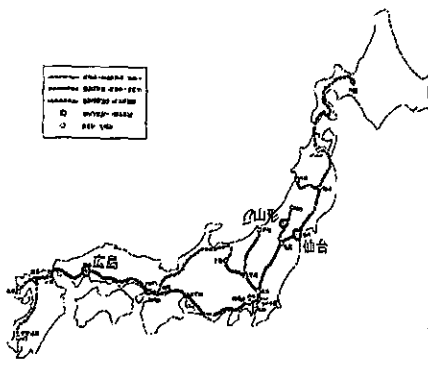
- 新幹線所引發的短縮效果，使得企業建廠有更多的選擇，同地區招攬方的競爭也越趨激烈，新幹線開通前晚的九州，也已經開始了這一項競爭。

SONY於去年發表將再熊本縣，菊陽町興建sony半導體產量第一的新工廠，至此，生產重心的轉移由國分sony到熊本的決定，國分市受到了很大的震撼。

「國分至今由於鄰近機場與高速公路是很好的賣點，」九州大學經濟研究所的山崎教授說 但是隨著九州機場陸續的完工，長崎大分車道開通等，「優勢一點一點的消失」。山崎教授認為此次的移轉是「不但重新評估sony的各生產據點，同時國分也無法提供為提高生產能力所需增設的用地，的分析結論。反觀若是熊本不論前往東京，福岡或是有工廠的大分，長崎都比國分要來的方便」。當然熊本的大力招攬也是原因之一。

岩手縣推進本部的勝部修推進監又說到「企業體所要求的事務將會越來越嚴格，變化也快，該如何快速的跟進，增加廠商，才是經營的長久之道」。

## 7. 對航空業界的影響:地區機場的近距離飛行停飛或廢除



以機場為賣點集聚企業，但終究因為班機航班的劇減而頭痛的山形機場現況。

圖 5-9 日本新幹線山形機場

- 因鄰近機場的優點而進駐建設卻製造反射材等的山形 3M(山形縣東根市)將本部設置於鄰接山形機場的工業區，因與母公司的住友 3M(東京都)關係密切的緣故，到東京出差的人數多的月份可高達數百人次以上。

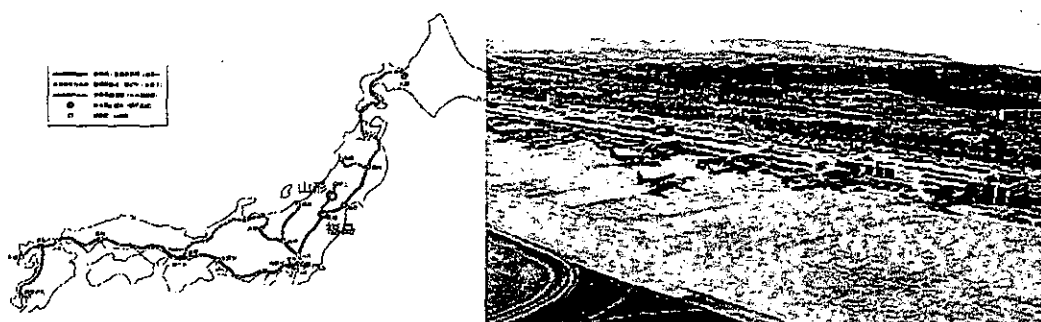
但在 1992 年到東京約 2 個半小時車程的山形興幹線開通了。受此影響之下，從都市到山形機場需要將近 3 小時的山形—羽田班次由於時間、費用的劣勢之下，使用人數急速的減少。從一天 5 班到 2 班，新幹線延伸到新庄的緣故，又吸收了周邊的使用者，99 年以後變成 1 日 1 班。

這 1 班又是，南下午 6 點 25 分到達，而下午 7 點 5 分北上，不好安排的時段。山形 3M 在班數還很多的時期，經常都是當日往返到東京開會，但是現在要是中午有會議，便要前一天就要到東京投宿，住宿費等增加了經費支出。去年，離工廠車程 5 分不遠處終於建造了新幹線，改變以往必須花上 30 分鐘到市內才能搭到的山形新幹線員工時常懊悔的說「眼前就有機場卻…」航空公司方面也表示若山形—羽田班次的搭乘率不到 70% 的話，僅存的一班也將預計於四月以後廢止。

- 仙台—羽田班次以往也是仙台機場的主流。但是 81 年時利用人數還有 60 萬，到了東北新幹線的 82 年開通以後，銳減到 42 萬人次。同時新幹線將上野 85 年，不等減少班次的因應措施實行就廢止了。鐵路需要 3 小時—引發了旅客爭奪戰，新幹線對飛機的攻防戰。若超過 3 小時以上則選擇搭乘飛機，以下則旅客會流向鐵路，不單是山形，仙台機場。相同的道理在新 機場，花卷機場與東京線，廣島機場與大阪線，近距離為主，被新幹線搶走的課群，導致航空業

停飛、廢止的慘狀。

#### 8. 對航空業界的影響：地方機場以海外線為出路



飛往亞洲方面的南方窗口-鹿兒島機場。因新幹線的

圖 5-10 日本新幹線鹿兒島機場

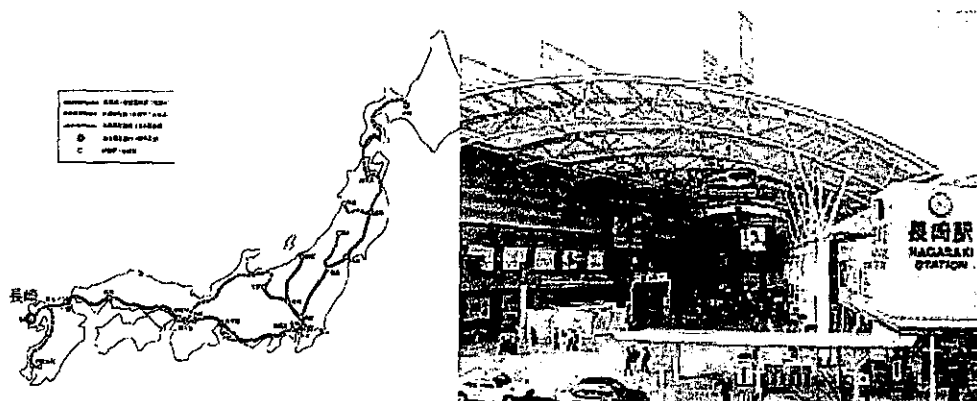
- 新機場最近幾年，國際貨物聚集，有些運送至東京等大都市。既有夏威夷的高級魚Moi，也有因健康風潮而大量從蘇聯轉站進口的石榴。同機場在1999年國際貨物的進出量成長至前年的兩倍以上，路線也持續的擴大，98年陸續開發了關島，中國上海，西安，哈爾濱路線，擁有8條海外路線，福岡，名古屋為特例之外，可以說是地方機場的一個突破。

新機場之外，福島機場開通漢城線，漢城線的使用率，在99年6月—2000年3月的10個月間為72.7%（3萬7000人次）然而到2000年4月到11月的8個月則增至81.2%（4萬1000人次）。起初是以141人客機開始，99年11月改為240座位的大型客機 搭乘人數不減反增 福島線交通物流企劃課 商業活動 觀光是其原動力 但可惜的是 在福岡下機的乘客並不在福島停留，而是搭乘新幹線回東京。漢城線的班次起初以一周三班制開始 2000年6月日韓航空協定同意增加班次 同年十月起便以一周五班飛行。將來也計劃每日一班的飛行。

- 由於新幹線等高速交通網的發達，國內線被迫減少航次的地方機場正準備以開拓國際市場尋求出路。小成田—輔助成田的作用。旅客，貨物流通皆首都圈的成田，次安排已到極限，預定座位，以及難以配合

純載貨用客運機的安排。新幹線車程約 2 小時地區機場若是有能支援的話，就像是從琦玉，神奈川到成田的距離一樣，野市挺有吸引力的。漸漸地，這種爭奪輔助機場地位的戰爭也已經開始了。仙台機場在貨量方面，分享了成田的佔有率，成為成田的輔助機場。福島縣福島機場也正以這樣一個方式掘起中，打著與東京之間輸送成本廉為號召，成立通關經費補助將國際貨物運輸從成田移師到福島機場的業者等促進其使用率。

### 9. 站前大廈（商業設施的實情）：地方機場以海外尋求出路



以「海鷗廣場」為暱稱的白色薄膜屋頂，現在

圖 5-11 日本新幹長崎車站

- 2000 年 9 月成立的 J R 新長崎站前大廈，一下車站穿過充滿異國風味的彩繪玻璃後，從高 20 公尺，寬 1400 平方公尺攏罩的白色鐵弗隆屋頂的巨蛋下面出來，牆壁上懸掛 200 英吋的大型螢幕，播放長崎的最新資訊。經營大下的長崎連結大廈（J R 九州全額出資）驕傲的說 它將會成為長崎的新象徵。

穿越巨蛋，進入商業大廈與飯店縱橫的「Amyu 長崎廣場」。商業大廈 1~5 樓，23000 平方公尺進駐 136 間店鋪，也有長期第一次引進的品牌，百貨，等多數店鋪充滿時尚風味以吸引年輕人，為主題而設計，還有 8 座電影院的複合電影城。6-10 層是 J R 九州長崎飯店所經營，據說已經突破一年 150 億元的營業額。

擔任店鋪招攬工作的黑川哲營業企劃課長，形容大廈的特性為[ 大廈要給人們怎樣的感覺？例如，長崎是全國核心都市中大學數量最多的

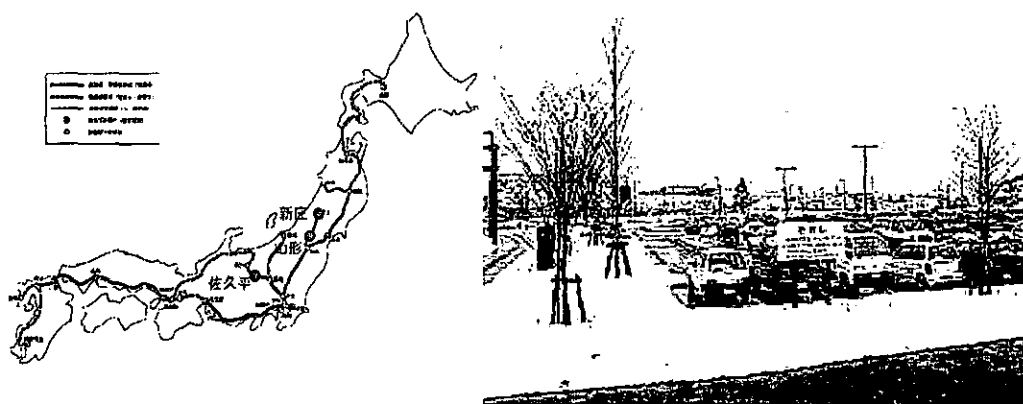


地方，但是至今年輕人，都往郊外兜風或是K T V，站前大廈除了購物，還可以邊欣賞海景邊進餐，或看電影，等提供一個新生活型態。

在站前等待載客的司機說，以往到了晚上，來的人很少，自從這棟大樓成立以來，年輕人也多了，流動的群眾改變了。起初九州新幹線長崎線的開通不是很明確，延續J R九州小倉站，再發展站前大廈時選定了長崎。希望能替新幹線再招攬人數，黑川課長說站前大廈不只再是單純當作交通連結的用途使用，期待建立[商品，顧客，服務]的印象，同時也期待成為核心熱鬧地帶。

#### 10. Park and Ride: 站前大廈停車場整頓，更一步提昇便利性

圖 5-12 日本新幹線新庄車站前實景



山形新幹線・新庄車站前一望無際的大型停車場。現在成了車站前必備設施。

■ 以往一提起站前，就想到商店街林立，熱鬧的景象，但是長野新幹線佐久川

出現了一反常態的[站前]景象，四周眼及之處一片大型停車場，停放幾百輛無人車輛，原本是農用地，的周邊由佐久市的開發公社及農協的努力之下，成立了停車場，若加上民間的停車場，1000 台也沒問題，公設從營業書中得知月租 193 台中，市內居住只有半數。

