交　通　學　報
第　八　卷　第　一　期
民國九十七年十二月
頁 59～頁 75

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 8 No. 1
December. 2008, pp. 59~75

台灣南北高速鐵路計畫的推動過程與展望

The Promoting Process and Prospects of the Taiwan High Speed Rail Project

何煖軒　Nuan-Hsuan Ho[1]

摘　要

台灣南北高速鐵路計畫自民國 63 年台灣鐵路管理局辦理之「發展建築超級鐵路專題研究」，依當時結論認為具可行性後開始推動，惟因當時中山高速公路甫竣工通車，且台灣地區小客車持有率尚不甚高，無論長、短途公路運輸均已獲大幅改善，因此政府並未積極賡續推動興建高速鐵路。後續政府考量各項經濟因素及民間推動之優劣，依據 83 年 12 月頒佈之「獎勵民間參與交通建設條例」，改採民間投資興建營運後再移轉政府(Build-Operate-Transfer, BOT)方式辦理，並於 85 年 10 月公告徵求民間機構參與興建暨營運高速鐵路，嗣經甄審、議約等程序，於 87 年 7 月 23 日與台灣高鐵公司簽訂「高鐵興建營運合約」及「站區開發合約」，雙方遵行推動。本文將就高鐵建設相關計畫之推動過程，逐一探討，並探討相關大眾運輸規劃，期提出高鐵建設之未來展望，俾供各界先進研討與經驗交流參考。

關鍵詞：台灣高速鐵路、高鐵、民間投資

Abstract

The first beginning of the Taiwan High Speed Rail Project was the time when "Super-Railway Development and Construction Study" made a positive conclusion conducted by Taiwan Railway Administration (TRA) at 1974. But, the

[1] 交通部常務次長　（聯絡地址：台北市 10052 仁愛路一段 50 號，電話：+886 2 2349-2025）。

construction of Chung-Shan free way was just finished at the same time, so the long turn and short turn traffic demands had already been improved, therefore, the Project was not so urgent. After considering about kinds of economic factors and the benefits of private investment, government decided to encourage the private participation of the Project by the scheme called Build-Operate-Transfer (BOT) and announced a notice of intent to solicit for private investment, and then signed concession contracts with THSRC at 1998, July 23. This document will make a review of the proceeding of the Project step by step, and compare to the other public transportation systems to provide the prospects for further discussion and share the experience with someone who study in this field.

Keywords：*Taiwan High Speed Rail ; BOT*

壹、前　言

高速鐵路係指時速二百公里以上、使用專用路權、全線無平交道、行車安全之鐵路系統。台灣西部走廊興建高速鐵路之構想，始自民國 63 年台灣鐵路管理局辦理之「發展建築超級鐵路專題研究」，當時結論認為具可行性，惟因其時中山高速公路甫竣工通車，且台灣地區小客車持有率尚不甚高，無論長、短途公路運輸均已獲大幅改善，因此政府並未積極賡續推動興建高速鐵路。

及至民國 70 年代中期，台灣地區經濟快速發展，旅運需求大增，西部走廊運輸系統容量漸趨飽，既有鐵路、公路系統服務品質日趨惡化，為期徹底改善西部走廊長程運輸服務水準，有效發展大眾運輸，行政院爰於 76 年指示交通部辦理「台灣西部走廊高速鐵路可行性研究」，並責成交通部運輸研究所負責執行。

交通部運研所旋於 78 年遴選國際顧問團(德國 DE-Consult)共同進行高速鐵路可行性研究，研究過程曾針對「興建高鐵」與「改善台鐵」兩方案進行分析比較，結論認為改善台鐵現有系統將速度提昇至每小時 160 公里；或將台鐵窄軌系統改成標準軌，使速度提昇至每小時 200 公里；或另建時速 200 公里標準軌的新線等方案，其經濟效益均遠不如新建時速 300 公里之高速鐵路方案，其評估比較詳表 1。該項可行性研究於 79 年 2 月完成報告，結論為：「可行，並應優先辦理」。嗣經行政院第 2176 次院會審議通

過，並於 79 年 6 月 7 日核准設置「交通部高速鐵路工程籌備處」(後於 86 年 1 月 31 日改制為「交通部高速鐵路工程局」)，專責辦理規劃與執行高速鐵路建設相關事宜，台灣地區爰正式展開高鐵計畫的推動。

