

以城市競爭力理論分析新北市改制後之發展策略

摘要

今天全球的大城市都面臨著同樣艱難的問題，包括擁擠的住房，交通，環境，基礎設施嚴重不足，預估2050年時全球人70%將集中在城市。但許多城市都在處在經濟衰退相結合人口老齡化的狀態。老化的城市往往遠離了普世的期望：自由，創造力，機會和繁榮的願景。在這種情況下，我們面臨的挑戰是把重點放在城市治理變革和轉型，城市應作為創新的環境，需樣更多利益相關者參與，通過城市居民的選擇，城市居民做出決定，改變對塑造一個更美好，更具多樣性風貌的城市，城市居民可塑造自己的未來，建構一個理想的未來願景。如何完善城市治理，建立城市競爭力已成為當今全球一門顯學。

本研究旨在運用「城市競爭力理論」，以新北市為例探討，改制實行即已屆四年，新北市應如何建立更開創持續的競爭優勢，在發展策略及資源分配問題及如何建立持久競爭力等提出可行建議方案。

關鍵詞：城市競爭力、發展策略、近畿城市

Key words: Urban Competitiveness, Development strategy, Urban reforming, Urban around Capital

第一章 緒論

第一節 研究緣起與動機

根據「聯合國人口基金會」(United Nations Population Fund)¹統計，世界各國城市人口已超越鄉村人口；預計到 2030 年，全球城市人口更可望進一步突破 50 億大關。台灣的開發發展史進程，是由南而向北部發展。明鄭王朝驅逐荷蘭人收復台灣，從登陸台南鹿耳門開始，而滿清治台後期，開發重心漸往北移，劉銘傳在台首建鐵路，建有線電報系統等，皆從基隆、台北開始往南建設，西元 1887 年台灣建省之後，省治所在地即設在今台北市，日人據台亦同，政經中心設在今台北市，惟整個台北盆地，從經濟地理觀之，日人以設立台北州管轄各廳(同今縣層級)為治理機制。國民政府接收台灣，初則承襲日人舊制，幾經變動後，從原台北州分出省轄市台北市，台北縣，基隆市，宜蘭縣等，民國 57 年將原台北縣士林鎮、北投鎮、景美鎮、木柵鄉、內湖鄉、南港鄉等劃入台北市，同年 7 月 1 日原省轄市之台北市升格為院轄市，經過 40 年發展後，台北市人口超過 200 餘萬，而台北縣人口更超過 300 萬。由於同屬於台北盆地經濟生活圈，但卻因直轄市與省轄縣地位不同，財政收入與分配與人口數呈不同比例，且差異甚大，在民國 76 年解除戒嚴體制後，台北縣民間要求升格之聲漸大，目的企望藉由升格能增加財政收入，在 2005 年臺北縣長選舉中，國民黨與民進黨候選人之主要競選政見都鎖定當選後爭取升格，候選人有主張併入台北市升格，另有之政見為單獨升格。民國 97 年總統選舉，總統當選人馬英九的競選政見是建立三都十五縣，惟主客觀各種因素激盪下，最後於民國 2010 年 12 月 25 日產生台北市、新北市(原台北縣)、台中市(加併原台中縣)、台南市(加併原台南縣)、高雄市(加併原高雄縣)等五個直轄市。台北市為中央政府所在地，自然為政治、金融等中心為特色，台中市為中部政經中心，而台中為精密多元加工機產業中心已是鮮明特色，台南升格為直轄市理由為「文化重鎮」，高雄市為台灣南部政經中心及空海港門戶。新

¹ 網址：<http://www.unfpa.org/public/>。

北市無台北盆地之政經中心地位，雖有八里台北港，但該港定位為基隆港之輔助港，及砂石專用港，空運要經台北市之松山機場或鄰縣之桃園機場，新北市雖有許多工業區，如五股、新店、樹林、二重、土城、林口等工業區，但多為中小企業。新北市雖有許多觀光資源如淡水、烏來與野柳等，但相對於台北市擁有故宮博物院保有千年寶貴中華文物馳名全球，101 大樓曾是耀眼全球第一高樓，奢華高檔消費區在台北市東區。新北市相對於台北市猶如一個近畿市，雖然改制為直轄市後組織員額編制、預算可以擴大，但新北市的特有城市競爭力為何？如何強化新北市之城市競爭力？應採取何種城市競爭力發展策略？以上都是本文所關注焦點，透過文獻整理，論證分析整理，企望能對以上問題得到解答，進而研提相關對策建議。

