

篇名：

高鐵興建對於站區經濟開發的影響

(以板橋、桃園、新竹站為例)

作者：

王 菁 · 台北市立麗山高中 · 高二 4 班

林宛萱 · 台北市立麗山高中 · 高二 1 班

林亭妤 · 台北市立麗山高中 · 高二 3 班

壹●前言

一·研究動機

高鐵熱，無疑的已成為大眾的焦點，高鐵完成後，對週遭所帶來的利益與廣大影響，是否能結合地方人文、社會與產業特色，推動站區開發，以繁榮地方發展，並達成車站與站區開發相輔相成之功效，落實大眾運輸永續發展之理念等，都是很值得關注的。

台灣雖小，西部的人口移動卻非常頻繁，需要能夠節省時間的方法，到底高鐵對於沿線地區有何貢獻？以及對未來經濟發展的影響，我們希望能透過進一步的調查來了解。

二·研究目的

台灣地區之交通建設一直無法與區域或都市發展密切接觸，然而交通對於市鎮的發展來說，仍然是一大要素，因此，如何整合區域發展、都市建設與交通運輸系統，便是 21 世紀提升經濟與人口發展之重要課題。

本研究之目的為透過實際考察比較高鐵興建後土地利用之改變，並分析各站目前之發展狀況以及比較各站之差異。

三·研究方法

1.本研究使用次級資料研究法(secondary research)。

透過次級資料(Secondary information)的搜集，包括不同的資料來源，以及其他研究人員所蒐集或整理出來的資訊，其來源包括政府部門報告、業界研究、圖書資訊及企業組織資料等，並且由一個全新的角度來分析探討。

本研究探討的是高鐵興建後對於沿線地區的影響，並由地價之漲跌差異來分析影響其差異之原因，另外一個目的是找出國內航空與高鐵之關係，並由財務報表與各航空公司的應對方案，取出本研究所要之目的。

2.衛星圖影像分析與實地考察

利用 Google Earth 的衛星影像作為基礎，然後再以實地考察之方式探訪當地。

貳●正文

一、野外實察

1. 行前準備

野外考察事前的準備相當重要，因此我們擬定了下列的行前準備項目與內容。

A. 實察的方法：觀察該站區附近土地利用方式，並將其紀錄在地圖上。



圖一：確認實察範圍(板橋車站)

B. 實察地點的確認：用 google earth 查到該站的地圖，並將我們要實察的範圍圈出。

C. 準備底圖：到當地後需將土地利用的情形紀錄在地圖上以做先後的比較，所以準備衛星圖，而準備街道圖市爲了方便對照以及防止迷路。

D. 行程規劃與選定日期：確定前往的交通工具及擬定實察路線以免浪費時間

地點	交通工具	日期
板橋站	捷運及公車	2007/10/28
桃園站	高鐵	2008/2/2
新竹站	高鐵	2008/2/2

E. 準備實察用品：照相機、筆記本、雨具

2.實察過程

A.板橋站（搭乘交通工具：捷運、公車）

資料紀錄：紀錄站區附近的實際土地利用於衛星圖，並拍下正在興建的大樓與期施工告示牌確定施工日期

B.桃園站、新竹站(2008/2/2)（搭乘交通工具：高鐵）

資料紀錄：紀錄站區附近的實際土地利用於衛星圖，並拍下正在興建的大樓與期施工告示牌確定施工日期

二、資料統整

1.板橋站



圖二：板橋站土地利用

A.土地利用特色(密度極高)

a.轉運站：

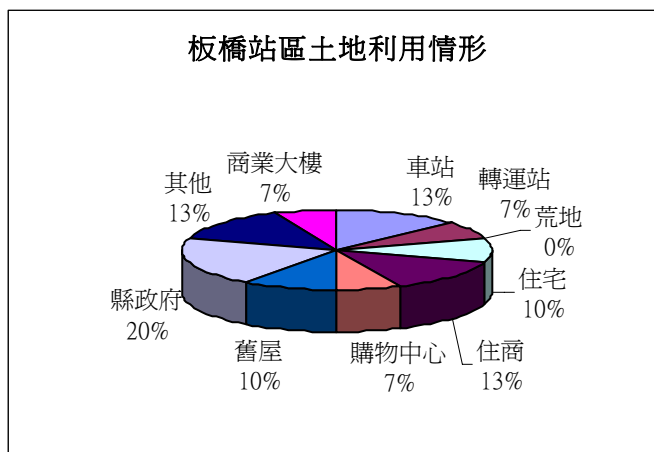
板橋車站為三站合一(高鐵站、火車站、捷運站)轉運功能極好，在旁邊還設有公車轉運站，隨時都有公車的來往。