令人驚訝的是，除去鄰近市鄉村不說，居住於東京都內或橫濱也有 30 人左右。非單身赴任而到佐久市出差的人，利用放置於此地的汽車通勤，在站前待客的司機說，多數的乘客自己開車到車站，商務客則租借車輛，所以很閒，

- 山形新幹線山形—新庄間的五站，正式導入國內首創的停車島方式，五站總計規劃 3000 個停車位，大部分的整頓費用由自治體支出。新幹線從山形延伸到新庄時，希望增加使用率] 是 JR 向各沿線提出的條件，特別是增加通勤客距離福島站，比山形站還近的高畠站（山形高畠町），是比上述五站要早設立了 450 個車位的大型停車場，由於是新幹線的停靠站，因此村落接受了 JR 的建議，但是商店街的人潮稀少。

為了設置停車場，將車站正對面出口的商店街移往對面的農用地帶，能不能成為新幹線停靠站的重要時期，以此說服了商店街的商家，町的相關人員為回憶著說。

## 11. 二度開發的大廈：二度開發大廈需十分檢討事業的營運及人的動線

- 全國各地新幹線的周邊，要做得像地方的門面一樣有特色，[市街地再開發事業]被提出來，可以說是身受衰退所苦的店家邁向靈活發展的挑戰。但是由於景氣低迷的影響，核心店家從二度開發大廈抽離，開店後撤退，縮小亦屢見不怪。

新 南口的二度開發大廈，將事業看的太草率是其失敗的原因，日本政策投資銀行新 支店中川裕一企劃課長說。新 南口後是住宅區，北口並沒有相對大型的商業設施，同時在 1985 年上野新幹線新 一上野開通時建了兩棟二度開發商業大樓。因營業狀況不佳而店家退租，更是難以集聚人潮因而陷入苦戰，由於公司無法向銀行償還債務，終也於去年底遭到拍賣。行政上，從較容易取得同意的地方下手，卻沒有考慮到人的動線，可能是都市計劃上的缺失也說不定。

## 12. 飯店：連結車站的住宿設施提昇便利性

- 拜訪新 常岡市。在長野新幹線長岡站下車，不需離開查票口就可以到達長岡飯店。可以直接將大型行李寄放，只攜帶輕便必需品上街即可，與車站連結對時間寶貴的上族而言很有吸引力。同旅館在 JR 管轄下建立連鎖店，針對商務客作服務，1999 年成立，客房數 122 間，據說維持平均 92% 的使用率。
- 利用新幹線的地利，JR 系統的飯店業介入，大型有名飯店也進駐其

中、競爭相形激烈，特別是車站附近為最，長野市由於新幹線的開通及開辦奧林匹克1996年時，JR東日本在長野站旁設置了都市形飯店——長野都會飯店，陸續業有許多知名飯店加入戰場。

- 在新 長岡站附近，也有徹底變身的例子，72年創業正值商務型飯店的分水嶺時期，的山際飯店在去年2月，將50間客房中15間改為辦公室，支援創業SOHO族的使用，接聽電話等代為處理商務事宜的服務也開始，現在借給地方創業者的有7間，最近幾年投宿人數人銳減，只有飯店業，可能難以維持，這是為了克服營運困難的選擇。

### 13. 衛星都市化：需要十分謹慎的評估

- 新幹線開通導向衛星都市化的如意算盤也有失算的例子。新 縣長岡市的長岡新興都市，新幹線到長岡站有10公里，汽車則須20公里。1977年開工，是地域振興整備事業公園的第一項。於收購結束後的第二年，上越新幹線，大宮新 間開通，距新 兩站的長岡站，受到很大的期待，新興都市也積極整頓配合。

但是，由當初的1080公頃1萬戶，四萬人的構想的偉大計劃也因[經濟情勢變化為由]縮小至440公頃，現在，住宅地60公頃，約3000人居住，還有多少尚未收購，事業公園並不明確。

川內市的負責人[若是泡沫經濟時代或許可以大舉開發，現在最好量身訂做開發計劃，只仰賴新幹線就做大規模開發的時代已過去了。

## 二、 日本東海道新幹線車站週邊的開發實例

在此，依據日本新幹線車站的具體開發計劃實例，進行討論。實例中被選定的心幹線車站，並非舊有線路的車站，而是根據新幹線建設後，以新建的車站為研討的中心。

### 1. 新橫濱車站

在新橫濱車站週邊地區，於1964年的東海道新幹線開通以來，基於此一契機，實施了土地區劃的整理事業內容。也使得此地成為新橫濱都心地區的中心部。在新幹線開通的當時，未被使用的土地尚餘甚多，因為Hikara號列車的停車站數增加以及高速鐵路3號線路(地下鐵)的加入新陣容，自1985年以後，急速的開發下、

計算機中心以及先端科技企業辦公室等的業務機能、專門學校(短期專科)、商務飯店等服務業，以至於文化・運動設施等的地理條件漸漸成熟。

而且由於高速鐵路 3 號線路(地下鐵)的延伸(新橫濱~Azami 之間 :1993.3)，新幹線的 Nozomi 號列車的停車站數大幅增加，所以交通據點的位置也成了注目的焦點，亦提昇了地位。

在此地區之中，徒步者空間聯絡網的擴增，一方面求取規劃的實現，一方面促進了業務、商業、文化、運動設備等，多樣化的都市機能的構築。

而且，為了消弭鐵路的地區分割，連結北部與南部的鐵路線道，其勢在必行的整體性地區開發計劃因而訂定。

以基本的土地利用方向的而言，日本人口規模位居第二的橫濱市，是以業務設施為其中心，正發揮新興都心的機能。在此區域內有橫濱觀海 Ariina(展示會場設施)，而且車站的北側亦規劃了橫濱國際體育場(田徑場、足球場)。2002 年的世界足球杯大會，也在此將舉行決賽。

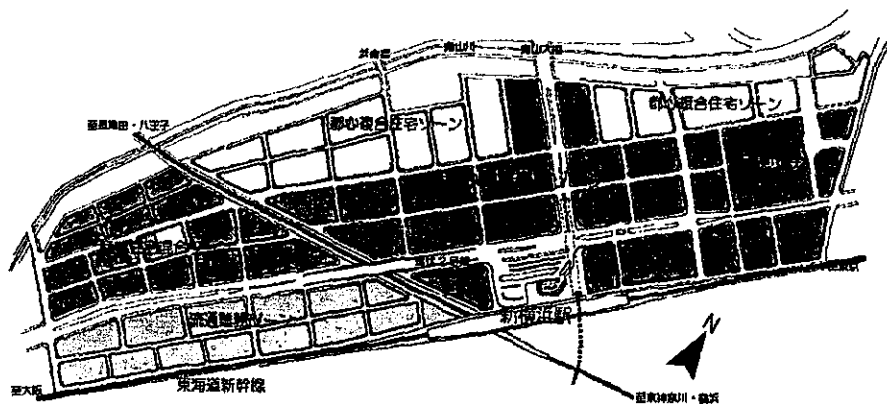


圖 5-13 新橫濱北部的土地利用計劃

## 2. 新富士車站

富士車站位居於富士山麓，依山傍水環繞於綠色世界與天然水源之間，是靜岡東部的核心都市。製紙業為其代表的產業，在這樣受惠的環境下，依其自然環境與交通要地的地理條件，近年來一直有不錯的發展與表現。

東海道新幹線於 1964 年開始營運，而新富士車站則於 1988 年開始經營。

因為產業構造的變化，經濟活動的停滯不前，以及高齡化的演進，這樣的時代背景下，架構新時代豐饒的市民生活，必須配合良好的環境、高品質的生活、均衡基礎的均衡發展等，也居於此一認知下，並根據「地區都市設置據點條例」進行了當今新興都市的計劃。

地區都市設置據點條例，是針對地區據點都市，以「都市機能的增進以及推展居住環境的提昇」及「自過度集中的產業業務集中區往地方性據點都市移動，並促進其機能性的移轉」的 2 個要點為主要目的。

當今正在進行的新富士車站週邊開發計劃，其內容是以新幹線擁有的優良地理條件，以及以工業為中心的製造機能的集中為背景，做了以下重點規劃：

- 交流據點機能的提昇與強化
- 產業業務機能、研究開發機能、商業・大型展示場機能等的引進
- 考量周邊環境

基於此，岳南都市圈的核心「高次產業・交流都市區域的中心地區」於是漸趨成型。

A 地區	• • • 29.1ha	都市型居住地區	隣
近商業土地規劃區正進行整理事業規劃			
B 地區	• • 23.3ha	商業・業務・娛樂・都市型居住地區	
B-1 地區	• • 18.2ha	原本屬於 B 地區，因為大昭和製紙的營運狀態使得規劃內容調整 如今為產業支援地區	
D 地區	• • • • 17.7ha	產業支援地區	
合計	88.3ha		

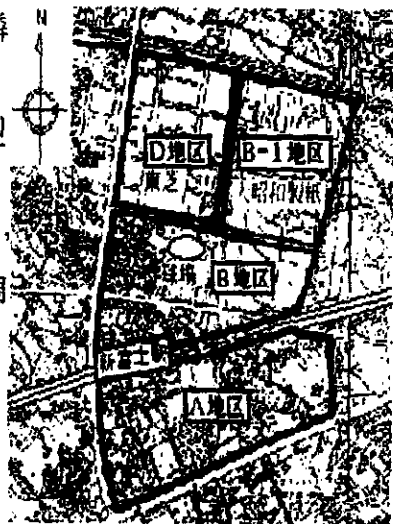


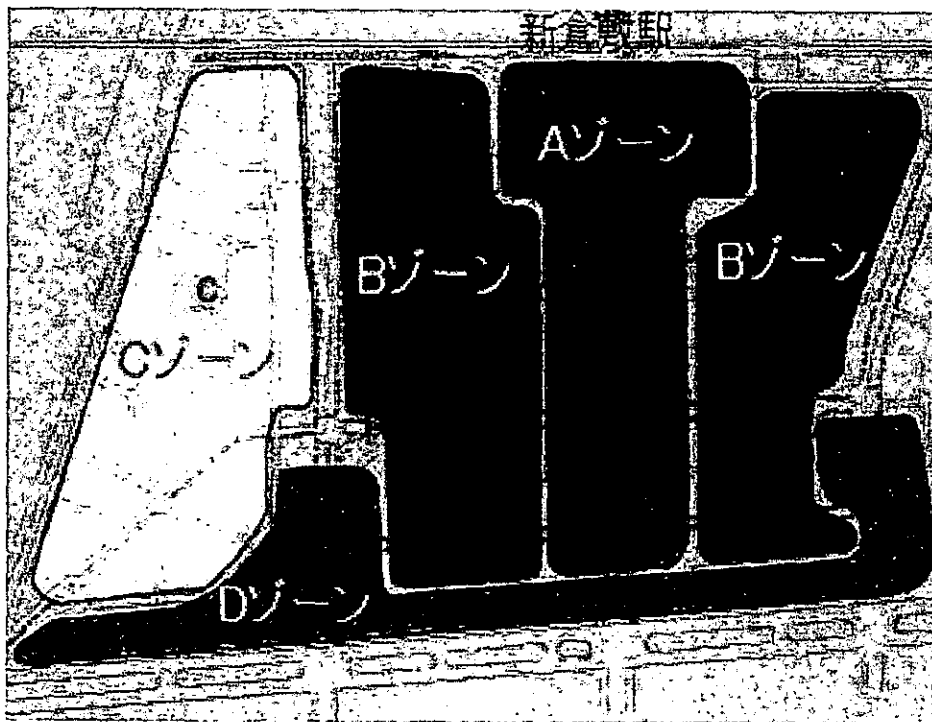
圖 5-14 新富士車站週邊的土地利用基本構想

### 3. 新倉敷車站

倉敷市地處岡山縣的西南，面向瀨戶內海。1967年由於舊倉敷市、兒島市、玉島市的合併，形成新的都市。是一個以水島聯合企業為代表的工業都市。因為白色牆壁古式倉庫沿著倉敷川兩旁的相鄰而立，這個素有美觀地區之稱的城市，每年約有觀光客 600 萬人次以上來此觀光。