表 1　興建高鐵與改善台鐵方案比較表

	方案一	方案二	方案三	興建高鐵案
方案概述	改善原窄軌(1067mm)路線時速提昇至 160Km	原路線改標準軌(1435mm)時速提昇至 200Km	另建標準軌新線時速 200 公里	高速標準軌新線時速 300 公里
投資經費(80 年幣值)	795 億	2820 億	與興建高鐵相當	3700 億
改善內容概述	曲線改善(281 處)更新車輛、電車線、號誌部分更新、平交道改善	曲線改善(350 處)車輛、軌道、電車線、號誌全部更新平交道改善	鋪設新線車輛、機電、號誌設全部新設	同方案三
台北－高雄行車時間	3 小時 05 分	2 小時 45 分	2 小時 45 分	1 小時 30 分
較現行自強號行車時間	縮短 39 分	縮短 1 小時	縮短 1 小時	縮短 2 小時 15 分
較高速公路四小時行車時間	節省 55 分	節省 1 小時 15 分		節省 2 小時 30 分
民國 100 年運量效益	+3.8 萬人次／日	+5.7 萬人次／日	+5.7 萬人次／日	18.7 萬人次／日
綜合評述	施工時必需中斷台鐵營運，執行成本極高，尚未計入投資經費	同方案一東西幹線會變成無法貫通	投資成本與興建高鐵相當，但效益明顯較低	投資較大，但效益最高

資料來源：交通部高速鐵路工程局。

貳、推動民間參與興建暨營運的政策緣由與經過

2.1 政策緣由

高鐵籌備處於 79 年 9 月遴選法國 Sofrerail 為綜合規劃顧問、日本 JRTS、德國 DE-Consult 為特別顧問及國內六家知名工程顧問公司共同辦理綜合

規劃作業，於 80 年 10 月完成綜合規劃期末報告，並循序報奉行政院 81 年 6 月 25 日核定，並即展開細部規劃與設計作業。

高鐵計畫於 79~81 年綜合規劃階段，係採政府規劃、設計並興建方式推動。嗣因計畫所需 83、84 年度特別預算遭立法院 82 年 7 月 16 日第 2 屆第 1 會期第 50 次會議審查「中央政府興建重大交通建設計畫第二期工程特別預算案」決議刪除，並要求改採徵求民間投資興建方式辦理。

2.2 辦理經過

交通部爰遵照前揭立法院決議並依據 83 年 12 月頒佈之「獎勵民間參與交通建設條例」，將高鐵計畫改採「民間投資興建營運後移轉政府」(Build-Operate-Transfer，BOT)方式辦理，並於 85 年 10 月公告徵求民間機構參與興建暨營運高速鐵路，嗣經甄審、議約等程序，始於 87 年 7 月 23 日與台灣高鐵公司簽訂「高鐵興建營運合約」及「站區開發合約」，執行迄今。其間重要歷程如次：

83.12.05　「獎勵民間參與交通建設條例」頒布施行。

85.10.29　公告「徵求民間機構參與興建暨營運台灣南北高速鐵路」案。

86.01.04　公告「民間機構參與興建暨營運台灣南北高速鐵路最優申請案件評決方法及評審時程」。

86.01.15　高鐵民間投資案截止收件，共有「中華開發信託股份有限公司」及「台灣高速鐵路企業聯盟」兩家民間機構提出申請，提送申請書、投資企劃書等申請文件。

86.01.31　交通部成立高速鐵路民間投資案甄審委員會，由蔡部長兆陽擔任委員兼召集人，聘請許政務次長介圭、經建會劉副主委玉山、台灣省政府吳副省長容明、台北市政府陳副市長師孟、高雄市政府黃副市長俊英及企業家王永慶、辜振甫、高清愿、許勝發、何壽川等擔任甄審委員。

86.02.22　交通部函通知兩家申請人，已通過甄審委員會資格審查，成為本案之合格申請人。

86.09.25　高鐵民間投資案甄審委員會第二階段第三次會議，評定台灣高

鐵企業聯盟所提申請案件為最優申請案件。

86.10.02　交通部通知兩家合格申請人評審結果，並發給台灣高速鐵路企業聯盟最優申請案件之核准函。

86.12.12　與台灣高鐵聯盟核心成員確認合約草案內容，並簽訂備忘錄。

87.07.23　交通部與台灣高鐵股份有限公司簽訂高鐵「興建營運合約」、「站區開發合約」，由林部長豐正與殷董事長琪代表雙方簽署。隨後雙方並簽署「政府應辦事項備忘錄」及「合約執行備忘錄」。