b.建築物：

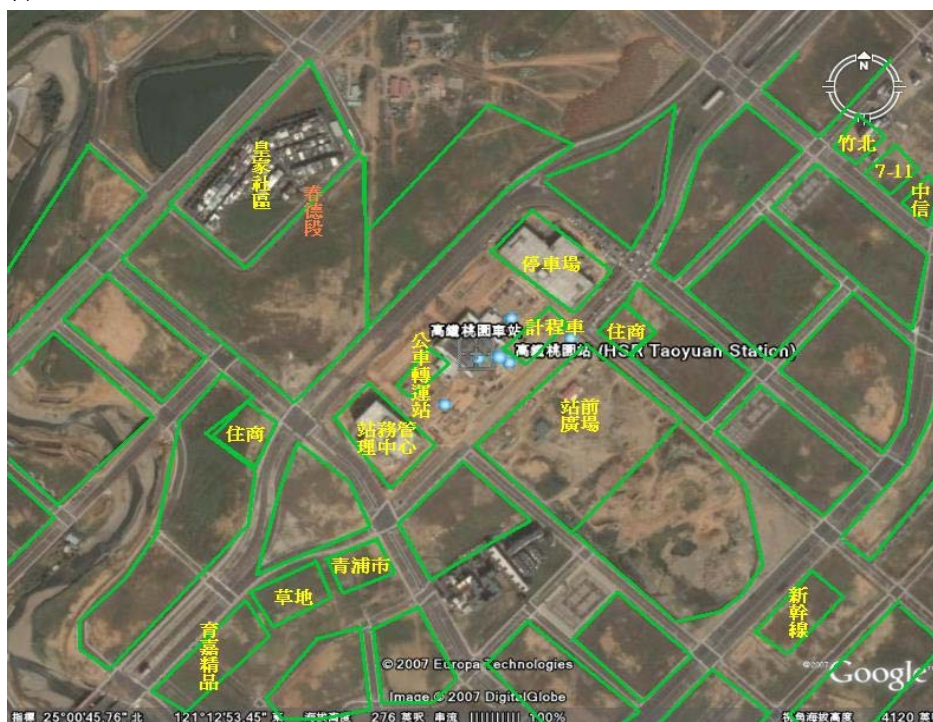
車站附近大部分是建好的新大樓和正興建中的大樓，也有少數老舊的公寓，形成強烈對比。現有遠東百貨、體育館等建築。

c.人文特色：

原先就有生活圈。



2.桃園站



圖三：桃園站土地利用（無標示地區皆為荒地）

A.土地利用特色

a.轉運站：

車站旁設有轉運站，其中公車轉運站主要是以往桃園中正機場居多，其他像是酒店接駁車也在此停靠。

b.未開發地區：

建築物非常的稀少，一眼望去幾乎都是荒地或著進行到一半的工程。

c.建築物：

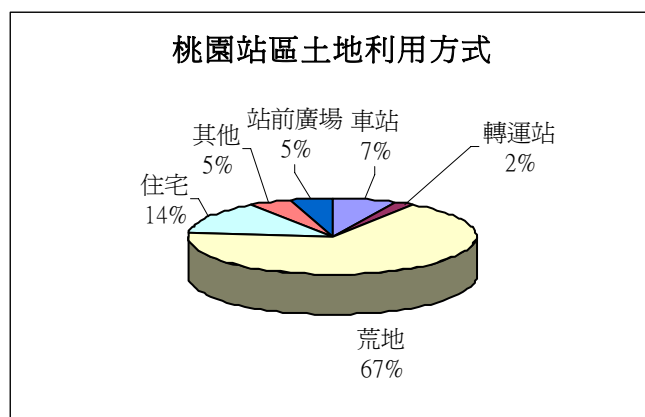
如上述，建築物稀少，大多數都是老舊公寓，有幾棟新蓋的住宅大樓，但是似乎也是尚未完工，亦無看見工程告示牌。