第二節 研究內容及範疇

壹、城市競爭力理論與發展策略

欲評估一城市之競爭優勢，先要有一合理之策略方案，然考諸相關文獻發現，鮮有兩個城市具有一模一樣的特色，所以並沒有一套放諸四海皆準的城市競爭力評估策略方案，本研究嘗試從文獻整理中，梳理出近畿市型態城市競爭發展模式，篩選出具可行方案。

二、建立新北市競爭優勢與發展定位

透過議題 SWOT 分析，建立新北市未來發展可行定位方案選項。

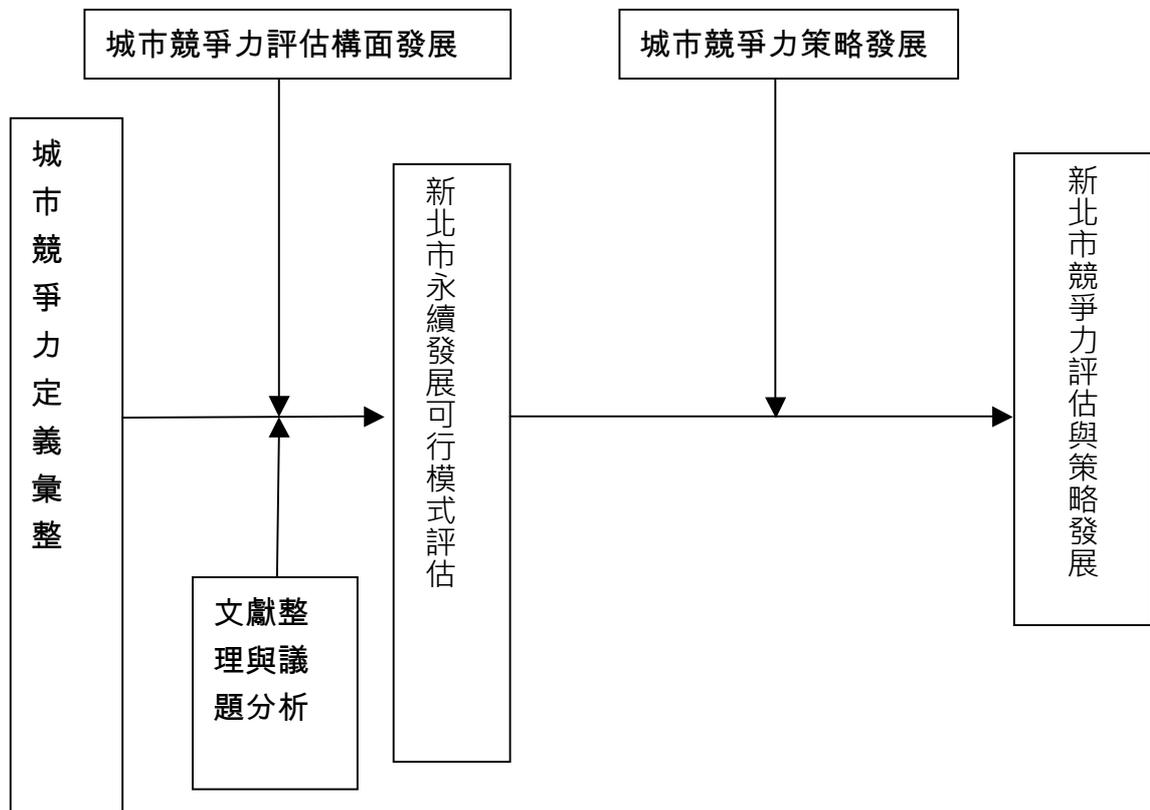
三、評估新北市發展競爭力可行策略

以東亞國家首都—近畿發展模式，借助評估篩選出最佳新北市發展策略選項方案。

第三節 理論與研究方法

Mori Memorial 基金會每年出版: *Summary of the Global Power City Index*”，第一次全球城市競爭力指數在 2008 年發布，Mori 紀念基金會即大力通過媒體及網站的全球推廣其評估結果，應邀出席在紐約，上海，馬德里等眾多城市的國際研討會。該評估調查的模式已收到良好果效，在世界各地激勵了先進的研究機構積極對城市競爭力的話題進行大量研究與討論。

Nigel Harris(2007)在世界銀行(World Bank)贊助下曾對拉丁美洲主要城市之競爭力分析與發展策略進行研究，在研擬研究架構之前，將針對本研究的若干重要名詞進行界定說明。「城市競爭力」意涵，是指部分源自傳統「以國家為主體、著重經濟要素」之相關指標概念，以城市競爭力構面發展篩選出新北市永續發展競爭力評估指標，透過 SWOT 分析，發展新北市城市競爭力策略，篩選最佳發展定位與策略。