2.3 政府與特許公司的合作關係

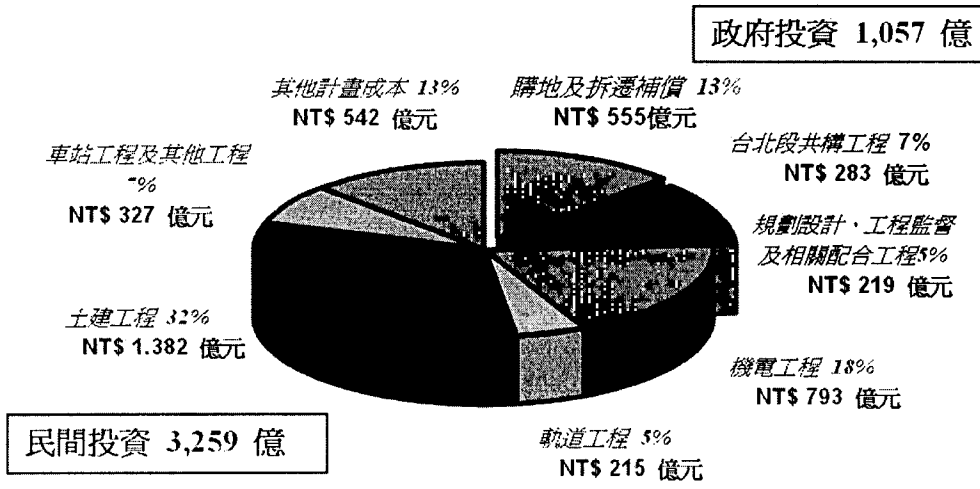
「興建營運合約」特許期為 35 年，「站區開發合約」特許期為 50 年，總工程經費約 NTS$ 4,316 億元，其中政府出資 1,057 億元負責辦理用地取得、台北地下化共構段施工、監督管理等事項；台灣高鐵公司投資 3,259 億元（不含利息），負責路線土建、車站、核心機電系統、軌道、維修基地及總機廠等工程之設計施工、採購、安裝、系統整合測試及營運與維修等工作，雙方以合作夥伴模式共同推動高鐵建設。

2.3.1 經費分攤與工作分工

軌道運輸具固定成本大、沈沒成本高及回收期長等特性，運輸本業之營運收入扣除營運維修成本後，其淨收入難以在短期內償付興建成本。據評估，高鐵營運後 30 年內的票箱淨收入約可償付 43%之建設成本(即自償率約 43%)。此外，政府並提供租稅減免、利息補貼及融資協助等優惠措施，以及高鐵五個車站站區開發權利，以提高投資誘因。經甄審結果，高鐵總工程經費 4,316 億元中，政府必須辦理事項金額為 1,057 億元，佔總工程經費之 24.5%；民間投資金額為 3,259 億元，佔總工程經費之 75.5%。

政府必須辦理項目包括在台北都會區與窄軌鐵路共構段鐵路地下化工程配合款、購地拆遷以及規劃設計與工程監督等費用。民間投資部份則包括高鐵機電工程、軌道工程、土建工程、車站工程、維修基地工程以及其他計畫成本等。

圖 1　高鐵計畫經費分攤示意



2.3.2 政府監督與協助

台灣高鐵係由民間機構負責建設執行及工程品質管控，惟政府仍須負監督與管理之責。此外，民間部分資金需向融資機構辦理借貸，為協助特許公司順利取得資金，並確保融資機構之債權，政府亦扮演融資與資產管理角色。另為確保高鐵工程品質與系統安全，政府與特許公司共同洽請一具公信與經驗之獨立公證公司(Independent Checking Examination Validation，ICEV)，對高鐵系統的安全與品質進行查驗及認證工作。

2.3.3 利潤分享

為提供投資誘因，政府提供特許公司多項獎勵優惠措施，惟高鐵建設仍屬公共運輸服務，經營盈餘當與全民共享。因此，台灣高鐵公司承諾將於營運期間每年提撥稅前盈餘 10%回饋政府，特許營運期間該回饋金總額最少為 1,080 億元，但無上限。

參、高鐵計畫內容概要

3.1 工程規劃

3.1.1 路線與車站

台灣高鐵路線北起台北，南迄高雄全長約 345 公里，沿途設置 12 個車站，如圖 1 所示。除台北（另設南港及板橋輔助站二座）、台中、高雄左營等車站位於既成都市發展核心區域，並與台鐵（現有傳統鐵路）及都會區捷運共站外，其餘桃園、新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義、台南等站，則位於現有都市之外圍地區，腹地廣闊，具開發潛力，可藉由高鐵建設同步促進並平衡區域發展。