以「倉敷 Chibori 公園」為中心，倉敷車站週邊集中了現代化都市機能，都市的門面漸漸呈現。因為於瀨戶大橋、山陽道、中國橫貫道路等廣範圍的交通網絡上，可發揮其連結都市的優異性，以座擁瀨戶內海的核心都市，正以驚人的發展速度進行都市的架構。

新倉敷車站於山陽新幹線自 1972 年開始營運後，經過了 3 年頭於 1975 年開始了車站業務。車站雖然開始經營，但是車站週邊幾乎沒有進行開發，外觀一點都不像是新幹線的停車站，但是近幾年來，因為土地規劃的整理事業的實施，車站前的開發有了進展。



- A 區域：商業與以商業為主體的地區
- B 區域：商業與住宅・文化設施結合的地域
- C 區域：主要屬於住宅地區
- D 區域：利用沿線規劃下商業地區

圖 5-15 新倉敷車站前的土地規劃整理事業內容

#### 4. 輕井澤車站

日本少數的休閒聖地。輕井澤町新幹線的營運是於1997年開始。沿著淺間山麓有著豐富的自然景觀，是國內歷史最悠久的觀光休閒地-輕井澤町，除了是高級別墅地之外，也是避暑最佳之處。每年約有800萬人到此一遊。另外，輕井澤也是高爾夫、網球或是冬季運動（滑冰、滑雪等）很興盛的地方。

像這樣的觀光休閒地，原本在既有路線的設立階段，就已經規劃好住宿等的觀光設施以及冬季運動的各項設施。尤其是車站的西側，飯店、高爾夫球場、滑雪場等整體性規劃的開發，在中央資本（隸屬西武王子集團）的投資下進行。

隨著新幹線的營運，此地區內也設置了大規模的觀光購物商場（大規模購物中心），時常聚集了很多購買的民眾。

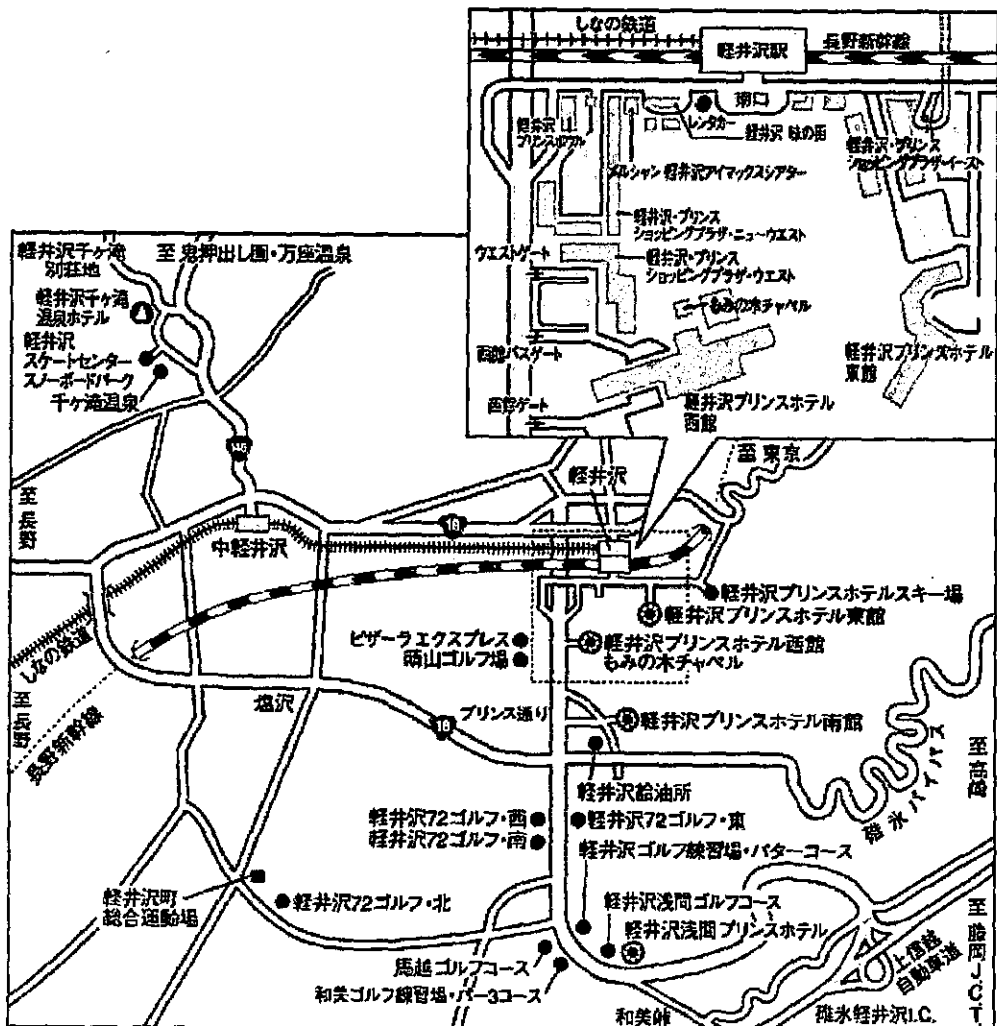


圖 5-16 輕井澤車站週邊觀光導覽圖

#### 5.4 日本新幹線停靠站周邊開發的整理

日本新幹線之建設，對日本而言，造成相當大之經濟效果，為不爭之事實。但是，個別之車站週邊地區而言，並非是絕對正面效果，亦可見到負面效果。經濟產業集眾之大都市，其正面效果較大，而特別是地方型車站，亦可見到負面效果。

依各種設施之開發，其效果如表 5-6 所示。

表 5-15 各項設施的車站週邊開發效益

開發設施	正面效果	負面效果
住宅設施類	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 人口的適當分散與定居化</li> <li>✓ 通勤圈的擴大形成郊區住宅的成長</li> <li>✓ 良好環境的確保</li> <li>✓ 公寓、宿舍等的利用，轉換成自家通勤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 郊外部的遷出造成的人口減少</li> <li>✓ 因居住城市建設的試算不良，導致經營不善</li> <li>✓ 通勤費用高增影響家計</li> </ul>
商業設施類	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用車站吸引客人的特性，振興產業</li> <li>✓ 以車站為市街的地標，更能吸引外來客人</li> <li>✓ 大規模的小型店舖等於車站週邊設立</li> <li>✓ 中央的專門店等的進出，增添方便性</li> <li>✓ 中央資本與地方資本的共存共生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 因與大都市的接近度提升，地方購買方向轉向都市（回流現象）</li> <li>✓ 中央資金的進出，造成地方商店街景氣低迷</li> <li>✓ 車站週邊門庭若市，以致造成地方商家的不景氣</li> </ul>
工業設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新幹線進出方便，企業地方化</li> <li>✓ 地區雇用之能力擴大</li> <li>✓ 地區所得之增加</li> <li>✓ 地區稅收之增加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 行動範圍之擴大，分公司（店）之統合及廢除</li> <li>✓ 工場之出入所產生環境惡化</li> <li>✓ 企業競爭加大</li> </ul>
觀光設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 觀光客增加</li> <li>✓ 停宿數增加</li> <li>✓ 活動設施之利用，集聚人潮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 一日之活動範圍擴大，停宿數減少</li> <li>✓ 重點觀光地之流出，使地緣之觀光流失</li> <li>✓ 中央資金之投入，地方企業之衰退</li> </ul>
交通設施 (航空產業)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 都市間時間短縮，增加便利性</li> <li>✓ 在來線之接續，行動範圍擴大</li> <li>✓ 交通工具分擔之合理化</li> <li>✓ 人之流入，地緣交通企業之發展</li> <li>✓ 車站之開發，利用者便利性之增加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 航空旅客各轉向新幹線，造成航空業之衰退</li> <li>✓ 在來線旅客之減少</li> <li>✓ 自用車之利用，計程車業之衰減</li> </ul>
其他	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新幹線通學（大學）</li> <li>✓ 人之交流增加，資訊量之集積</li> <li>✓ 活動設施之活潑性</li> <li>✓ 車站廣場活動強化地區活潑性</li> </ul>	



## 第六章 高速鐵路車站建設所促成的效益

### 6.1 車站週邊開發的基本方針

高速鐵路的規劃是安全的、迅速的，實現低價格的國內移動。將一改人們對於交流或物流過程的觀念。因為高速鐵路使人們的活動半徑擴大了，隨著行動半徑的擴大，不僅是商店裡的商品，甚至連想法、思考模式以及文化將趨向單一化。都市與地方其文化的差異或許將急驟縮短距離。晉身中央文化的樞紐，進而促進地方都市的近代化以及提高產業的立地籌碼，想必在經濟上更易獲得獨立自主的地位。

這些規劃的車站，皆為各個都市的玄關，也是交流的公共場所，也算是市街的門面。車站應是交通的流通據點，必須擁有深入地方社會的機能性。於是乎我們可以說，這些車站不單單只是為了能移動的中間點，而是能深入地方社會並促進經濟活動，以及生活機能的充足供應的重要建設，期待這將是一項能滿足以上重要機能的工程建設。

因此，像這樣集聚人與資訊的車站，其基本機能應具備以下內容。

#### 1. 居住環境的提供

以高速鐵路通勤為前提，辦公室的郊外遷移及地區性自然環境互相調和的街道規劃，是最適合不過了。還有是分別為：車站週邊的田舍住宅區規劃及職場住宅接近型住宅(SOHO 支援中心)，或是針對退休後銀髮族生活所規劃的退休城市規劃等。

#### 2. 產業復甦

高速鐵路除了提供聯絡主要都市網絡的便捷性，更縮短了彼此的距離，對地區性的產業復甦帶來新希望。提昇了地區性產業特性的工業區用地以及科學園區規劃地，還有資訊通訊集散據點以及醫療藥品製造關係企業的集中區等的形成，另外，國際化指向的貿易中心、會議設備中心、新股市交易中心的設立等等，然而在郊區方面，則可展開與地區農業的連帶關係，像是農業產銷園、農業商業區等。

除此之外，在物流方面透過網路行銷的網路商店等，物流中心的規劃也是值得考量的。

#### 3. 生活相關內容

著眼於人聚集的設施，我們可以規劃的有：大規模的商場、休閒賣場等的商業設施等，大學、學術中心、綜合圖書館等的教育設施，以及綜合醫院、特定機能的專業設施(癌症中心)、療養設施等的醫療設施的設置等。

並且，由於平均壽命的高升，伴隨著高齡化等的變化，銀髮族的社會福利措施，以及殘障者設施等的福利措施等，及新興都市行政機能的移轉等也可例入構想之中。

#### 4. 交通設施

不僅是高速鐵路，也活化其他交通工具的特性高速鐵路，而構築有效率的交通體系，交通建設的充實也很重要。具體而言，與機場、港灣等聯絡網絡的加強，以及因應高速鐵路利用範圍的擴大增加，配合了巴士運輸的巴士總站、方便觀光客的資訊中心、觀光資訊服務台，甚至於還能擴展至，週邊地區的地區性資訊的提供-地區資訊館(地區性物產中心)等的規劃。

另外，方便於觀光客的住宿設施(飯店等)是一定要有的，然而不僅是供住宿，還可以提供會議、各項活動等擁有機能性的飯店，也有其必要性的。

#### 5. 文化·娛樂設施

伴隨著地區文化的提昇，對來自國內各地的遊客，文化與娛樂設施方面的考量也是很重要的。高速鐵路連結了西部的各個城市，所以在此立地的外在條件上，國內的超大型活動的舉行，是非常具有魅力。

可以舉行運動、各項活動的運動場，田徑場等的運動設施，以及美術館、博物館、歌劇院等，具有文化氣息的設施也很吸引人。

### 6.2 台灣國土開發上高鐵必要的機能

車站週邊的立地機能被檢討時，除了根據了現階段的土地利用狀況，及國家開發的方向等等為討論內容外，也同時朝邁向更有活力、更具魅力的國家風貌延伸，並因應國家所需的機能性、國民的需求，考量增加便捷性等應是討論的重心。在此依上述的機能性做了以下的建議。

#### 1. 讓國民處於安全、放心的居住空間

1999年9月21日凌晨1點47分左右，台灣中部發生了芮氏規模7.7級的大地震，建築物約3萬棟倒塌，死亡以及失蹤者超過2,500人。地震震源在南投集集鎮附近，地震最受損害的是集中於台灣中部的震源附近的南投縣及週邊的台中市等。離震央150km台北市的12層樓建築物也毀壞了。