第二章 文獻回顧

第一節 城市競爭力理論相關研究

Michael Porter 曾指出：「在國家層級上，競爭力的唯一意義就是生產力（productivity）。國家基本目標是提供人民高水準生活，實踐能力則來自於勞動與資本等國家資源所得到的生產力。」，競爭力應可總結為一國或經濟體擁有足以吸引、維持與擴張其經濟發展的能力。自從學者Porter發表「鑽石理論」說明國家競爭力之後，非常多的文獻進行一系列實證研究，完備此一理論。然而從學術角度觀察，所謂城市競爭力迄今卻未有較完備的發展，主要原因甚多，城市競爭力的定義的內涵是甚麼即見諸多端，一國中央政府所在地往往即形成大都會，但中央—地方體制建構就涉及權力平衡關係，而討論國家和城市之間的權力平衡關係是另一個值得討論的課題。不同城市賴以為成的因素，有來自於歷史文化如倫敦、巴黎，有來自於優越地理位置如香港、上海，其他則先不在此贅言，儘管全球化效應探討通常定義在國家層級，人口往大都市集中是一個全球趨勢，城市大型化的可能性越來越大，是未來歲月中全球企業注意的焦點。這種趨勢呈現的是全球城市化進程、迅速和持續進行中，其結果使得超過一半的世界人口生活在城市中，全球城市往往創造其國內生產總值的 80%以上。

在全球化發展驅動下，廠商要尋求積極的要素，例如廉價的土地、良好的航運空海港口和低成本勞動力等，無可避免地會在不同的城市間作資源配置選擇，例如技術創新公司吸引高技能的畢業生，發展他們的下一代產品，跨國公司在全球布局，決定何者為研發中心、製造中心、物流中心等，其結果造成在同一部門，如消費品，甚至公司會發現不同的城市有吸引力。例如全球奢侈品牌的公司，路易威登會考慮購買力的當地居民，以及時尚風潮，與城市的相關性，而低成本的手機手機製造商可能會專注於原始的人口增長作為關鍵指標。而紐約和倫

敦兩者都視為時尚與金融服務樞紐為關鍵指標，Deas and Giordano公司在選擇以城市宏觀的要素（經濟、政治、環境和社會）競爭性的量化指標（商業創新和增長、人均生產總值(GDP)、辦公室租金、失業率）相匹配的比較評估結果作決策。這是九十年代末期的開始出現城市競爭力排名順序的由來。(Beggs,2002)。

Peter Hall 早在上個世紀六〇代的著作「世界城市」(The World Cities)中，已對全球城市或世界城市做了超越經濟層面的廣泛定義。他認為所謂的世界城市具有下列特性：一、通常是政治權力中心；二、更是國家的貿易中心；三、是主要銀行的所在地與國家金融中心；四、是各類專業人才匯集之地；五、是資訊匯集與傳播的中心，擁有發達的新聞媒體與出版業總部的聚集；六、擁有眾多人口，且其中包含相當比例的富有階級；七、隨著製造業向海外擴張，娛樂業成為城市另一項主要的產業。

依Cellini (2000) 研究 1970年代 以15 個行業和每個受雇者附加價值，在46個歐洲城市進行的比較研究，研究區分從"結構性效應"產生的差異（部門組成的輸出）和"競爭影響（生產部門內部的變化）。研究的結論是城市競爭力開啟市管理局支援互補的資產— 基礎設施、高素質的人力資本、創新環境和集聚經濟城公司的能力。

由經濟和相關的指標可區分大型城市色如下：

- 金融與技術服務業中心 ；
- 海、空氣、道路、鐵路 ；
- 通信和資訊中心 ；
- 旅遊中心 ；
- 集中的零售貿易和市場 ；
- 聚焦於高等教育、研究和發展 ；

— 聚焦於服務的醫療、文化、體育中心等。

以上涵蓋城市的經濟核心和其銷售和服務的能力、形成市場的能力。這些指標可以連結到城市其他指標，包括全球產業競爭相關的基礎設施、品質和成本的勞工供應；和的外部性負面指標（交通擠塞、污染、犯罪和安全等）。

Saskia Sassen 也進一步提出「世界城市」的四大功能特徵：

- 一、重要國際經濟組織的所在樞紐；
- 二、城市內專業與服務導向（金融與財務）的企業取代傳統的製造生產，成為產業經濟的主體；
- 三、處於產業鏈中生產與創新的領導地位；
- 四、擁有商品與創新的市場。