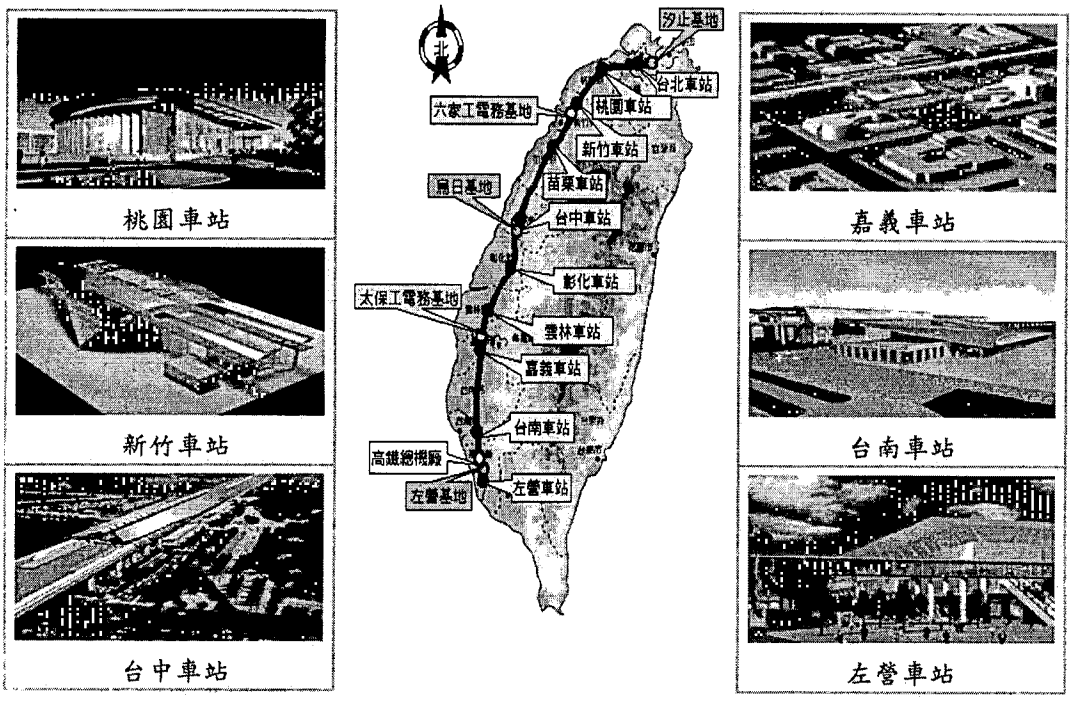


圖 2 台灣南北高速鐵路計畫路線

3.1.2 維修設施/基地

為滿足系統列車維修、過夜停留與清潔整備，及軌道、工務與電務維

修需求，本計畫規劃設置北部汐止、中部烏日及南部左營等車輛基地 3 處，並於高雄燕巢設置總機廠 1 座；此外沿線另規劃設置 5 處工電基地，供日常工務及電務維修作業使用。

3.1.3 土建工程

台灣地形山多、平地少，且西部走廊人口密集，土地高度利用，因此，高鐵全線結構形式大部分均採高架結構型式闢建。全線土建工程中，橋樑及高架橋段約佔 73%，隧道佔 18%，其餘 9%則採路堤/路塹型式。

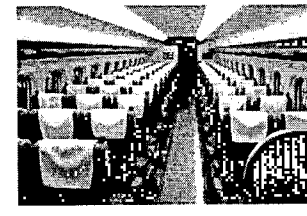
3.1.4 機電核心系統

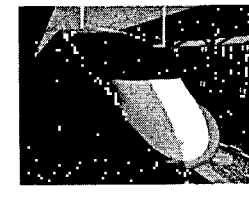
機電核心系統包括車輛、號誌、供電、通信、以及行車控制等子系統，由日本台灣新幹線企業聯盟（Taiwan Shinkansen Consortium, TSC）獲得採購合約，採日本東海道--山陽新幹線 700T 系車輛為參考系統，每組列車由 9 節動力車廂及 3 節拖車組成，並針對台灣之路線條件、地理環境、法令規範、地區需求及未來發展等調整。至電力系統係採架空電車線 25,000 伏特交流電，配備列車自動控制系統（ATC）、中央控制行車系統（CTC）。

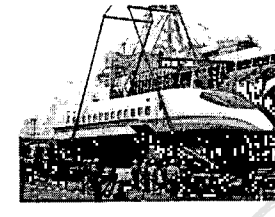
表 2　台灣高鐵 700T 型列車基本性能諸元

車型	台灣高鐵 700T 型
列車動力	E.M.U 動力分散式電車組（9 節動力車廂、3 節無動力車廂）
車體材質	一體成型雙層鋁合金材質
編成車廂數	12 節車廂編成（1 節商務車廂，11 節標準車廂）
最高營運速度	300km/hr
列車長度	304m
車體規格（長×寬×高）	25M×3.38M×3.65M
車廂座椅配置	商務艙：2+2（每排四個座椅） 標準艙：2+3（每排五個座椅）

資料來源：台灣高鐵公司網頁(http://www.thsrc.com.tw)







3.1.5 軌道工程

高速鐵路正線採用雙軌設計，1435mm 標準軌距，軌道中心距離為 4.5 公尺，軌道形式大部分採版式軌道設計，少部份則為傳統之道碴軌道，中間通過車站則規劃佈設正線及側線，俾供列車會車、待避及超車。

3.2 營運規劃

3.2.1 運量預測

營運規劃悉以系統未來運量之預估為基礎。台灣高鐵計畫自可行性研究開始即不斷經由市場調查分析，建立市場成長模式、旅次端點與旅次分佈模式、運具分配與轉移模式、路網指派模式等，據以推估目標年城際運輸需求總量起迄分佈，再依照個體行為運具分配模式理論，預測高鐵運量。按台灣高鐵公司 2002 年更新預測結果，高鐵營運起始年(2005)年全線平均日運量約為 14.8 萬人次，及至 2033 年則可達 32.5 萬人次/日左右。