台灣因地處歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊之間夾層的地震國家，1935年於新竹·台中的地震(芮氏規模7.1級)也造成了3,276人死亡的慘劇，今後地震餘悸仍然存在。

大地震的傷害攸關人命、家財、道路、橋樑等的社會建設規劃，而且大地震造成了重大社會成本的損失，更是影響了經濟成長。

上次的大地震損失總額為2,500億，若包括影響經濟成長的話損失更慘重。今後，如果再發生地震的話，如何快速的恢復振興，穩固支撐台灣經濟社會的經建計劃以及支持其體制的建構是非常必要的。

在日本發生阪神淡路大地震時，雖然新幹線的高架路段有8處左右受到損壞，但比起其他民營的路線及高速公路等，新幹線以約2個月的神速重建並恢復了通車(高速公路約需6個月~1.5年)。

台灣高速鐵路雖以運送乘客為主，但是面臨大地震等的非常時期，緊急物資的運送以及重建作業時物資及人員的運送等，將發揮最大的功能。根據這樣的優勢，非常時期的緊急物資儲存用倉庫等的，極具發展防災功能的立地條件。

地震發生的頻率以及地質等狀況，必須經過詳細的檢討，原則上，立於國家保全的觀點上，大可進行中部地區(台中、彰化、雲林等)的建設規劃。

表 6-1 阪神淡路大地震時道路重建期間表(一)

區 分	地震後隨即不通區 間	恢復日	不通期間
阪神高速公路 (神戶線)  (灣岸線) (北神戶線)	全 線	1996年9月底	1年8個月
	(京橋~摩擲之 間)	1996年2月 19日	1年1個月 1年7個月
	(和宮~京橋之 間)	1996年8月底	1年7個月
	(摩擲~深江之 間)	1996年8月底	8個月
	全 線	1995年9月1 日	1個月
名神高速道路 第二神明道路 中國高速公路	全 線	1995年2月 25日	
	西宮~府縣境	1995年7月 29日	6個月 1個月
	伊川谷~須磨	1995年2月 25日	6個月
	西宮北~府縣境	1995年7月 21日	
國道43号(一般 道路)	西宮~岩屋	1995年1月 17日	0個月 0個月
國道2号(一般 道路)	若宮~岩屋	1995年1月 17日	

【參考：阪神淡路大地震時道路重建期間 地震：1995.1.17發生】  
(兵庫縣網站資料)

表 6-2 阪神淡路大地震時鐵路重建期間表(二)

區 分	地震後隨即不通區 間	恢復日	不通期 間
J R 新幹線 J R (東海道・山 陽本線) (福知山線) (和田岬線)	京 都 ~ 姬 路 (130.7)	1995年4月8 日	2個月22 日
	尼 崎 ~ 西 明 石 (48.2)	1995年4月1 日	2個月15 日
	塚 口 ~ 広 野 (37.2)	1995年1月 21日	4日
	全 線	1995年2月 15日	29日
	(2.7)		
阪 神 (本 線) (武庫川 線)	甲 子 園 ~ 元 町 (18.0)	1995年6月 26日	5個月 9日
	全 線	1995年1月 26日	9日
	(1.7)		

阪 急 (神戶線) (甲陽線) (伊丹線) (今津線)	西宮北口 ~ 三宮 (16.7)	線	1995 年 6 月 12 日	4 個月 25 日
	全	線	1995 年 3 月 1 日	1 個月 15 日
	( 2.2)	線	1995 年 3 月 11 日	1 個月 25 日
	全 ( 3.1)	線	1995 年 2 月 5 日	19 日
神 鐵 (有馬線) (三田線) (粟生線)	全	線	1995 年 6 月 22 日	5 個月 5 日
	全	線	1995 年 1 月 19 日	2 日
	(12.0) 全 (29.2)	線	1995 年 1 月 19 日	2 日
山 陽	西代 ~ 明石 (15.7)	線	1995 年 6 月 18 日	5 個月 1 日
神戶高速 (東西 線) (南北 線)	全	線	1995 年 8 月 13 日	6 個月 26 日
	全 ( 0.4)	線	1995 年 6 月 22 日	5 個月 5 日
神戶市営地下鉄	板宿 ~ 新神戶 ( 8.8)	線	1995 年 2 月 16 日	1 個月
神戶新交通 (港線) (六甲線)	全	線	1995 年 7 月 31 日	6 個月 1 4 日
	全 ( 4.5)	線	1995 年 8 月 23 日	7 個月 6 日

【參考：阪神淡路大地震時道路重建期間 地震：1995.1.17 發生】  
(兵庫縣網站資料)

## 2. 因應國民各種需求的娛樂設施

在台灣奇蹟式的經濟發展下，國民每人 GNP 所得超過了美金 13,000，外匯存底更高達 1,000 億美金。富裕的國民生活中，多樣化的需求於是產生，在觀光、娛樂方面也衍生出各樣的設施需求。

據調查，每年至日本的觀光客中，在日本常見的活動主要以「大都市/都會生活(50.9%)」、「寺廟·庭園·史蹟(45.4%)」為多，其次為「主題公園等(22.6%)」。另外，根據來自台灣的遊客的活動內容調查中，「主題公園等」則佔 45.4%，其中特別值得一提的是以觀光·休閒為目的的訪日遊客中，則佔了 55.9%之高的比率。

如上述各點，今後隨著國民生活的提昇，可見主題公園等的娛樂設施的規劃，將會造成一股新的潮流。

台灣高速鐵路希望吸引來自全國的觀光客，如何突顯當地潛在的可能性，將是思考的方向。

還有，屬於全民運動的「棒球」等大規模活動的舉行，其運動場地的立地條件，以及演唱會、表演會等廣場，也應該同樣的考量其今後的規劃重點。

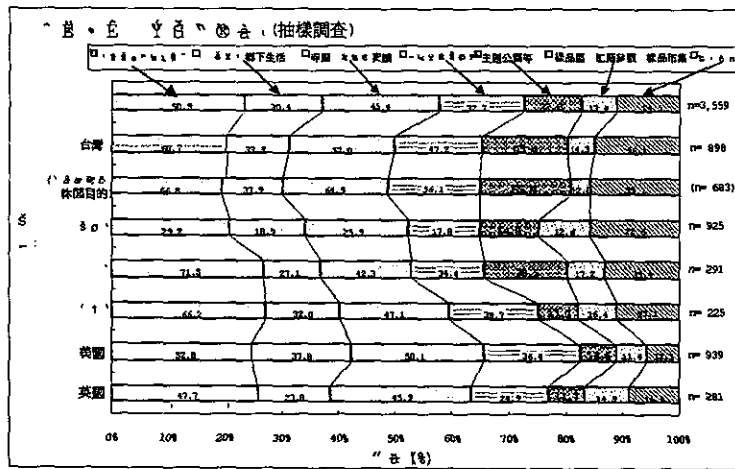


圖 6-1 各主要國家觀光客來訪時的活動內容

### 3. 提昇交通連結點的機能性

台灣高速鐵路在機能上，不單只限定於都市間互相流通的功能。與各種交通工具的連結，並發揮每一交通工具的特性，國內甚至於向海外的流通，應建立更快速、更便捷的交通體系。

為了提高既有的市街地區的聯絡網絡，像是與主要「機場」、「港灣」等的交通設施的聯絡交通上，除了與舊有路線的連結，或是與高速公路交流道的連接等，以便捷為第一訴求的話，高速鐵路的效果將發揮至極。

有關與機場的連結方面，則有台北(松山機場)、桃園(中正國際機場)、高雄(高雄國際機場)的3個車站做對應。其中，台北及高雄因為市街的發展較多，已經沒有太多的開發空間，所以與機場的聯絡網絡以既有的交通工具為主。

其次談到桃園，因為中正國際機場是往進入台灣的門戶，而且

車站週邊尚有開發的空間，與機場連結工具上，則建議可以考量擁有通關機能的市區機場場站(city air terminal)。在市區機場場站，高鐵旅客下車後就直接可以完成機場的通關手續及託運行李，就可以空手乘坐機場專用巴士往機場了。對使用者來說是非常方便的系統設計。特別是對團體的觀光客而言最適合了。

有關「港灣」的話，可與板橋(基隆國際港)、板橋(台北國際港)、台中(台中國際港)、高雄(高雄國際港)連結，但是高速鐵路係以旅客為主要使用對象，所以基本上物流相關設施的設置有困難之處。但是，在港灣部分可以依其特性設置「名產館」。

另外，針對對外窗口的「機場」、「港灣」等考量，審視會議廳機能與商品產銷會機能的充實度是必要的。針對會議廳與商品產銷的機能而言，舉行大型活動是最普遍的，以常設的展示會場等的方式也適合。例如，港灣可連結的車站附近，可設置進口的汽車的銷售展示中心，也不須再至市區的汽車代理商，就可以逛遍國內各種進口車廠商，也可方便客戶設置商談區等。支幹線道路沿線也列入車站週邊規劃內容，所以現在沒有車的族群以及考慮購買車的人，應可以列入高速鐵路的使用者名單之中。

另外，由於社會生活的汽車化，與高速鐵路的連結往往必須仰賴汽車代步。由此可知，尤其是公共交通不普及的鄉間地區，應該在車站設置「汽車停車新系統」停車場。在日本由鄉間地區往都市移動時，若以當日往返區域為例，使用新幹線車站設置「汽車停車新系統」的話，購買新幹線車票還配合停車費打折等配套措施。

#### 4. 考量環境的機能性

台灣在未來10年的策略計畫中，其中最主要揭示了「綠化台灣」以及實施環境保護的強化，及造林等的綠化計畫。

因應今後的環境問題，於產業集中等的經濟發展的同時，考量環境保護的街道規劃是一個重要的思考方向。特別是還有開發空間的地區，在策略上致力於「與環境調和的產業形成」，以及地區全體的同心協力，目標指向達成「資源循環型的產業社會形成」，這是考量了國內先進實例的措施之一。

具體上，投入的生產要素應物盡其用，而所製造的產物也必須

被活用，或者是，成為其他產業高附加價值的原料。意味著為了達成「總投入量=總生產量」的極至目標，極盡可能的不產生廢棄物為目標，以達成循環型社會的形成為努力方向。

在日本針對垃圾是以「零·排出(散發)的構想」，並已在一些都市進行「環保城市」的措施。具體而言，是以寶特瓶以及汽車以及建材廢材等的回收再利用，基本上著眼於地區性製造出的垃圾，達到化減為零的嘗試措施。

針對高速鐵路車站週邊的都市，以上述同樣的觀念為基準，同樣可運用到回收工廠的建置以及廢熱利用及公園保養，以及回收事業的展示博物館等的地理條件上(環保城市的形成)。

總而言之，在地區的規劃上強調考量環境問題，以引進先端科技的技术開發，並在工廠運作等為開端，往環保社會形成趨近。

### 6.3 車站週邊地區利地要項

基本上被需求的車站機能，以及針對今後台灣國家形成的觀點而言，其必要的機能以及週邊地區的地理環境機能，做了以下的整理項目。

表 6-3 高鐵車站周邊地區必要之機能

分類	設施提議	預想圖
居住環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 田園都市住宅區</li> <li>• 職住近接型住宅區</li> <li>• 銀髮族養老住宅區</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 往大都市通勤方便的高速鐵路</li> <li>→ SOHO支援中心</li> <li>→ 適銀髮族的住宅區</li> </ul>
產業形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 工業園區</li> <li>• 科學園區</li> <li>• 資訊通訊產業集聚</li> <li>• 貿易中心</li> <li>• 會議中心</li> <li>• 農業園區</li> <li>• 物流中心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 活用地區特性的工業用地的形成</li> <li>→ 智慧產業社會立地的產壘形成</li> <li>→ 智慧產業社會立地的產壘形成</li> <li>→ 趨向國際化社會的機能性充實</li> <li>→ 趨向國際化社會的機能性充實</li> <li>→ 地區農業紮根的農業化</li> </ul>