根據其定義，上個世紀八〇年代崛起的新型態城市，如紐約、洛杉磯、東京、巴黎、法蘭克福、阿姆斯特丹、蘇黎世、香港、新加坡、聖保羅與雪梨等，皆屬於「世界城市」。

Manuel Castells 在（*The Rise of Network Society*）一書中主張，網絡社會已取代工業發展型態的城市社會現況，成為控制與指揮其他區位的中心，也就是數位城市的概念，將主導城市的發展。Richard Florida 在人力資本理論的基礎上，提出「創意資本」理論。他提出以創意階級為主的「創意城市」（Creative City）來作為帶動城市產業發展的論述。他認為擁有科技、包容與人才（Technology, Tolerance, Talent）的「三T」環境，最能吸引創意人力移入，進而創造具競爭力的「創意城市」。可見，與國家相較，城市的定位與特性更鮮明，不同類型與定位的城市擁有不盡相同的特性與具備不同的要素。當然，這些定位不同的城市所具備的要素，是否必然轉化為其競爭力仍有待進一步探究(江啟臣，2006)。

80年代初期，許多美國城市面臨破產與發展困境，此時行銷大師Kotler運用企業行銷手法轉移到城市的，帶動城市行銷及城市競爭的研究。城市造競爭力遂

為學術界與實務探討重要課題。「行銷」(marketing)的概念原來已廣泛應用於各個領域，包括商業行銷、企業形象建立、甚至於非營利組織社會運動爭取認同、民主選舉到國家意識等；在都市經營管理的領域中，係為了突破地區發展困境，使地區規劃能夠獲得全面的認同，以促進地區的成長（施鴻志，2000）。

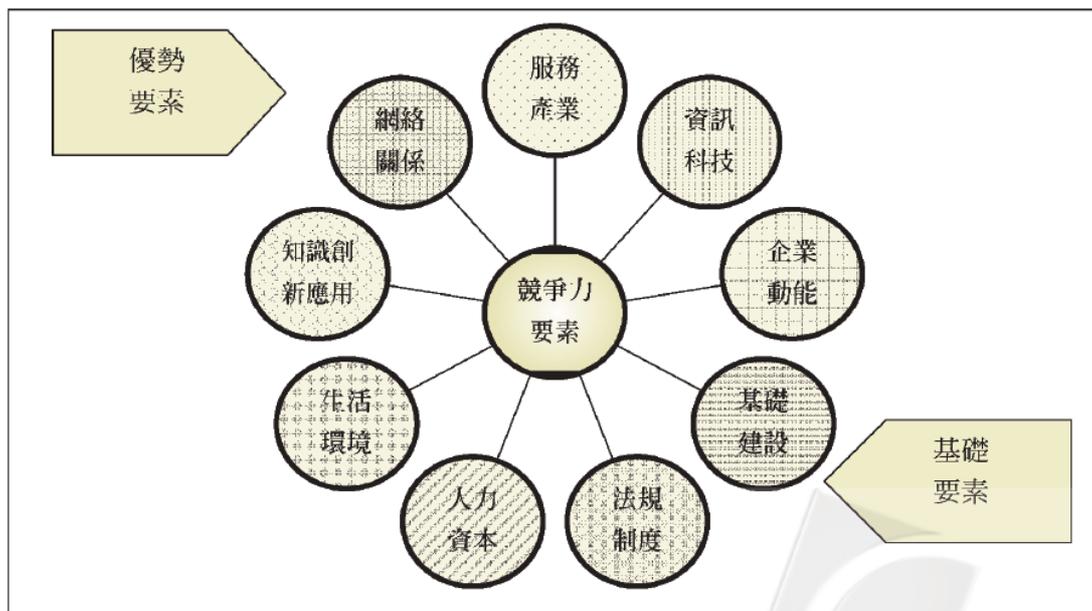


圖2-1 全球化下城市競爭力指標圖

資料來源: 江啟臣, 全球化下城市競爭力指標之探討, 研考雙月刊 30 卷 5 期, 頁 36, 2006.10

Kotler 曾針對城市使用行銷手段以突破地區發展困境之論述寫成專書「Place Marketing」，自此運用行銷理念於城市經營管理領域乃獲得一廣泛回響並有較為具體完整的輪廓，每個城市可看成是一經濟體，產業結構不同，因此城市競爭優勢是一種相對的概念，指城市間整體發展條件的差異，所涉及層面包含城市裡的硬體及軟體環境，而城市競爭力則是城市整體發展條件差異的表現結果。（Kotler，1993、2002）

