

第三章 台灣高速鐵路之發展

第一節 計畫背景

有鑑於台灣西部運輸走廊之服務品質日趨惡化，加上其容量亦漸趨飽和，為了改善西部走廊長程運輸服務水準，與配合各都會區之捷運系統計畫以構成完整大眾運輸網路，行政院便於民國 76 年指示交通部辦理「台灣西部走廊高速鐵路可行性研究」，再經行政院第 2176 次院會審議通過後，於 79 年 7 月 2 日正式成立「交通部高速鐵路工程籌備處」，專責辦理規劃與執行有關高速鐵路建設事宜，爾後於 83 年 7 月 14 日經行政院院會列為 12 項建設之一，且正名為「建設南北高速鐵路」計畫，成為政府現階段最優先推動的公共建設之一。

為了因應高鐵規劃階段性任務的完成、用地徵收登記主體機關之需要與促成民間投資興建之需要，行政院於 86 年 1 月 31 日再將「交通部高速鐵路工程籌備處」改制成立「交通部高速鐵路工程局」，以 BOT (即由民間取得特許權，投資興建、營運一段期間後，將資產移轉給政府) 方式與台灣高鐵公司簽訂高速鐵路之「興建營運合約」及「站區開發合約」，分別特許 35 年期的路線興建營運與 50 年期的站區開發營運。

高鐵工程已於 89 年 3 月 27 日正式動工，不僅是目前全球最具挑戰性的一項交通建設計畫，也是民間投資興建規模最大的公共工程建設，建設總成本估計約達美金 150 億元，預計 2006 年年底開始通車營運，而依台灣高鐵公司估計，報酬率可達 14.9%，於通車營運兩年後即可達到損益平衡營運第 16 年後可回收所有投資成本。

第二節 路線規劃

台灣高速鐵路北起台北車站，南迄高雄左營全長約 345 公里，其路線跨越 14 個縣市，77 個鄉鎮、32 個都市計畫區，總用地面積廣達二千多公頃。營運初期有台北、板橋、桃園、新竹、台中烏日、嘉義、台南等八個車站提供服務，預計於 2010 年加入南港、苗栗、彰化與雲林四站。

而高鐵車站除了台北、板橋、台中烏日、高雄左營四站位於都會區內並與台鐵及捷運共構外，其餘南港、桃園、新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義、台南等八站均位於現有都市之外圍地區，需要以聯外交通路線與主要交通系統連結。若以本研究所採取的生活圈分類來劃分，設有高速鐵路車站的生活圈有台北、桃園、新竹、苗栗、台中、員林、虎尾、嘉義、台南與高雄等十個生活圈，表 3-1 整理了車站彼此之間的行車時間，板橋車站與台北車站位於同一生活圈內，行車時間為五分鐘，因此不列出板橋。

由於高速鐵路極速高達時速 300 公里，為了兼顧行車速度與旅客的方便性，高速鐵路未來將採取蛙跳式停車策略，共計有以下五種停站方式，並依照不同車種提供不同票價。

第一種為台北直達高雄左營；

第二種為台北經板橋、台中到左營；

第三種為台北經板橋、台中、彰化、雲林、嘉義、台南到左營；

第四種為台北經板橋、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南到左

營

第五種為台北經板橋、桃園、新竹、苗栗到台中。

表 3-1 高速鐵路各車站間行車時間

	台北	桃園	新竹	苗栗	台中	彰化	雲林	嘉義	台南	高雄
台北	-	15	27	40	42	55	63	73	92	82
桃園	15	-	10	23	42	58	62	75	94	92
新竹	27	10	-	11	30	46	50	63	82	80
苗栗	40	23	11	-	17	33	37	50	69	67
台中	42	42	30	17	-	10	18	28	47	44
彰化	55	58	46	33	10	-	9	16	35	50
雲林	63	62	50	37	18	9	-	11	30	44
嘉義	73	75	63	50	28	16	11	-	17	32
台南	92	94	82	69	47	35	30	17	-	13
高雄	82	92	80	67	44	50	44	32	13	-

資料來源：交通部高鐵局（2006）

單位：分鐘

第三節 站區開發

除了路線設置的直接影響外，高速鐵路帶來的另一重大影響便是車站特定區的開發，特定區係指為了配合高速鐵路之興建及帶動車站與地方發展需要，於桃園、新竹、台中、嘉義與台南五站周圍所劃定之都市計畫區，而對於每個車站特定區則有不同的規劃方向，表 3-2 整理了各個車站特定區之使用分區的劃設面積，每個站區都屬於 100 公頃以上的大型開發案件，可看出每個特定區開發都將對該地方帶來莫大的衝擊。

桃園車站特定區以「主題園區」(Theme Center)為規劃理念。預計未來會建置巨蛋主題活動園區、遊樂園區、商務中心、購物中心與觀光旅館等，將桃園站區發展為豐富且完整的主題園區。另外，配合桃園中正機場的連結，將高鐵桃園站塑造成兼具交通運轉與貨流交易的地方中心。

新竹車站特定區以「網路事務園區」(Net park)為規劃理念。不僅鄰近新竹科學園區，加上清大、交大、工研院等學術研究機構的配合，再結合周邊工業區，提供商務中心、商務旅館、購物中心等項目服務。將站區發展成交通、居住功能兼具的生活空間，同時也是高科技的獨特產業環境。

台中車站特定區以「城中城」(Newtown-in-Town)規劃理念，著力於都心的密集發展，於週邊開發購物中心、市場中心、觀光旅館、室內主題園區、智慧型辦公大樓等，匯集多項重大交通建設，讓高鐵台中站成為中部地區重大交通聯繫樞紐的核心。

嘉義地區長久以來面對人口外流、地方基礎產業沒有起色的問題，高鐵嘉義站通車後，期望於站區週邊開發休閒度假旅館、社區中心、娛樂中心等設施，協助嘉義地區發展成為「休閒度假區」(Resort Center)。

高鐵台南站區將以科技製造業為地方產業基礎，再配合階段性站區發展，於站區內設置購物中心、商務旅館、商務展示中心等設施，發展成類似新竹站區之南台灣「科技網路事務園區」。

表 3-2 高速鐵路車站特定區各使用分區之劃設面積

	住宅區	商業區	工業區	總面積
桃園青埔站	157.84	31.19	0	490.00
新竹六家站	104.48	19.45	0	309.22
台中烏日站	60.82	30.11	0	271.93
嘉義太保站	36.59	10.45	0	135.22
台南沙崙站	83.00	10.87	0	298.93

資料來源：交通部高鐵局（2006）

單位：公頃

第四節 小結

高速鐵路為台灣近期最重大的建設之一，政府方面經多次改組後最終以交通部高速鐵路工程局負責相關事項，而民間方面以 BOT 方式委與台灣高鐵公司負責興建並營運一段時間。在路線設置方面，車站全數位於台灣本島西部地區，數量則由原本預計的八站經地方爭取成為十二站，共計有五種停車方式，大幅縮短各地間的旅行時間。

除此之外，於桃園、新竹、台中、嘉義與台南五站區周圍劃設車站特定區，對於每個車站特定區均有不同的規劃方向，每個站區都屬於 100 公頃以上的大型開發案件，每個特定區開發可望對該地方發展帶來莫大的衝擊。