		→地區農業紮根的農業化等 物流機能處理
生活相關	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 商業設施</li> <li>• 教育設施</li> <li>• 醫療設施</li> <li>• 福祉設施</li> <li>• 行政設施</li> </ul>	→大規模的購物中心、休閒賣場 →大學、學術中心、圖書館 →綜合醫院、特定機能醫院、療養院 →銀髮族福利設施、殘障者設施 →行政機能的轉移
交通相關	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 巴士中心</li> <li>• 客服中心</li> <li>• 觀光服務處</li> <li>• 地區資訊發送中心</li> <li>• 住宿飯店</li> </ul>	→利用擴大區域性的巴士營運系統中心 →擁有方便提供觀光客的資訊 →擁有方便提供觀光客的資訊 →地區資訊的發送，並銷售特產物等 →可舉行會議、活動的飯店
文化・娛樂設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運動設施</li> <li>• 文化藝術設施</li> </ul>	→運動場、田徑場等 →美術館、博物館、劇場 等
符合今後社會的機能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 防災機能據點</li> <li>• 娛樂設施</li> <li>• 交通連結點設施</li> <li>• 環境保全機能的據點</li> </ul>	→緊急物資儲藏用倉庫、防災據點 →主題公園、運動場、活動廣場 →市區機場場站、新系統用停車場 →環保城市的形成(回收產業的形成)

#### 6.4 地區多元化利用需注意點

高鐵的建設，會帶動地區大規模的重整，同時也因周圍的重整工作，影響所及的部分甚為廣泛。但是因為高鐵的建立不一定就會使周邊加速開發，促使地區多元化利用，貼切的計劃，評估，招攬是很重要的。以日本為例，並非所有車站都會帶動使之多元化發展，又因種種經濟競爭導致地區經濟低迷等等問題也曾浮現。今後，在台灣設置高鐵車站的地點所必須注意的幾點，整理如下

1. 在日本，高度經濟成長時代時，普遍認為要設置高鐵，就會替地方帶來效益，  
而景氣低迷時，只有設置高鐵，其收益影響不大，創造高鐵與地方開發結合的對策才是必要的。
2. 高度經濟成長時代，以跟東京同樣文化，同樣設施前往地區，就會形成多元化，本土化，製造小東京，是以往的觀念。但是，隨著資訊化的形成，資訊共享，漸漸轉向特色化中求開發的方向。
3. 同樣的，建設計畫方面，套餐型（住宅，產業設施，商業設施，教育設施，等全盤考量的開發）為目標，又都市間時間上的縮短，促進地方的合作，各自擔當自己的角色，有效率的做地方開發。
4. 其中，找出將地方開發的有特色的方法，是有必要的。只應未開發地有開發的價值，沒有做建設計畫的考量是很危險的。
5. 此外，必須考量未來人口的成長，誤判過多的成長率也是有危險的，特別是因高鐵行經的新市街，必須十分考量到，原來的街道人口，設施配置，否則可能會引起舊街道的空洞化和新街道發展的停滯問題。
6. 與之相關，有營收利益相關的建設時也要十分的評估後才施工，之後儘管是十分評估的施工也要地方的努力，配合。發展地方的獨特性，有別於其他同類型地區，為了達成此一目的，再推展計畫的同時，配合行政主導型，民間主導型，住民主導型等等，各自自成合作網的方式進行為佳。
7. 近年由於經濟不景氣，民間形的投資狀況有困難，因此住民主導型變得很重要，有例子也說明了居民的努力、熱誠，資訊的傳遞創造了區域多元化發展。
8. 以上，不單只是硬體方面設施的重建工夫，重整後的運用等軟體方面的研究也是很重要的。

## 第七章 高鐵車站週邊地區區域條件、機能性之檢討與建議

本章將以台灣高鐵各車站之現況及實例的內容進行整理，並明示各車站週邊地區應有的立地要件之方向性。

### 7.1 總論

台灣高速鐵路現計有 12 個車站，就今後各地區的特性及產業集中現況，以及往後的發展方向，以各車站的立地條件為分析主題。

表 7-1 各車站的立地機能性建議

車站	現階段的土地利用	現階段的各項設施	地區特性	發展方向	立地機能性建議
南港	<ul style="list-style-type: none"> <li>以南港軟體工業園區為中心，進行開發</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南港軟體工業園區</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>軟體產業的一大中心形成</li> <li>世界貿易中心</li> <li>台北市的副都心</li> <li>與基隆港的連結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以南港軟體工業園區為中心的精英集中區</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型會議中心</li> <li>商務展示會場(Messe)</li> </ul>
台北	<ul style="list-style-type: none"> <li>台灣的政經中心</li> <li>大型商業區的形成</li> <li>穩定的都市開發</li> <li>開發空間小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>總統府</li> <li>中正紀念堂</li> <li>松山機場</li> <li>故宮博物館</li> <li>新光摩天大樓</li> <li>展望台</li> <li>世貿</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>政經中心</li> <li>台灣的門戶之地</li> <li>商業中心</li> <li>文化、資訊的發源地</li> <li>開發空間小</li> <li>國內據點機場</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用既有的設施增加政經中心的機能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯店</li> <li>商業施設</li> <li>大型會議中心</li> <li>巴士總站</li> <li>資訊中心</li> <li>台灣各地區的地區資訊中心</li> </ul>
板橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>台北縣政經中心</li> <li>台北市的副都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>台北縣政府</li> <li>台北國際港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>台北縣的政經中心(機能充實)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用既有的設施創造副都市的形成</li> <li>港灣的外部連結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯店</li> <li>商業施設</li> <li>巴士總站</li> <li>資訊中心</li> </ul>
桃園	<ul style="list-style-type: none"> <li>多國及企業團體</li> <li>企業工廠</li> <li>農業集散區</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中正國際機場</li> <li>觀音工業區</li> <li>中壢工業區</li> <li>永安工業區</li> <li>中央大學</li> <li>中原大學</li> <li>慈湖</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>與機場的連結</li> <li>各工業區的工業集散</li> <li>自農業中心轉向以工業為中心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用以機場的連結機能發揮門戶的功能性</li> <li>各工業區的機能充實提昇工業發展</li> <li>台北等郊外都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市區機場場站(city air terminal)</li> <li>巴士總站</li> <li>田園都市住宅區</li> <li>物流中心</li> <li>購物中心</li> </ul>

新竹	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 新竹科學園區(台灣電腦區)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 新竹科學園區</li> <li>• 交通大學</li> <li>• 清華大學</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以新竹科學園區為中心的生產製造</li> <li>• 發展為兼顧教育機能性的研究學術都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以 IT 等製造為中心的工業集散區</li> <li>• 以研究學區都市充實機能性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOHO 住宅</li> <li>• 科學園區</li> <li>• 大學、圖書館等的教育機能</li> <li>• 涵蓋醫學研究等的醫療中心等</li> </ul>
車站	現階段的土地利用	現階段的各項設施	地區特性	發展方向	立地機能性建議
苗栗	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以農業為中心的土地利用</li> <li>• 開發空間大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 農業中心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以蔗糖等為中心的農業化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用生物技術的研究發展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 觀光農業園(穀物、蘭花等的花卉栽培)</li> <li>• 銀髮族的養老住宅區等</li> </ul>
台中	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 中部最大都市</li> <li>• 中部觀光據點</li> <li>• 西部方面的開發進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 台中國際港</li> <li>• 中興大學</li> <li>• 東海大學</li> <li>• 逢甲大學</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 中部的政經中心</li> <li>• 位居地理中心點</li> <li>• 開發空間多</li> <li>• 港灣的連結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用中部政經中心的機能充實機能性</li> <li>• 運用港灣的連結規劃 Messe 機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飯店</li> <li>• 商業施設</li> <li>• 巴士總站</li> <li>• 資訊服務台</li> <li>• 台灣各地區的地區資訊中心等</li> </ul>
彰化			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 開發空間大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 基本上以農業為中心，因應各地區的特性檢討設施的設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用國土的地理中心的優勢，設置防災據點</li> </ul>
雲林		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 石油工業區</li> <li>• 北港朝天宮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 開發空間大</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 因可開發空間大，可以考慮主題</li> </ul>

嘉義		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 農業中心</li> <li>• 阿里山觀光出入口</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 開發空間大</li> </ul>		<p>公園的規劃</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 展覽場、大型運動場</li> <li>• 觀光農業園</li> <li>• 海產名產等的海洋世界</li> <li>• 環保綠化城市的規劃 (穀物、蘭花等的花卉栽培)</li> <li>• 美術館、博物館等的文化教育設施等</li> </ul>
台南	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南部的中心都市</li> <li>• 科學園區</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 科學園區</li> <li>• 工業區區</li> <li>• 孔子廟</li> <li>• 大天后廟</li> <li>• 成功大學</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 具古都風情的觀光都市</li> <li>• 高雄市的衛星都市</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 被稱為觀光都市而同時也擁有文化、科學技術產業集中地的發展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 科學園區</li> <li>• 觀光資訊中心</li> <li>• 資訊服務台</li> <li>• 巴士總站</li> <li>• 田園都市住宅區</li> </ul>
高雄 (左營)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 繼台北之後，為第二大都市</li> <li>• 政經中心</li> <li>• 以製鐵業等為發跡的工業都市</li> <li>• 世界少數僅有的貨物集散中心——高雄港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高雄</li> <li>• 高雄國際空港</li> <li>• 高雄國際港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 台灣的第二政經中心</li> <li>• 機場及港灣的連結網絡</li> <li>• 鋼鐵等的工業集散</li> <li>• 往東部地區的要塞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南部的政經中心，機能性充實</li> <li>• 提高工業集散功能，同時利用機場及港灣的優勢，發展國際都市機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 飯店</li> <li>• 商業施設</li> <li>• 大型會議中心(既有設施的運用)</li> <li>• 巴士總站</li> <li>• 資訊服務台</li> <li>• 台灣各地區的地區資訊中心</li> <li>• 市區機場場站等</li> </ul>

## 7.2 台灣高速鐵路各車站站區機能之分析與建議

針對各車站週邊的土地利用等的地區特性，與地區發展方向以及實例等，進行具體的地理條件檢討。

### (1) 南港車站

#### 土地利用

在南港車站週邊，已經有規劃有「南港軟體科學園區」。南港軟體科學園區，不單只是聚集軟體業者的一個據點，更是貿易中心、金融商業中心，也同時擁有教育機構等的機能性，是集結了各種機能於一處的發展重點區域。

交通工具除了有鐵軌運輸系統的既有路線外，MRT(捷運藍線)也穿梭其中，公路方面也利於與中山高速公路和北二高二條運輸線的連接，環繞南港軟體科學園區的基隆河快速道路的整建計劃，也將是今後提昇交通優勢的重點。

與台北市的距離只有 10 km 左右，因為也與 MRT 互相連接，所以與台北車站的聯絡，透過高速鐵路的機率將微乎其為，但是整體上，與高雄、台中等主要都市，或是通往新竹科學園區(新竹車站)，以及與中正國際機場(桃園車站)間，在往後國家發展上高速鐵路都扮演極重要的角色，而且可以預測將呈現很大的交通需要量。

而且在更長期的計畫下，台灣高速鐵路的東部延伸，或是高速鐵路環狀線的完成，皆可以這些交通據點作為考量。

#### 針對將來地理機能的提議

南港車站週邊的地理條件，以中期來看，承接後續的南港軟體科學園區的整建，然而以較長期的將來而言，以南港軟體科學園區為發展核心，隨著軟體的相關產業為地理條件發展的同時，應成為政治經濟的中心都市-台北市的副核心都市，此一方向將是發展都市機能必然的趨勢。