表 2-1 有關城市競爭力的定義學界曾研究整理如下表:

作者	
----	--

Kresl (1995)	都市競爭力不僅是經濟的成長，而是在經濟發展的過程中，能創造出令人滿意的特質。
Jensen-Butler (1996)	認為都市競爭的成功來自於創造所得成長的能力。
Lever (1999)	指城市製造財貨與勞務，並分配於廣大區域、國家與國際市場的等級能力，同時增加實質收入、改善民眾生活品質，並以永續經營方式促進發展。
Lever & Turok (1999)	指都市可生產出適合區域、國家或國際市場的產品或服務，同時增加實質所得、提高市民生活品質及永續不斷地成長。
Begg (1999)	都市競爭力即是指都市經濟績效 (urban performance) 以及保持市場佔有率。
黃文櫻 (2000)	指城市在經濟競爭的環境中，本身具有能吸引人口、廠商及經濟活動聚集的特性。
Iain Deas ,Benito Giordano (2001)	將都市競爭力概念化的說明，包括城市資產 (經濟環境、政策與機制環境、實質環境、社會環境) 與競爭績效 (企業運作績效、區域發展績效)。
陳冠位 (2002)	包含生活、生產、生態等三向度，為產業經營與城市整體發展成果。

資料來源: 陳韋妏，2003

第二節 城市競爭力指標

壹、城市競爭力指標由來

目前投入競爭力研究的學術文獻相當多，其中有不少文獻反映出競爭力在定義與實用性方面的不確定性，一方面，它常被用在較不嚴謹的口號中，欠缺明確的定義（Rapkin and Strand, 1995，Rinehart, 1995；Randles and Davis, 1998），雖然對競爭力分析的變數有一致公認標準（Begg, 1999），但仍然存在一些顯著性的、沒辦法解決的，圍繞在競爭力正確的定義、詳細的概念及其可能量化的方法（Georghiou and Metcalfe, 1993）。

許多有關競爭力的探討則是圍繞在其概念能否被運用於超出個別企業之外不同尺度的地理空間單元（Deas and Giordano, 2001），波特（1990）主張國家競爭力應是反映在不同形式之政策績效，它包括總體經濟政策、國家的勞力與資源之質與量的政策影響、產業政策、經營管理技能的實踐（部份包含國家政策、制度的效能，及非實質面的文化與認知態度），這些因素均影響國家競爭力，雖然，波特對不同競爭力的詮釋並不盡完全，但其證實國家對地方發展之政策干預所扮演角色之用心，在其研究中表露無遺；為維繫地方特有產業群聚的競爭優勢方面，提出教育與培訓指標，這些群聚的產業在全球經濟領域中有其競爭優勢，這是波特提出伴隨國家競爭優勢之部份明確的地方性干預成果。

貳、評估指標設計

遠遠超過現在的世界人口的一半生活在城市里，產生全球國內生產總值的80%以上，從全球商業計畫戰略角度來看，已經著重在一個城市，而不是一個國家。有鑑於許多城市的快速增長和發展，尤其是在新興經濟體如中國和印度的企業，城市之間的競爭投資及人才爭奪戰只會更激烈。所以僅就人口或土地規模而言，不一定能確認個城市的增長潛力，所以雖然一些大城市，如紐約和東京，百

年來至現在都是非常有影響力，但也有規模較小的如香港和新加坡，近年來也已經把自己作為全球競爭力中心。

城市競爭力是一個綜合的概念，雖然經濟規模和增長是重要和必要的，其他的因素也是一個城市的整體競爭力，包括其當地政府業務執行力和環境保護、人力資本品質和確實生活品質。這些因素說明一個城市除了維持高經濟增長率外，但還創建了一個穩定、和諧的商業和社會環境。Economist Intelligence Unit (EIU) 是一個研究世界主要城市競爭力的智庫單位。EIU 受花旗集團委託進行對120個世界主要城市競爭力的排名。EIU 的研究團隊建立全球城市競爭力指數、進行分析和出版報告，而且報告中研究結果和所表達的意見不受贊助商的意見。

EIU的研究，針對兩個主要範疇：以八個不同類別的競爭力和 31 個別的指標來比較世界主要城市群 120 間競爭力。這些城市總體約占全球經濟的29%，與美國\$ 20.2trillion 的國內生產總值。

本研究認為「城市競爭力指標」定義為證明城市能夠吸引資本、企業、人才和觀光的指標，主要類別為：經濟實力、人力資本、政府機構的執行力、金融環境成熟度、城市聲望知名度、實體建設、環境和自然災害與社會和文化性質。