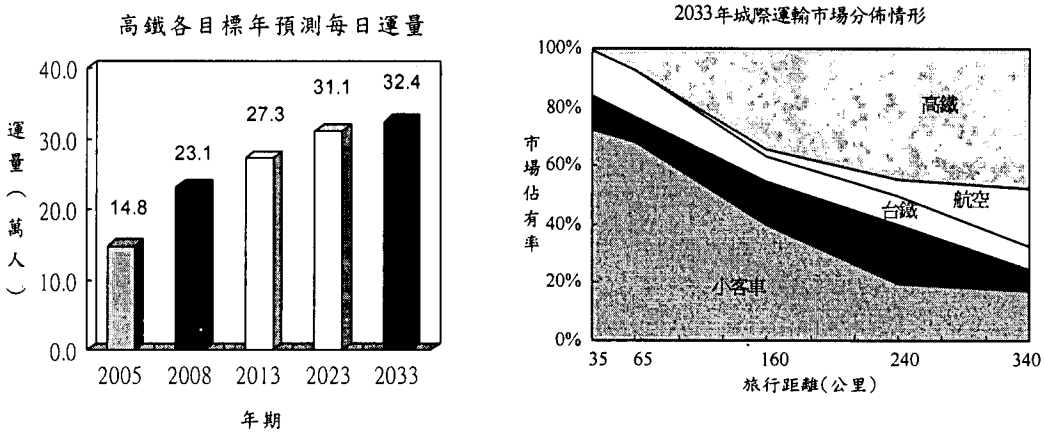


圖 3　高鐵運量預測結果

3.2.2 行車計畫

基於市場需求及路線維修考量，系統營運時間規劃自上午 6 時(首班車)至午夜 12 時(末班車)。經綜合評估運量需求、路線容量、列車調度、列車組數經濟規模等條件，規劃採跳蛙式(Skip Stop)行車計畫，其中台北至高雄左營直達列車之行車時間僅需 80 分鐘，每站皆停靠的非直達列車則需時

117 分鐘。至於列車班次數，於營運初期規劃每日平均單向 88 班，及至 2033 年則增至每日平均單向 139 班，詳表 3。

3.3.3 列車組數

列車組數係依據系統之尖峰時段運量需求、列車載客率、單程運轉時間、折返運轉時間、整備時間、維修備用組數等條件進行推估，台灣高鐵列車組數於營運初期為 30 組，至 2018 年則增至 51 組。

表 3　台灣高鐵營運初期列車計畫(停站模式、行車時間及班次)

停站方式	台北	板橋	桃園	新竹	台中	嘉義	台南	左營	行車時間(分)	平均每日班次(單向)
A 線	●						●		80	17
B 線	●	●			●		●		91	26
C 線	●	●			●	●	●	●	104	15
D 線	●	●	●	●	●	●	●	●	117	17
E 線	●	●	●	●					59	13

肆、相關配合計畫

高鐵多數車站位處新闢站區，為有效發揮高鐵於交通運輸及都市發展等多面向整合效益，政府在高鐵工程進行同時，即同步展開多項相關建設，其重要者包括高鐵車站特定區開發計畫、高鐵站區聯外道路系統改善計畫、高鐵車站聯外大眾運輸系統整合等。

4.1 站區聯外交通系統改善計畫

高鐵旅客均須藉由車站進出，因此高鐵站區聯外交通系統的良窳，直接影響未來系統營運。政府爰自 1998 年起即展開「高鐵站區聯外道路系統改善計畫」，計核定辦理桃園、新竹、台中、嘉義、台南、左營等站區 28 項改善計畫，總改善長度達 128.74km，總經費 396 億元，由高鐵局專案協調公路局、營建署及相關地方政府配合執行，均可配合於高鐵通車前完工。

至大眾運輸部份，高鐵站區都市設計階段即要求高鐵車站預留與台鐵、捷運共（構）站必要界面或通廊及設置站區公路客運轉運站，至與高鐵站區銜接之大眾運輸系統，包括公路客運、台鐵、捷運等，亦由高鐵局持續規劃並協調相關主管或運輸業者進行整合。

4.1.1 公路客運

提供各高鐵站區聯外大眾運輸基本服務，於高鐵通車營運前完成各站區公路客運轉運站之興建並整合接駁路線。

4.1.2 傳統鐵路

為充份利有傳統鐵路的路網優勢及其於未來高鐵營運後之剩餘運能，政府刻另案積極推動「台鐵捷運化計畫」，藉以改變台鐵功能定位，轉型以服務都會區內短途通勤運輸及區域中程運輸為主。高/台鐵共站車站包括台北、新竹、台中、台南及左營等，均可利用台鐵作為主要接駁運具。

4.1.3 新闢系統

配合規劃中都會區大眾運輸路網，優先闢建具高鐵站區聯外功能或可串聯高鐵、台鐵形成路網之路線。包括桃園站之「中正機場捷運計畫」、新竹站的「台鐵新竹內灣支線改善計畫」、台中站的「台中捷運烏日文心北屯線」、嘉義站的「太保嘉義公車捷運系統計畫」、台南站的「台鐵台南沙崙支線計畫」等均由政府另案積極推動執行中。