d.高鐵特區：

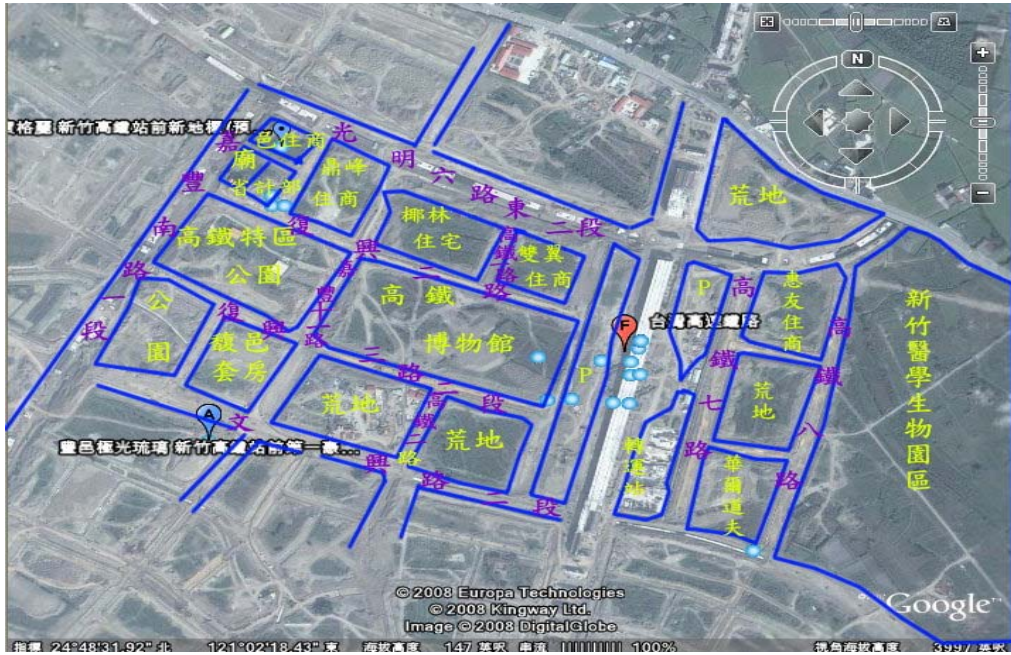
尚無特殊規劃區。

e.人文特色：

路上來往行人稀少，不動產門市極多，是以買賣土地為主，而非房屋。



3.新竹站



圖三：新竹站土地利用

A. 土地利用特色

a. 轉運站：

車站旁設有轉運站，有五輛以上的公車及許多輛計程車。(高鐵站到新竹市有30分中的車程)

b. 未開發地區：

有很多塊荒地。根據當地的說法，有些地主想等地價再上升一點在將土地賣出，賺取更多利益。

c. 建築物：

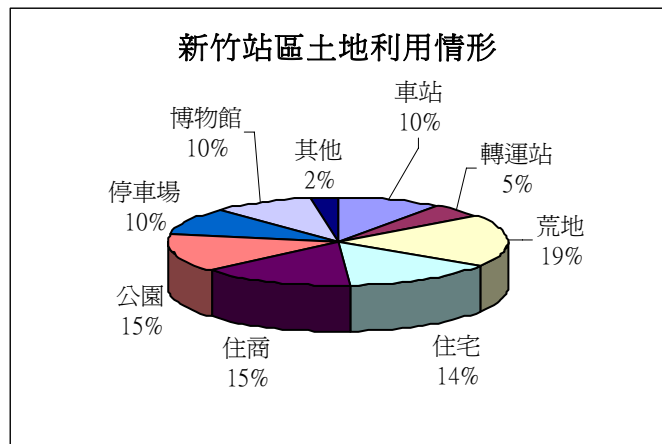
大部分是在興建住商合一的大樓但幾乎未建成，且由建築告示牌可以證明此地為新開發地區。除了大樓，另有設置審計部分部及新竹醫學生物園區在站區附近。政府可能有意將此區的規劃比照竹科。

d. 高鐵特區：

設有高鐵博物館及公園

e. 人文特色：

除了一些人在詢問住商有關房子的問題，其餘地方人煙稀少



三、比較與分析

蒐集完三站的細部資料後，我們統整出三個站的差異：

地點	土地利用密度	轉運站	新建建築物類型	站區規劃	機能	區域內人數
板橋站	高	V	多種	新板特區	高	多
桃園站	低	V	住商大樓	尚無	低	少
新竹站	中	V	住商大樓	高鐵博物館及公園	中	少