第三節：城市優勢競爭策略

城市競爭力可從行銷的角度探討，要素組合能強化城市行銷成功的機會，學者江啟臣、黃富娟曾就全球化下城市競爭力指標之探討『為因應全球快速變遷的環境與全球化的發展，近年來各國紛紛採取措施以提振所謂的國際競爭力。學者與國際機構也開始對「國際競爭力」做出定義。例如，Michael Porter 曾指出，「在國家層級上，競爭力的唯一意義就是生產力（productivity）。國家基本目標是提供人民高水準生活，實踐能力則來自於勞動與資本等國家資源所得到的生產力。」「世界經濟論壇」（World Economic Forum, WEF）則將經濟體的競爭力定義為「在永續的基礎上，能夠持續性的達成高經濟成長的能力」；而瑞士洛桑「國際管理學院」（International Institute for Management Development, IMD）公布的「世界競爭力年鑑」（World Competitiveness Yearbook）則將國家競爭力定義為「一國在其經濟與社會結構中，透過操控原有稟賦與附加價值的程序、對內吸引力與對外開拓力，以及國際化形塑國內型經濟，來增加附加價值，進而增加國家財富的能力」。由這些觀點來看，競爭力應可總結為一國或經濟體擁有足以吸引、維持與擴張其經濟發展的能力。而國家為因應國際競爭環境的劇變，也產生治理上的變革。首先是八〇年代以降的小政府主義促成國家權力的下放，而城市作為地方治理的基本單位，則成為國家競爭架構下的重要環節。此外，晚近「全球治理」觀念的興起，城市也被視為是其主要的行為者。質言之，隨著國際趨勢的變革，研究文獻對於城市與經濟發展的關係，也產生了新的詮釋。從上個世紀七〇年代開始，不少等學者即著手探討資本化的產業發展與城市的關係，進入八〇年代，扮演國際政經要角的世界城市（world cities）或是全球城市（global cities）成為議論焦點。其主要論述在於探究近 20 餘年來，新產業分工模式（New International Division of Labor）下國際競爭力的重塑，而城市化（urbanization）的發展促成資源集中，亦成就了城市作為國家競爭軸心的角色。」（江啟臣等,2006）。城市可看成是一個系統且能夠偵測環境的變化速度以及系統本身產生建設性的反應機

制，整合目標與資源，迅速籌備計畫與行動（Kotler 等，1993）。這個城市競爭力建立系統應該注重五項工作，策略性的規劃過程利用這五個步驟來解決問題，這五項包含：1、城市診斷（place audit）；2、遠景與目標建構（visions and goals）；3、策略構想規劃（strategy formulation）；4、行動執行計畫（action plan）；5、計畫執行與控制（implement and control）（Kotler 等，1993）。

陳冠位的研究指出「永續發展概念最終落實於地方行動，以一個城市為主體的永續性則以發展「永續城市」為目標，列入城市發展重點策略。對所謂「永續城市」在產官學界雖各有不同的詮釋，但重視人類發展環境與生態系統間的平衡，其出發點是不變的。為實際推動永續城市之發展，實有必要進一步確認永續城市之實質運作方式與影響因素，導引城市的發展從過去追求經濟成長邁向環境永續的方向調適，在經濟成長與環境永續間尋求一平衡點，使城市的發展除了具備全球競爭的視野，更能滿足世代間對環境資源永續利用渴望。由永續城市發展模式的演進，與傳統城市發展模式分別就城市系統、能源系統、環境系統、技術系統等四個層面進行比對，以利有效的掌握其發展特質，作為後續在指標系統建構及擬定發展策略時之參考基礎。」，依此概念有學者將城市分為以下兩類：傳統城市與永續城市，城市發展模式為競爭力基礎，因此何者為適宜指標，與形塑城市競爭力有高度連動關係。（陳冠位，2002）

表 2-2 傳統城市與永續城市發展模式之比較表

	傳統發展模式	永續發展模式
城 市 系 統	都市 - 集中型之工業區位 (urban-concentrated)	區域 - 分散型(regionally dispersed)之 工業區位
	製造導向(manufacturing oriented)	社會群體導向(community -oriented)
	注重短期之經濟成長	注重長期之經濟發展
	商業導向 (commodity-oriented)	保護導向(conservation-oriented)
	消費趨勢(consumption-driven)	消費與保護之平衡觀