表 4　高鐵車站聯外交通系統改善相關計畫一覽表

站別	大眾運輸系統	道路系統
台北	台鐵及捷運轉乘（三鐵共站） 現有公車路線密集	既成道路系統完備
桃園	捷運轉乘（中正機場捷運線計畫） 站區公路客運接駁計畫	新闢道路 9Km（高鐵橋下、青埔中壢計畫道路） 拓寬 18.8Km（110、110 甲、113 縣道）
新竹	台鐵轉乘（台鐵新竹內灣支線計畫）	新闢道路 0.3Km（斗崙 3-6） 拓寬 9.15Km（118、120 縣道、

	站區公路客運接駁計畫	河濱道路、斗崙 5-17）
台中	台鐵及捷運轉乘（三鐵共站，台中捷運烏日文心北屯線） 站區公路客運接駁輸運計畫	新闢道路 17.4Km（鐵路北側 30 米路、生活圈 2 號、4 號路）
嘉義	太保嘉義公車捷運系統計畫 站區公路客運接駁計畫	新闢道路 24.6Km（高鐵橋下道路、太保嘉義 50 米路）、拓寬 22.9Km（台 1、163、164 縣道、嘉 58）
台南	台鐵轉乘（台鐵台南沙崙支線計畫） 站區公路客運接駁計畫	新闢道路 16.45Km（高鐵橋下道路）、拓寬 3.1Km（南 149、永康交流道特定區幹 3-1 號路）
左營	台鐵及捷運轉乘（三鐵共站，高雄捷運紅線計畫） 站區公路客運接駁計畫	新闢道路 2.75Km（站區東側道路、海光二村計畫道路、大中路快速道路匝路） 拓寬 0.3Km（重和路、重愛路、重忠路）

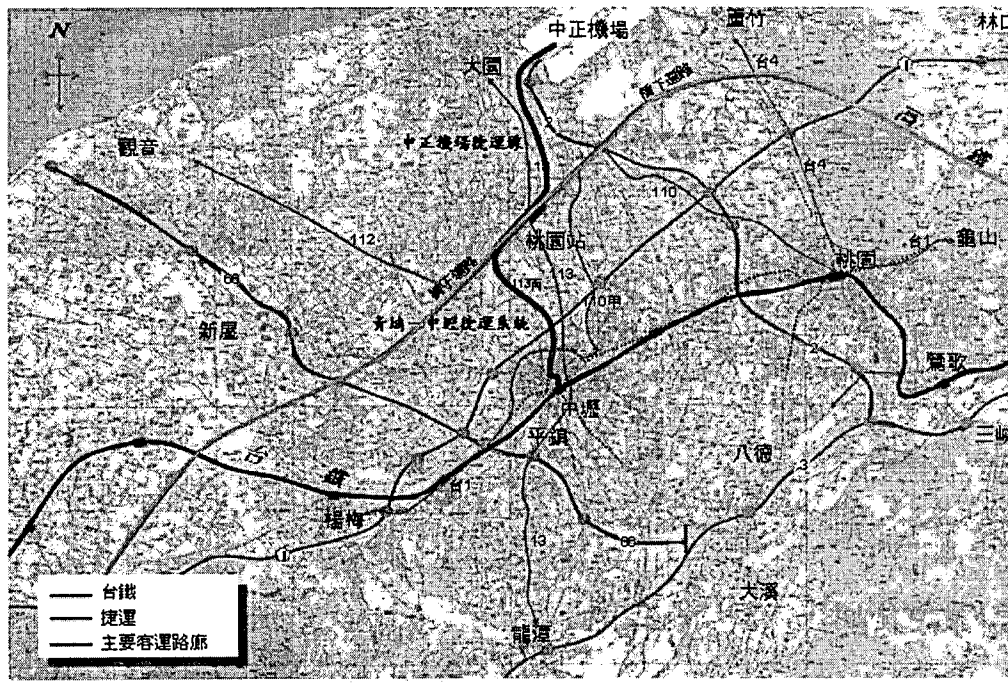


圖 4　高鐵桃園青埔車站聯外交通系統規劃示意圖

4.2 站區開發

除台北及高雄站外，高鐵車站多位於既成都心邊緣，政府乃於桃園、新竹、台中、嘉義、台南等站劃定特定區都市計畫，重新劃定特定區內土地使用類別，將原本屬於都市計畫範圍外之農業用地，賦予商業、住宅、交通、公共設施等用途，並透過區段徵收方式重新分配土地，藉以降低站區土地取得成本，並進行開發，以其所得效益辦理特定區內整地、道路、管線等公共工程，此外開發所衍生商業或居住活動亦可回饋高鐵運量。

表 5　車站特定區開發面積(單位：公頃)