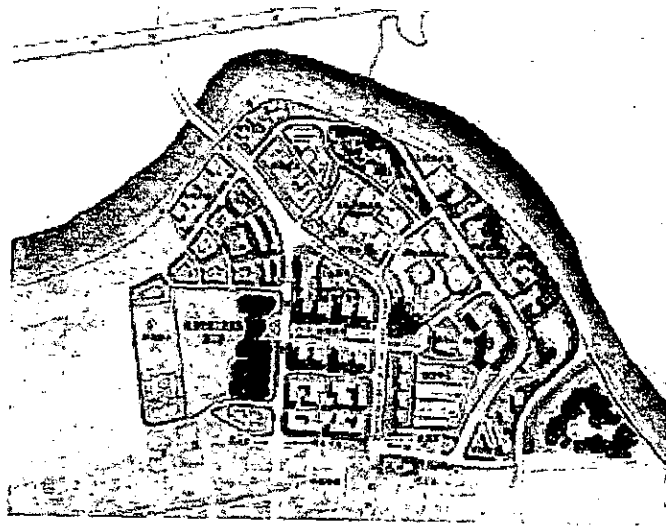


圖 7-1 南港軟體科學園區之計畫圖

## (2) 台北車站

### 土地利用

台北車站週邊，名符其實的是台灣政治經濟的大中心都市。總統府以及行政院等的政治行政院等的行政中樞相關機構所在，與世界貿易中心及新光摩天樓展望台等的商業中樞聚集，甚至還延展至松山機場、既有車站、MRT、巴士的交通聯絡網絡。除此之外更是文化、資訊的發訊源。

高速公路的啟用，今後在國家發展上，提昇往台北的匯聚發展是非常被看好的。如何有個適切的機能集中性？將是重要的施行方向。反之，太過於集中將造成台北市機能的癱瘓，也可能會影響國家整體的均衡發展。

### 針對將來地理條件的提議

觀其地理條件，實質上已經具備了政治·行政的中樞機能，以及經濟·商業設施、文化·資訊相關設施，以及飯店機能等服務業機能，今後朝充實這些機能將成為主要工作。雖然如此，車站週邊已經進行過度開發，以現狀而言開發空間已所剩不多，所以，今後在長期的規劃上，應以都市的更新、市地重劃事業等的方式進行計劃性的開發。

另外，伴隨著高速鐵路的啟用，台北車站將取代成為「台灣的門戶」。以內容而言，交通連結機能(巴士營運中心等)、資訊提供機能(旅遊訪客資訊服務台等)的諸多設施，希望今後隨著機能的推展，能帶給使用者或是市民更多方便。具體而言，例如在車站內的轉車資訊的提供，或是住宿相關的預約資訊提供、旅遊者的急救設施、台北市內

的觀光資訊等等，以及台灣各地的觀光資訊提供、物品販賣等的設施將成為主軸。



圖 7-2 台北車站現況

### (3) 板橋車站

#### 土地利用

板橋車站週邊正進行整建工作，主要為台北縣政府的建設。距離台北市約有 6~7 km 左右，是台北市的副核心都市。

在交通設施方面，擁有與高速鐵路並行的 MRT 及巴士中心的設立。另外，還擁有接近台北國際港的特殊地理位置。

板橋車站除了正在進行車站週邊部份的開發外，針對高速鐵路使用者過度集中於台北車站這一問題，也希望開通後能紓解，分散台北車站乘車的旅客。

所以，基本的土地利用方向，應該著重於分擔與台北市之間的機能，並進行週邊部份開發的計劃。

#### 針對將來地理條件的提議

板橋車站的週邊，雖然已經擁有台北縣的政治經濟中樞機能，因為與台北市的相鄰性，希望以板橋車站為緩衝地將台北市的過度集中化逐一分散。雖然土地的利用密度不高，今後可以配合都市再開發事業以及分區整理事業等的方式，以辦公室大樓的整建，將可以改善台北市過度集中的中樞機能之分散。例如：位於台北市企業總公司機能的搬遷，或是總公司機能仍設於台北市，而研發部門再遷移至郊區等，今後以提供台北市輔助機能的地區整建，應是非常適合的考量。

綜觀上述，以高速鐵路車站為中心考量的住宿資訊設施、觀光資



訊設施、商業設施等的充實也是很重要的。

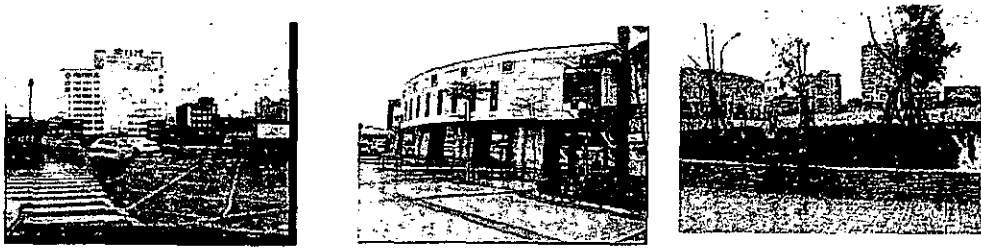


圖 7-3 板橋車站附近現況

#### (4) 桃園青埔車站

##### 土地利用

桃園車站位於桃園縣中壢市的青埔里，不管是往中壢、桃園市的中心部，或是往中正國際機場，距離差不多在方圓 7km 以內，以車站的勢力範圍而言，幾乎涵蓋了整個桃園縣內各地區。

桃園車站主要以桃園為中心據點，連結中壢市提昇這兩個城市的交通方便，因應中正國際機場出入旅客，以及觀音工業區及中壢等上班族的交通之便，功不可沒。

##### 針對將來地理條件的提議

桃園車站週邊有工業區、國際企業群及大學等的，因此，來自外國的訪客也很多。所以，若設定以中正國際機場為最主要事項的話，與機場的連接暢通，自機場往台灣各地移動的方便性，提高其地理條件的充實將是最佳考量。

依此狀況，如 6.2 所示，連結市區的空中樞紐機能，航空與高速鐵路在交通網絡上的結合將是最有效率的。車站週邊的開發上，應以此最基本的機能為出發點。

連結市區的空中樞紐機能，在機場服務櫃檯、機場飛機起降服務櫃檯，以及往機場的專用巴士，或是往台灣其他各地的長距離客運等，以團體旅客為中心的櫃檯報到機能的設置，提供旅客的方便，以及避免機場櫃檯的擁擠等，不失為理想的措施。而且，世界旅遊資訊服務台、台灣各地旅遊資訊，以及觀光資訊的提供等，也是方便旅客的措施。

綜觀上述，如購物商場等的商業機能、住宿設施機能，或是與飯店等新的經營方式的合作等，或是展示會場等的機能性皆是不錯的選擇。

在日本，機場往往被設置於離市區較遠之處，如成田機場的東京空中樞紐機能(TCAT)、橫濱空中樞紐機能(YCAT)、關西國際機場的大阪空中樞紐機能(OCAT)等。雖然沒有與新幹線連結的CAT，但是有與高速公路等交通網絡的聯繫，證明高速鐵路車站附近的整建計劃是很重要的。

另外，以桃園車站週邊還有開發的空間，以及公路網絡整建完善的兩點來看，發展郊外鄉村都市住宅區的整建以及物流據點的建設，也是很適合的內容。

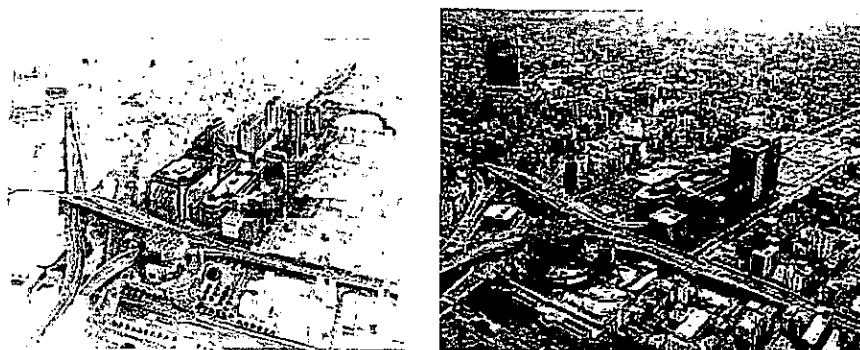


圖 7-4 日本大阪的空中樞紐機能的開發案例

## (5) 新竹六家車站

### 土地利用

新竹車站位於新竹縣竹北市的六家里。距離新竹市 12 km 左右。車站的勢力範圍所及，遍佈新竹縣全區，主要的服務範圍又以新竹市內為主，所以新竹縣民以及科學園區上班族將是主要的利用者。而且，台灣大學、交通大學、清華大學等的境內設施完善，想必將來一定可以規劃成研究園區之都市。

### 針對將來地理條件的提議

在新竹車站週邊，像是 IT 相關產業的製造，或是與其相關的研究開發機能等地理條件的形成，應是很適合的。另外，如 IT 以外的科學研究的開發內容，或是教育機構的建構也是不錯的考量。

另外，從新竹至首都台北市的高速鐵路的通勤，在距離上應是可行的。所以，郊區型住宅的提供，或是將自己的家作為小型工作室(SOHO族用的住宅)也很適合。

在車站週邊，給「新竹」創造新的形象「科學園區」再適合也不過了。利用高科技的企業及大學、研究機關高密度的集聚一處，是一個可將高速鐵路連結網絡發揮至極的郊區型科學園區。現在的新竹科學園區，幾乎以個別企業的研究開發，或是主要以製造為主的工廠為多，所以車站週邊的科學園區內容，應該以研究開發型為主的企業研究、實驗室等，以支援各種研發、交流機構為中心，除了保有郊區型的舒適空間外，豐富的綠色公共空間的保留，開放的新型城市將逐漸成型。

台灣的將來發展方向，應以高科技類的充實為目標，並結合南港軟體產業的聚集，以及新竹 IT 產業相關產業的集中，也將會因為高鐵的連接其中，預測更加強彼此的機能性。

反觀日本，神奈川縣川崎市裏，使用在開發的方式將車站週邊(JR 南武線、東急田園都市線、溝口車站)，將神奈川科學園區整建完成。中心部分設置了會議展示中心，其他還有郵局、銀行、書店、便利商店、各種餐飲小吃等，當然也包括了飯店、研究人員的休息處等的交流空間，甚至還設計了提供各種場合舉行國際會議的會議廳以及各種研究會議、其他會議等的租用會議廳。

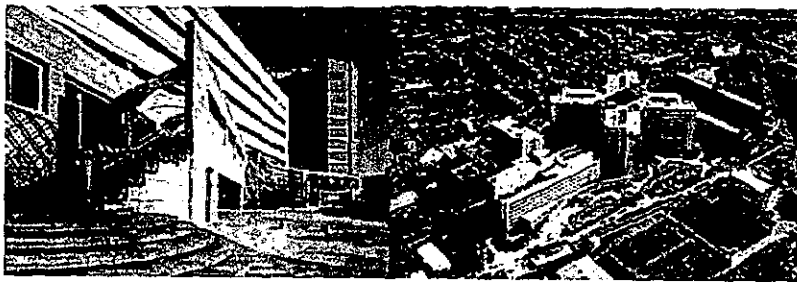


圖 7-5 日本神奈川科學園區的實例

## (6) 苗栗車站

### 土地利用

苗栗車站週邊，基本上以蔗糖等為主的土地利用之農業體系，今後的開發上可說是空間非常大。中心部的苗栗市其市街的機能性集中較少，因車站離熱鬧的市街區較遠，或許在今後開發工作反而是一個不錯優勢。

但是，新的高層次機能性的引進，與國家機能性的分擔之基本方針相背離，所以，應該以既有產業的活化作為車站週邊開發的思考方向。

### 針對將來地理條件的提議

在現今階段，要討論苗栗週邊的地理條件機能，是很困難的。但是若往甘蔗等農業技術的高附加價值化為宗旨，朝生化科技產業技術的研究開發據點的開發方向，或是在地理條件上是較為適合的。

蔗糖是製糖的原料，但是卻不單是砂糖的原料，像是作為蘭姆酒的原料，殘渣則提供作為燃料，以及可作為紙漿或是飼料等有很廣泛的應用。

例如，在日本本田汽車工廠內，整進行蔗糖動力提供兩輪「酒精性燃料摩托車」的研究開發及製造。實際上，是將汽油以摻入蔗糖粹取的酒精 20% 混合後使用，也就是稱為“gasohouru”的新研發。在巴西，因為早年石油危機的緣故，以酒精代替汽油燃料的車子及摩托車之製造生產，早已列為國家政策之一。

在台灣還可以看見搬運蔗糖的輕型鐵軌(小火車)等，因此在車站週邊設置具歷史意義的小火車相關資料館，同時也設置新落成的高速鐵路相關資料館的展示設施，或許是一個相當有創意的點子。