1.分析

a.範圍內土地利用的密度

地點	土地利用密度	說明
板橋站	高	站區內的每一塊地都已規劃好並開始著手建造
桃園站	低	附近幾乎還沒開始開發，幾乎都是荒地
新竹站	中	有開始件很多的建築物，但還是有荒地

三站中土地利用密度最高的是板橋站，站區附近沒有荒地。新竹站的土地利用密度次之，區域附近已開始著手規劃，但還是有大範圍的荒地。土地利用密度最低的是桃園站，站區附近將近 70% 都是荒地。

b.轉運站的設置與使用

地點	是否有設置	使用狀況
板橋站	V	使用非常的頻繁
桃園站	V	以通往桃園中正機場為主
新竹站	V	設置規模廣大但並沒有使用的很多

三個站都有設置轉運站，而桃園站與新竹站因與市區較遠，故轉運站通常都是以通往市區為主。板橋站原本就是市中心，轉運站可到各地。

c. 新建築物的類型

地點	種類	說明
板橋站	商業銀行、住商大樓、住宅大樓	住商大樓大部分下半部是商業用途而上半部是住宅。是最近興起的一種聯合建築
桃園站	住宅大樓	
新竹站	住商大樓(居多)、小套房、住宅大樓	

三個站區附近新建的建築物都以住宅與住商大樓為居多。板橋站因為於市區，故還有商業大樓的設置。等這些住宅與住商大樓建設好，將會帶進一批人口移入的風潮。

d. 站區規劃

地點	是否有站區特別規劃	說明
板橋站	V	新板特區
桃園站	X	尚無特別規劃區
新竹站	V	高鐵博物館、公園

三個站只有板橋及新竹站有明顯看出有高鐵特區的規劃，尤其是新竹站。桃園站並沒有明顯的規劃。

e. 機能

地點	機能高低	說明
板橋站	高	各種建築物都有(百貨公司、住、商、縣政府)且交通方便
桃園站	低	還未開發
新竹站	中	只有住商大樓、公園

三個站中以板橋站的機能最高，新竹站次之，桃園站為最低。板橋站什麼都有，生活圈已相當完整。桃園站附近則還未開發。新竹站有多棟正在建置的住宅與住商大樓，且有占地很大的公園正在建，有的房子還特別建在公園旁。

f. 區域內人數

地點	人數多寡	說明
板橋站	多	除了正在建屋附近人較少其餘都很多
桃園站	少	幾乎沒有人
新竹站	少	只有少數工人及幾位詢問住屋的人

三個站區附近已板橋站的人數最多，新竹站與桃園站都人煙稀少

參●結論

經過野外實察及比較分析，我們得到高鐵站區附近土地利用的幾項特色

1. 由土地開發的狀況可以推斷出此區是因高鐵站的設置而興起的。
(新建的建築、新路名 ex：高鐵八路)
2. 不同站區發展狀況差距相當大。
3. 站區附近新建的建築以住宅與商業大樓為居多。
4. 除了板橋站，其他兩個站都設在離市區很遠的地區，似乎政府有意要拉近城鄉差距。
5. 三個站都有設置轉運站，顯示轉乘的重要性。
6. 站區附近還有很大的空間可以發展。
7. 新建屋住商合一的大樓站很大的部分，是新建築的趨勢。

大體而言，板橋站的開發最為完備，站區內每塊地都已規劃，並開始著手建造，相較於此，桃園和新竹站多為荒地，桃園站區尤勝。現有人口數明顯差距，未來幾年內還有待觀察。

新竹站區附近，因原先未開發，高鐵站興建以後始有完善的規劃，許多公園和大型公園等，已可推定位來此區將有愜意的生活環境。

但由於高鐵的乘車費用非常高，若用來每天通勤，會由龐大的支出，這是否會影響站區人口的進住與其他商業發展是一個值得討論的問題。