	資源視為生產投入要素	資源視為有限且敏感，需要管理
	資源密集，以經濟優先	以多目標來考量資源保育
	經濟成本第一	經濟成本與社會以及環境成本間的平衡
能源系統	化石燃料為基礎	替代性能源的來源
	強調充裕且便宜的供應	強調資源保育與再利用
	供給來源的多樣化	降低能源密度
	燃料為基礎(fuel-based)之價值	社會與環境成本為基礎之價值
	以技術為焦點	以保育為焦點
	經濟生產之效率	終端利用 (end-use) 之效率
	強調規模經濟與技術集中	強調技術分散之觀念
環境系統	人類支配環	人類與環境相互依賴
	環境是豐富的資源	自然資源是可耗竭的
	環境衝擊對經濟是外部性	環境衝擊對經濟是內部性
	修護導向(rehabilitation-oriented)	預防導向(prevention-oriented)
技術系統	大規模	適當規模
	集中式系統	分散式系統
	基礎設施導向之技術選擇	使用者趨向之技術選擇
	以經濟成本支配技術決策	以社會及環境成本支配技術決策
	忽略環境之衝擊	重視環境敏感性之設計

資料來源:陳冠位整理自 Bryne et al.1994

表2-3國內外衡量國家競爭力指標文獻彙整表

研究文獻 指標項	世界 競爭力報 導 (IMD)	世界 經濟 論壇 (WEF)	BERI	南韓 (KIET)	荷蘭	GIT	Doryan	史 美 強	Waheduzzaman	許 士 軍 等	Grein & Craig	合計 次數
	1997	1997	1998	1997	1996	1997	1993	1993	1994	1995	1996	
政府效能	X	X		X		X				X		5
政府財政				X	X							2
經濟實力	X	X			X			X		X		5
人力素質	X		X				X	X		X		5
基礎建設	X	X		X	X	X				X	X	7
科技實力	X	X			X	X		X	X	X		7
金融市場品質	X	X		X								3
資本生產力					X	X	X		X	X		5
國際化程度	X			X						X		3
生活品質	X						X					2
教育水準								X	X		X	3
勞力市場		X	X		X							3
司法品質		X										1
企業管理	X	X							X	X		4
政治穩定性				X			X					2

註：網底以灰階顯示者，代表出現次數 4 次以上。

資料來源：陳冠位，城市競爭優勢評量系統之研究，國立成功大學都市計劃研究所博士論文,pp2-62

表2-4 城市競爭力指標彙整表

城市競爭力指標			城市治理指標 (Urban Governance Index, UGI)
英國產業貿易部	中國社會科學院	溫哥華經濟發展委員會 ^(註28)	聯合國人類住宅區計劃署國際組織 (UN-HABITAT)
<ul style="list-style-type: none"> ● 決定數量之公-私立的知識機構 ● 知識創造與移轉的活力與環境 ● 商務策略與金融服務 ● 吸引高價值商務運作的關連性 ● 高薪資的工作以吸引區域內通勤族 ● 文化、娛樂與運動的集中 ● 交通樞紐 ● 經濟基礎建設 ● 多樣的城鄉住宅選擇 ● 多元勞動力與技術基礎 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人力資本 ● 企業主體 ● 產業競爭力 ● 公部門競爭力 ● 生活環境 ● 商務環境 ● 創新環境 ● 社會環境 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多元文化 ● 經濟條件與經濟成長 (經濟多元化、人口成長、就業成長) ● 支持成長因素 ● 勞動素質 ● 物價水準與匯率 ● 地域優勢 ● 基礎建設 ● 商務成本 (稅務、能源與消費) ● 生活成本 (房地價格、所得) ● 生活品質 	<ul style="list-style-type: none"> ● 效率：社會政治環境與現存機制對於政府組織在財務運作與管理、服務提供以及回應市民需求上的效率； ● 平等：基本生活資源上擁有非歧視性的共享，亦包含政府對於貧窮人口的援助政策； ● 參與：地方代議民主制度之健全與否，是否擁有公開公正的選舉制度、參與空間與決策過程； ● 責任義務：包含地方政府運作的透明化、對高層地方政府的回應、地方居民與市民不滿、專業與人格統整的標準、公共政策的透明與可預測性等。

資料來源：參閱 DTI, Cities, Regions and Competitiveness, Department of Trade and Industry, Office of the Deputy Prime Minister, London, UK, 2003；Vancouver Economic Development Commission, Defining Vancouver's Competitive Advantage, Vancouver Economic Development Commission, Nov. 2001；Shipra Narang, The Urban Governance Index, UN-HABITAT, Jan. 24, 2006.，江啟臣，全球化下城市競爭力指標之探討，研考雙月刊 30 卷 5 期, pp32,2006.10

第三章

東亞國家首都與近畿城市發展關係

探討

在東亞地區,政經發展等級與台灣類同的國家有日本與韓國,同為實施民主憲政的國家,政治制度架構相似度高,同樣也存在有首都—近畿城市發展現象,本節搜集日、韓兩國相關首都—近畿城市發展資料,作為探討新北市發展策略參考.