圖 7-6 搬運蔗糖的輕型鐵軌小火車

另外，苗栗因地屬溫暖的亞熱帶型氣候，應將之活用在具有高附加價值的農業生產上，栽種蘭花即是一例。將農業產業以更高的附加價值創造產業的成形，可將苗栗車站週邊作為台灣中部的一個據點。

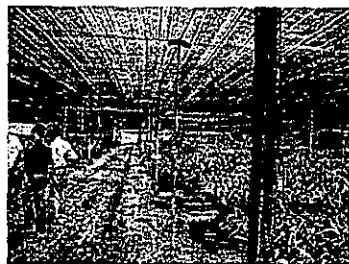
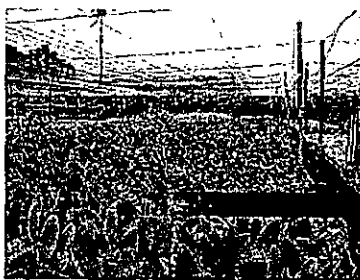


圖 7-7 蘭花的栽培

## (7) 台中烏日車站

### 土地利用

台中車站位於台中縣烏日鄉與中山高速公路王田交流道特定區的東側，距離台中市及彰化市約 8 km，離台中港則有 19 km 左右，至彰濱工業區則約在 14 km 的位置上。

車站的勢力範圍包含了台中縣市全區，以及延伸至彰化縣中北市為中心，提供彰化及南投一部分地區的交通網絡，甚至最遠還可以涵蓋台中港、彰濱工業區。

台中市是台灣中部最大的都市，其都市機能也趨於包羅萬象，現階段文化教育機構的充實正好完成。而且也是往中部觀光各景點的出入口，是聚集許多觀光客進出的最佳場所。

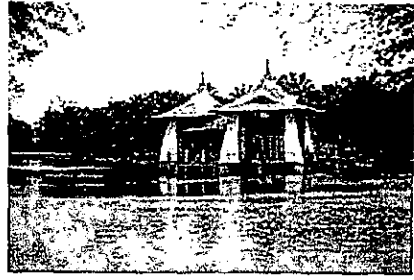
### 針對將來地理條件的提議

基本上，以其地理條件的努力方向而言，分擔現今台中市都市機能，成為副核心都市的形成，是最適合的考量。與台北市同樣的，將重心擺在業務、商業等基本的都市機能充實上發展。

另外，針對觀光景點的發展而言，住宿設施(如飯店等)以及交通連結機能(客運中心等)以及觀光資訊提供服務台等的設立是需要的。特別是以國家中心地理位置的優勢而言，台灣各地的觀光資訊服務設施，以及各地區名產的銷售處等的設置也是必須的。

已經規劃完善的「國立自然博物館」除了本館以外，還有科學館、星光館、3D 電影院等，是當今的大型博物館。另外，「台灣民俗文化村」設置於豐富的大自然森林內，是一個紀錄了台灣 300 年來歷史與文化的主題公園，古代的各種祭祀行事、民俗技能以及結婚禮儀等也有現場的表演。與這樣的既有設施進行整體性的整建企劃，其內容將是可被期待的。

台灣中部地震猶如昨日，考量到防災工作的話，應該有更完善的防災設施整建，並需配合車站週邊的整體整建規劃內容。這些方面的問題應該是非常值得被重視檢討的。



台灣民俗文化村

台中公園

圖 7-8 台中主要觀光據點

### (8) 彰化車站 及雲林車站

因車站仍在檢討階段，使彰化車站和雲林車站地區特性的整理工作上有所困難，所以將此兩車站合併進行檢討。

#### 土地利用

彰化與雲林車站和苗栗車站周圍一樣，是屬於以種植甘蔗為主之農業土地利用。因此，除了開發空間大，與今後成為都市中心的距離也尚遠，所以今後的發展應是令人期待的。

現今農業之發展已達瓶頸，必須好好開發這些新的車站，以開拓其機能性。彰化車站並無特別之設施，均以農業為中心。而雲林車站的周邊不僅有農業為主軸，在靠海處也尚有石油關連工業區的整建，以及北港朝天宮的觀光資源。

#### 針對將來地理條件的提議

基本上，以其地理條件的努力方向而言，一是從當地產物之產業活性化做起，二於提昇種植甘蔗、蘭花等高付加價值之農產品，第三則是發展以海產為中心之魚貨中心。

苗栗、彰化、雲林這三個車站之的共通點均為以農業為中心的發展方展方向，所以在車站之區隔應明確，並確立這三個車站的特性是必要的。

綜合上述觀點來看，彰化車站必須在未開發地區裏，發展全新的街道規劃。以及位居國家中心位置的地理環境下，如 6-2 的提議方案中，面對地震等緊急防範措施之處理應變機能的設置也是不可缺少的。更期待能透過高鐵之交通網路，能緊急輸送必要之物資。若從全

新之都市構造實驗展開之觀點來看，應該一方面創造地方產業，另一方面更考量都市環境(例如環保城市的規劃)的重要性。

今後，在新型農產品加工業及新型製造業規劃建立時，應從根本面做好，例如製程中所產生的廢棄物的再回收利用，另外廢棄物的減少也是很重要的。能源使用效率化，像是廢熱的再利用(地區冷氣房等)，甚而，以全體居民的共同合作減少製造垃圾(瓶、罐、紙張類之分別處理等)，並帶動整體成為「模範環境都市」。此外，因應回收用品等的賑災儲備用品的調度等，與防災儲備基地同步規劃的工作也很重要。

另一方面，在雲林車站的周圍，從擁有現有之石油工業區、水產業以至北港朝天宮等多處的觀光景點來看，在今後發展方向上可以觀光主題樂園、美術館、博物館等的文化教育設施，或是供一般民眾利用之運動棒球場，以及可舉辦大規模之體育館等視為未來規劃方向。但是針對未來觀光設施，活動設施之適當地點等，以及經濟利益方面的考量也是十分重要的。

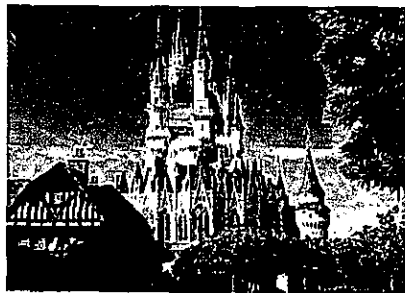
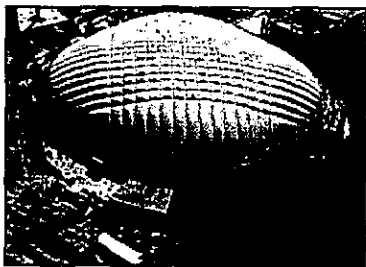


圖 7-9 東京巨蛋(棒球場) 圖 7-10 主題樂園(東京迪斯奈樂園)

## (9) 嘉義太保車站

### 現況土地利用

嘉義太保車站位於嘉義縣太保市之台糖台保農場區，距離嘉義市中心約 14km。車站之勢力範圍，包含了嘉義全縣和台南縣新營市附近。並有 MRT 之建設計畫。基本上是利用現在既有之幹線道路為主要選取手段。及利用現今土地移轉市公所及設立老人院。若與現今嘉義市既有之街道機能共同發展，將是同時進展的兩大核心區。

### 針對將來地理條件的提議

以現今之土地使用狀況分析，仍有相當大之開發潛力。觀察業務

機能(縣政府等)以及生活相關設施(醫院)等,今後的開發目標應著重於基本都市機能的充實性上。

除了確立嘉義市為副核心都市的地位外,應以縣政府為中心,並配合住宅系列之土地利用,並考量伴隨而來,商業區等的生活相關機能的充實度。

有關住宅土地利用之適用性方面,由於高速鐵路能提供解決往台南市及高雄市上班族的通勤問題,因此,有可能未來在人口、住宅及老人院等方面將會移轉至郊區。甚至,老年人退休後之住宅也均有可能移轉至郊區。

因此,配合了未來在郊區的住宅群,和生活相關連之觀光型購物中心,以及行人步道廠房(out let mall)商店街(名牌 B 級品量販商店街)的設立,可行性應該不錯。如(5-2)中也介紹過的,在日本新幹線車站之廠房商店街和新幹線並無連接,雖自東京距離約有 100km,但是因為逍遙商店街和高速道路交流道相連接的因素,造就了擠滿了商店街的外來客,而且乘坐觀光巴士前來的觀光客也不少呢!



圖 7-11 廠房商店街-名牌商店街一景

#### (10) 台南沙崙車站

##### 現況土地利用

台南沙崙車站位於台南縣仁鄉台糖沙崙農場。距離台南市約 15KM 距南部科學園區約有 25km。

以車站的勢力範圍而言,以台南市為中心,可擴展至台南縣新營市以南和高雄縣路竹鄉以北之附近。為台南縣和高雄縣以及南部的科學園區的上班族均帶來了相當大的方便。台南市是清朝統治台灣中心,市內仍保有多數的古蹟及寺廟。也因此而有「古都」之稱。商業設施及大學教育設施相當充實,為台灣的第四大都市。郊區也有多處自然觀光資源,如關仔嶺溫泉等。



### 針對將來地理條件的提議

台南市今後可以利用現既有之都市設施，以同時擴充新的機能設施最為規劃方向。因此，基本之執行方向以台灣第四大都市為主之機能為優先考量。具體上，首先要提昇南科學園區機能的完善，以及充實觀光都市機能，並提供對第二大都市-高雄居民的住宅土地利用。

為了要讓南科學園區之機能更加完整，在與科學園區的互相配合下，規劃研究開發型企業的研究與實驗室等，加強各種研究支援及交流設施機能整建的充實性等，將是不錯的努力方向。在發展觀光都市上，應充實觀光資訊中心及突顯觀光與交通資訊的重要性。

另外，因與高雄相當接近，作郊區住宅群的規劃也是很適合的考量方向，以古都之名，雖然不適合作新興的開發，但是車站週邊的優質住宅區的設置也可列入考量。

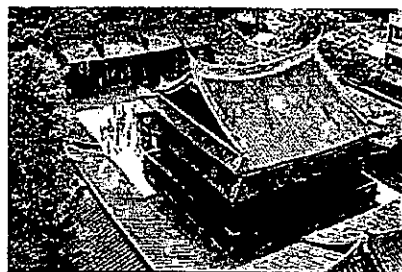
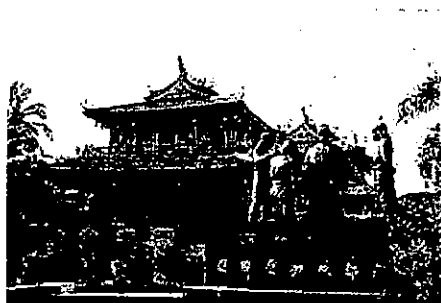


圖 7-12 台南市的主要觀光地

### (11) 左營(高雄)車站

#### 土地利用

左營(高雄)車站位於高雄市左營之北方，半屏山東側有鐵道，至現既有線之左營車站為止約 2km。至高雄市之中心和橋頭新市約 8km。

以車站的勢力範圍而言，概括了高雄縣市(全部)和屏東市九如、里港、萬丹等地區為中心。且台東市為進入台灣東部之重要入口，所以此車站不單提供了高雄地區居民的使用，且範圍是相當廣泛的。

高雄市為台灣第二大都市，目前正朝全新都市機能化進行之中。且高雄有高雄大港及國際機場等重要交通設施。特別是擁有高雄國際機場和世界 10 大港之高雄國際港，是台灣唯一以鋼鐵業為中心的工業化都市。

在中山一路沿線，有飯店、百貨公司臨立、電器製品及服飾精品等商業設施。是為大型商業區之集中地區。觀光方面，有「台灣文化園」展示著台灣原住民族九族傳統文化及山地文化的資料，並設有詳盡的解說。

#### 針對將來地理條件的提議

高雄市和台北市一樣，利用既有之都市機能，並同時進行擴充都市之基本機能，應是今後規劃的基本思考方向。但是，和台北車站不同的是，並非利用現今有之線道，表示尚有開發之餘地。

如上所述，以發揮車站周圍之機能而言，應提供高鐵使用者住宿設施、商用設施及國際會議設施的整建。考察現今既有之設施狀況的同時，應檢討擴充新設施的機能性。

另外，因地處進入台灣東部之主要入口，對於長距離交通路線的巴士中心，提供觀光客資訊的服務櫃檯，及地區觀光資訊中心，以及連結國際機場、國際港之巴士站等的設置均有其必要性。