車站	車站特定區	車站專用區	產業專用區
桃園	490.00	19.68	21.90
新竹	309.22	14.76	38.30
台中	273.35	29.43	15.23
嘉義	135.22	12.51	9.84
台南	298.93	16.73	47.16
總計	1506.72	93.11	132.43

4.2.1 車站專用區

高鐵車站專用區係提供特許公司興建高鐵車站、其他交通設施以及經營附屬事業之用，擁有開發使用權 35 年及附屬事業發展用地使用權 50 年，將引進大型購物中心、觀光旅館及辦公大樓等集客設施，以提高站區土地開發效益。

4.2.2 產業專用區

屬政府所有，由政府規劃開發策略，並徵求國內外民間投資者進行開發經營。未來將允許投資者經營高科技、文教休憩及相關工商服務等產業，以引進人潮與商機，促進車站特定區之繁榮發展。行政院並成立「高鐵新市鎮開發建設推動小組」專責督導高鐵車站特定區土地開發定位等相關事宜。

NATIONAL CENTRAL LIBRARY ROC 國家圖書館

4.2.3 其餘為住宅區、商業區及包括道路、公園、學校等之一般公共設施

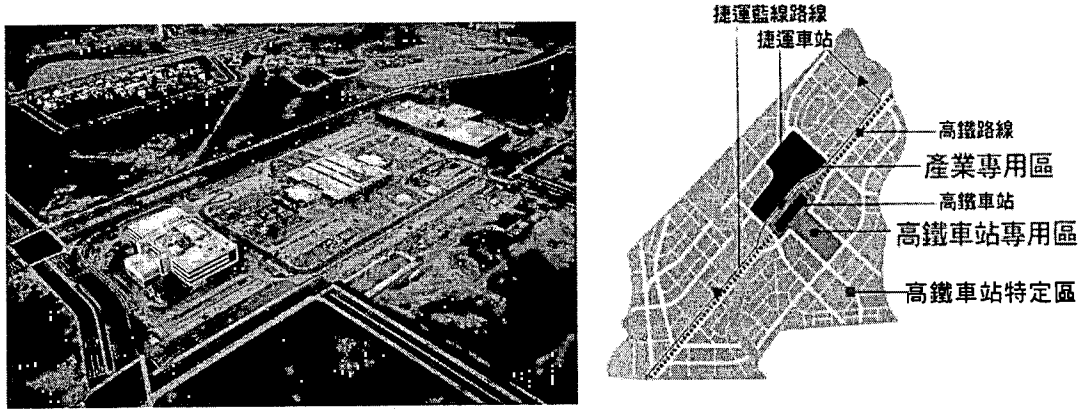


圖 5　高鐵桃園車站特定區示意圖

伍、預期效益

台灣南北高速鐵路路線全長 345 公里，沿線共設置 12 個車站，先於 2007 年 1 月 5 日通車至板橋車站，並於同年 3 月 2 日全線通車，臺北至高雄行車時間可由原先 4~5 個小時縮短至 90 分鐘以內。根據經濟評估結果顯示，高鐵計畫除提供城際運輸及促進都市發展等多面向功能外，於 30 年營運期間包括旅行時間、運輸系統營運成本、公路車輛肇事成本、空氣污染減少、噪音減少等可量化經濟效益約達 20,150 億元(1991 幣值)，內在實質報酬率(IRR)約為 9.55%，折現率 6%條件下之效益成本比值(B/C)為 1.75。至於總體經濟效益方面，按產業關聯分析結果，估計本工程興建期間，約可增加 3,998 億元之產出價值，創造 1,546 億元的國民所得，增加就業機會約 24.2 萬餘人次。

綜上，吾人對於台灣西部走廊的大眾運輸路網與發展、空間結構再造等課題，可以作以下的展望：

5.1 構建高效率大眾運輸路網

高鐵除具高速度運輸功能外，尚兼備安全、大量、準點、全天候等高水準服務特性，符合現代化運輸之經濟效率原則。不惟可解決西部走廊城際「運輸容量」問題和提昇交通「服務品質」，並可結合台鐵及都會區捷運構建一層次分明、功能完整的高效率大眾運輸網路，有效落實「發展大眾運輸」政策。

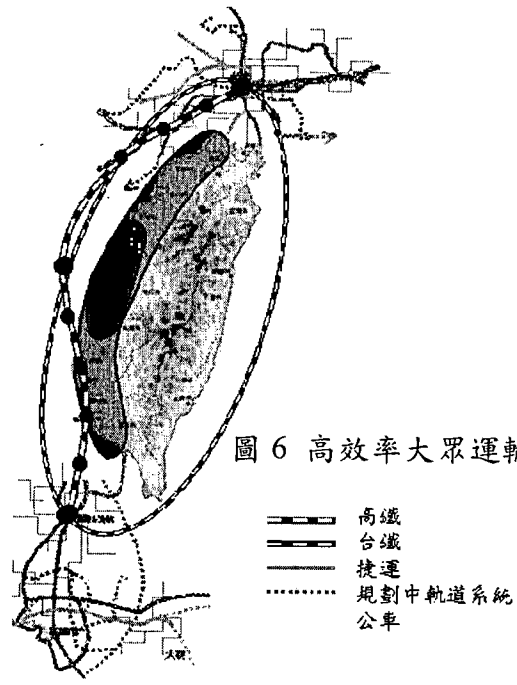


圖 6 高效率大眾運輸路網

5.2 有效發展大眾運輸

高鐵將北高旅行時間大幅縮短至 90 分鐘以內，尖峰時段每 4 分鐘密集發車，預期將成為台灣西部走廊商務、遊憩、返鄉等旅次的主要運輸工具。因此，高鐵通車營運之後，台灣地區各運輸系統當可藉此契機，重新予以調整、分工、整合，俾發揮運輸系統最佳整體效率。

高鐵：擔負西部走廊主要都會區間中、長程城際大眾客運服務，同時可發展功能導向運輸服務(諸如商務旅次相關電子ｅ化、網路、傳訊、會議等週邊服務等)。

台鐵：於西部走廊可發展都會區內捷運化通勤運輸(短程)、生活圈便捷城際運輸(中程)，必要時亦可擔任長程客運的經濟艙；另於東部走廊則擔負城際大眾運輸主幹、發展功能導向之觀光遊憩運輸；提供環島貨運服務、結合物流業發展策略聯盟。

捷運：提供都會區通勤運輸服務為主；並可串聯高鐵、台鐵，有效整合軌道系統，構建高效率大眾運輸路網。

公路：提供中、短途區域性客運服務及全面性的貨運服務。

航空：提供本島西部與東部之間、本島與離島間及亞太地區國際航線服務。
航海：提供本島與離島間客貨航線及東部與西部間貨運服務。

5.3 一日生活圈

台灣地區南北距離約 400 公里，在 1970 年代末高速公路完工後，西部走廊南北往來由八個小時大幅縮短為四個小時，形成目前北、中、南三大都會區的空間結構，並因此創造了台灣經濟奇蹟。未來將可望進一步被南北交通僅 90 分鐘的高速鐵路所突破，將再次發生結構性改變，形成一全區域均衡發展的巨型都會帶。配合車站特定區開發新市鎮，有效整合區域資源與經濟能量，奠立台灣經濟永續發展的基石，再造「西部新走廊，一日生活圈」。

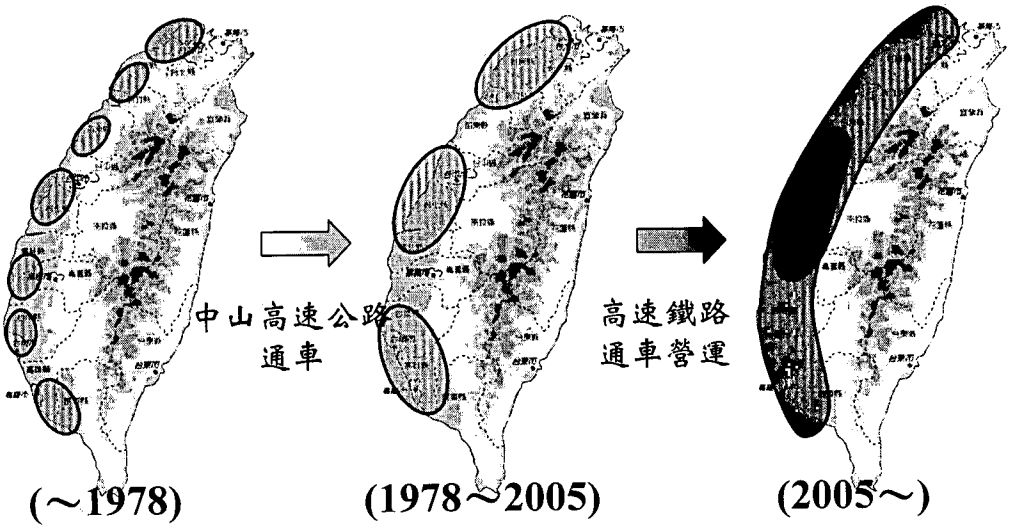


圖 7　西部走廊一日生活圈示意

參考文獻

1. 台灣西部走廊高速鐵路可行性研究，交通部運輸研究所，79.3。
2. 台灣西部走廊高速鐵路綜合規劃期末報告，交通部高速鐵路工程籌備處，80.10。
3. 國建交通建設計畫期中檢討，交通部，82.6。
4. 高速鐵路站區聯外道路系統改善第一次修正計畫，交通部高速鐵路工程局，88.11。
5. 台灣南北高速鐵路興建營運合約及備忘錄彙編，交通部高速鐵路工程局，89.7。

(97/10/16 收稿，97/12/8 第一次修改，97/12/11 定稿)

NATIONAL CENTRAL LIBRARY ROC 國家圖書館