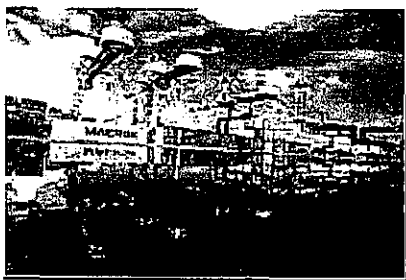


圖 7-13 高雄港

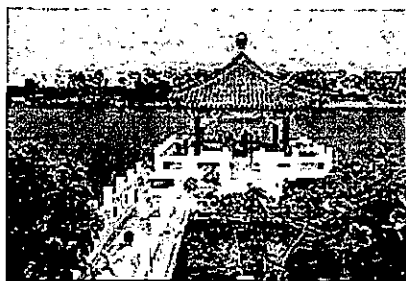


圖 7-14 高雄主要觀光地

## 第八章 結論與建議

本研究係依據台灣高速鐵路之實施概要，以及參照日本案例為基礎。並根據台灣將來發展方向，檢討台灣高鐵各車站站區之應有機能性。

基本上主要的想法是，希望能透過高鐵之建設，使台灣之經濟更加繁榮，國土均衡發展及以自然環境的關懷並重為宗旨，並對應 IT 先端科技產業中自製造中心，改變至研究、開發等智慧集中型產業構造，來檢討及研擬高鐵車站之應有機能及發展潛力。

但是，此次的研究屬於整體性研討，但是必須更進一步進行更具體的研討。具體之研討作業如下所示：

1. 針對因應現今，詳盡的土地利用開發計劃進行研討
2. 針對未來人口的規劃等之具體建設進行研討
3. 以各項設施之需求及經濟效益進行研討
4. 高速鐵路使用者之預估，考量開發設施後的交通計劃及動線計劃
5. 因應具體工程之設施建設計劃
6. 設施的詳盡內容（概略設計方面等）
7. 經營手法，企業主體等的研討
8. 與設施建設配合的高速鐵路營運之策略考量（例如營運班次及通勤月票）

另外，高速鐵路之工程不僅縮短台灣南北之時間距離，也有助於整體均衡之發展。

但是如日本實例所示，並非光有優點，當然一定也有缺點。在今後國家發展上，研討如何因應對所產生之負面效果是很重要的。

以下是針對可能之負面效果之檢討內容。

1. 減少集中在台北高雄等大都市，也應求取其他地方均衡發展的政策研討。
2. 避免新的都市建設與既有建設間的互相競爭。

（大規模商業設施的整建與既有商店街的共存共榮，並防止既有市街的掏空）

3. 針對綜合交通系統而言，針對航空業以及既有鐵路線道造成旅客減少的問題，需有交通配套措施予以解決。
4. 由於高速鐵路之興建，使地價波動上漲，應進行研討隨之而來亂開發對策。
5. 自地區性工作機會及地方經濟之活絡化等方面，預測高速鐵路興建後帶來的的效益。

現今高速鐵路之整建計畫已陸續在進行。希望早日提供大眾使用。我們期待除了能在交通設施機能上有所改善外，其他接踵而來必須因應的各項課題之對策也需及早著手進行之。

研討內容到此告一段落，如果能為台灣今後的發展盡棉薄之力，深感榮幸。

## 參考文獻

### 第 1 章

- 行政院經濟建設委員會，「新世紀國家建設計畫」(民國 90 至 93 年四年計畫暨民國 100 年展望)，中華民國 89 年 12 月
- 行政院經濟建設委員會，「國土綜合開發計畫」(一簡介) 中華民國 85 年 5 月交流協會 (日本)，「台湾の經濟事情」
- ダイヤモンドビッグ社(日本)，「地球の歩き方(台湾)ガイドブック」

### 第 2 章

- 交通部高速鐵路工程局，「掌握 e 世紀的產業投資優勢」
- HSR Commercial / Manufacturing Parks(BOTHSR)Go Go WESTaiwan
- 交通部高速鐵路工程局，台湾南北高速鐵路建設計畫(パンフレット) - 全面啓動拓展優質生活新藍圖
- 台湾高鐵首頁 <http://www.thsrc.com.tw/>
- 交通部高速鐵路工程局首頁 <http://www.hsr.gov.tw/>  
交通部運輸研究所，「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」，中華民國 86 年 10 月
- 2005 年台湾高速鐵道首頁  
<http://www.wppmedia.co.jp/taiwan/flame.html> (日本)
- (株) 鐵道ジャーナル社 (日本) 鐵道ジャーナル  
Ilha Formosa 麗しき島 - 台湾 高速鐵路建設の歩み 連載

### 第 3 章

- 台湾高鐵首頁 <http://www.thsrc.com.tw/>
- 交通部高速鐵路工程局首頁 <http://www.hsr.gov.tw/>
- 「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」，交通部運輸研究所，中華民國 86 年 10 月
- 高鐵車站特定區產業專用區開發策略規劃說明，交通部高速鐵路工程局，中華民國 90 年 10 月
- 高鐵南港整備站變更為兼作營運補助站規劃成果，交通部台北市區地下鐵路工程處

### 第 4 章

- 台湾高鐵首頁 <http://www.thsrc.com.tw/>

- 交通部高速鐵路工程局首頁 <http://www.hsr.gov.tw/>
- 交通部運輸研究所「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」，中華民國 86 年 10 月
- 行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處「都市及區域發展統計彙編 89」
- 交通研究協會發行(交通ブックス 104) (日本)「駅のはなし」 交建設計・駅研グループ

## 第 5 章

- 企画「新幹線がやってくる」南日本新聞社首頁  
<http://61.205.68.50/2000kikaku/train/index.htm>(日本)
- 角本良平著(日本)、「鉄道経営の 21 世紀戦略」，交通新聞社
- 平石和昭(日本)，三菱総合研究所主任研究員「新幹線と地域振興」，交通新聞社
- 天野光三，他著(日本)「図説 鉄道工学」丸善株式会社
- 東日本旅客鉄道(JR 東日本) 首頁  
<http://hisaii.hoops.jp/JREast/index.html>
- 国土交通省鉄道局首頁  
<http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html>(日本)
- 日本交通公社(日本)、「JTB 時刻表 2002.3」

# 附錄

## 附錄

### 一、「台灣南北高速鐵路車站特定區區域機能檢討研究」

#### 期中簡報意見回覆

發言單位	審查意見	意見回覆
交通部高鐵路局廖局長	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 期中報告已就各車站發展方向及機能提出概略性方向，請研究單位再就國家未來發展，提出更具體的各站功能定位。</li> <li>2. 建議規劃單位研究於適當車站規劃住宅區(如高鐵苗栗站)，以西班牙高速鐵路為例，於馬德里設有住宅區。</li> <li>3. 高鐵烏日站為高鐵沿線中心點，往返台北及高雄，時間大約四十分鐘，其週邊腹地大，建議就高鐵烏日站位置優勢及未來利基，深入研究。</li> </ol>	<p>將納入於期末報告第七章。</p> <p>將納入考量。</p> <p>將納入於期末報告第七章。</p>
交通部路政司周課長	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建議以日本高速鐵路車站開發之優點，檢核報告之內容，以確認報告內容是否需要再進行補強</li> <li>2. 就我國高鐵沿線車站而言，大致可分成三種型態，包括高鐵、台鐵共站(如南港、板橋、台北車站)，高鐵車站有台鐵車站及公路轉運站(如烏日站)、車站位置位於核心都市區以外(如青埔、沙崙站)，建議就三種不同型態車站發展功能定位進行研究。</li> </ol>	<p>遵照辦理。</p> <p>遵照辦理。</p>
經建會都住處夏處長	<p>台灣國土空間中，西部平原之發展，對於國家未來發展，影響甚大。尤其高速鐵路九十四年通車後，將成為西部平原運輸骨幹，而高鐵各站功能定位將影響未來國家發展。建議本研究就國家未來發展，各站功能定位再進行深入探討。</p>	<p>遵照辦理。</p>
經建會都住處吳副處長	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 日本高速鐵路通車至今，已有三十幾載，當初規劃高速鐵路時，是否賦予各站未來發展功能。</li> <li>2. 建議報告補充日本高速鐵路車站目前發展正、負面效益資料。</li> </ol>	<p>日本高速鐵路在規劃當初甚多車站並未賦予外來發展功能。</p> <p>遵照辦理，將於期末報告納入。</p>



<p>台灣高鐵公司江副總經理</p>	<p>1. 日本高速鐵路車站開發，部分具負面效益，建議研究單位提供負面效果對策，以供參考。</p> <p>2. 建議補充日本高速鐵路車站與我國車站同質性比較資料。</p> <p>3. 建議補充日本高速鐵路車站運具整合資料。</p>	<p>將納入期末報告。</p> <p>將納入期末報告。</p> <p>遵照辦理。</p>
<p>經建會副主委張景森</p>	<p>1. 本研究應融入購物圈觀念及日本防災體系之經驗，就各站發展定位，再予明確訂定。</p> <p>2. 本次期中報告，提出田園都市、SOHO 族及銀髮族住宅、物流中心之構想，非常值得參考，請規劃單位再深入探討。</p>	<p>將納入考量。</p> <p>將納入考量。</p>

二、「台灣南北高速鐵路車站特定區區域機能檢討研究」

期末簡報意見回覆

發言單位	審查意見	意見回覆
經建會	1. 行政通過「挑戰 2008 國家發展重點計畫」，未來交通建設計畫，將以軌道運輸為主，而高鐵建設計畫為南北運輸主幹。本研究計畫對於未來國家發展非常重要。	謝謝肯定
台灣高鐵公司	<p>1. 本研究報告，對於總體性課題、資料收集、日本高鐵車站開發之負面影響及因應策略，均具參考價值。</p> <p>2. 日本對於搭乘高鐵之公司員工有交通費用補貼，該補貼政策對於分散都會區人口及高鐵運量有正面助益。</p> <p>3. 以前台灣係以公路運輸為主，惟高鐵完成後，因高鐵運量大、準點性等特性，因此未來台灣未必呈現北、中、南三極化，或許將呈現全國性均衡發展。</p> <p>4. 針對報告中所提高鐵會產生所謂的吸管效應，將產業、都市人口移至新發展地區，促進新市鎮發展。</p> <p>5. 有關中繼站及終點站之競爭，各車站的發展應不以競爭為主，而係各個車站依據其發展特性，研擬發展功能及定位。</p>	<p>謝謝指教</p> <p>謝謝指教</p> <p>謝謝指教</p> <p>已納入報告第六章</p> <p>謝謝指教</p>
交通部高鐵路	<p>1. 有關高鐵新市各站發展功能，建議應彙集地方政府之想法。</p> <p>2. 以土地利用而言，各新市鎮未來發展之產業，應整體考量，避免各新市鎮配置相同功能產業。</p> <p>3. 高鐵特定區之土地，政府可掌握之土地不大(約 132 公頃)，建議應將相關有意願參應開發之土地所有權人面積合併，整體利用，避小規模的開發。</p>	已納入建議事項

	<p>4. 高鐵新市鎮開發應就面的開發，而非點之發展，且應重視區域發展。日本新幹線開發建設有部分失敗案例，即進行點的開發，缺少全面整體的考量。</p> <p>5. 雖然高鐵特定區內，政府可掌握土地不大，惟政府可利用相關機制思考(如免稅區、獎勵區)，並應用民間資源開發高鐵建設。</p>	<p>謝謝指教</p> <p>謝謝指教</p>
交通部	<p>1. 高鐵新市鎮開發建設，由行政院主導，可就整體宏觀角規劃開發。</p> <p>2. 本研究報告，對於未來農業縣之開發(如高鐵雲林車站可規劃為巨蛋、苗栗車站興建火車博物館與舊有鐵路相配合等構想)有不同土地使用構想，可作為未來政策考量參考。</p> <p>3. 高鐵新市鎮發展屬區域機能開發，建議應將招商策略併同考量，而不應由縣市政府僅依據地區特點進行開發。</p>	<p>謝謝指教</p> <p>謝謝指教，此將供委託單位參考。</p>