第一節、東京都的近畿區域發展

壹、日本行政區劃

探討日本的「首都-近畿」發展模式,首先對全日本的經濟地理概況作一了解,日本的全國可劃分為八大地區,分別為北海道、東北地方、關東地方、中部地方、近畿地方(又稱關西地方)、中國地方、四國地方和九州地方。日本政治中心原來在今天的京都府,後來才轉移至今天的東京(關東地區),因此現今指的近畿地方,係指京都府週邊。日本在明治維新以後推行廢藩置縣,東西分界改以地方行政單位劃分,而且依據描述範圍的不同,還有廣義、狹義的差別。

關東地區是本州的東南部一帶,南部面向太平洋,內陸部分的周圍為群山環抱。關東地區大多為平原,形成了日本最大的關東平原。包括日本首都東京都在內,由茨城縣、栃木縣、群馬縣、埼玉縣、千葉縣、神奈川縣共1都6縣構成。其中埼玉縣、千葉縣、神奈川縣緊鄰東京都區,這些近畿區域的發展型態比較像是宜蘭之於台北市。日本人口的大約3成集中在關東,成為日本的政治、經濟和商業中心。旅遊資源方面,關東有很多人氣頗高的旅遊名勝,比如東京、橫濱、鎌倉、許多主題公園、列入世界遺產名錄的日光等。沿山有箱根溫泉、草津溫泉等很多知名溫泉,從東京可以當日往返。

一、日本行政區域架構

日本政府自 1947 年根據《地方自治法》將全國分成 47 個一級行政區，稱為「都道府縣」，分別為一都、一道、二府、四十三縣

都道府縣以下，是稱作「**基礎的地方公共團體**」的市、町、村。「市」的人口及工業化規模比「町」大，而都道府縣要設置町亦有一定人口及工業化要求，「村」則沒有此限。市、町、村均直接隸屬都道府縣，地位平等，沒有互相隸屬或領導關係。

(<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E6%9C%AC%E5%9C%B0%E7%90%86>)

1956 年起，都道府縣的市可以設置「**政令指定都市**」。政令指定都市人口超過 50 萬，在經濟和工業運作上具有高度重要性。政令指定都市雖然隸屬道、府、縣的管轄，但部分行政事務則改為接受中央政府直接指導，亦享有更高的自治權及財政來源。政令指定都市可以內設「區」，以便自治行政。截止到 2013 年 4 月 1 日，日本全國共有 20 個政令指定都市。

1996 年起，都道府縣的市可以設置「**中核市**」。中核市人口必須達 30 萬，比一般的市擁有更高自治權力，但不及政令指定都市。截至 2013 年，日本全國共有 42 個中核市。2000 年起，都道府縣的市可以設置「**特例市**」。特例市人口必須達 20 萬，比一般的市擁有更高自治權力，但不及中核市。截至 2013 年，日本全國共有 40 個特例市。

東京都並未設置有任何政令指定都市、中核市及特例市。東京都東部、瀕臨東京灣人口最密集的地域劃為 23 個特別區。特別區雖然和其他市、町、村一樣，是具有自治權的地方公共團體，而且各區人口也將近政令指定都市，但自來水、污水、

消防等公共服務則由東京都政府直接安排執行，這項特色本研究認為具有特色與參考價值。

貳、東京都基本概況

日本國憲法還規定的地方自治架構是全國劃分為47個都道府縣，都道府縣中劃分出市町村，由這兩層地方公共團體擔負自治職能。所有的都道府縣和市町村都設有各自的作為議事機關的議會和作為執行機關的首長（都道府縣的首長官銜為知事、市町村為長）。地方公共團體在法律範圍內有權制定條例。

日本的首都是東京都，屬於關東地方的一角，面積為2,187.08平方公里，2010年人口為13,010,279人，東京都（日語：東京都／とうきょうと Tōkyō To）是日本一個地方行政區，與道、府、縣同屬第一級行政區劃。轄區包含東京都區部（即一般所認知的東京市區）、多摩地方、伊豆群島、小笠原群島等地區；其中，東京都區部為日本中央政府所在地。東京都同時也囊括了日本最南端（沖之鳥島）和最東端（南鳥島）等幾個地理極點，是日本都道府縣中人口最多的，其人口密度（5,847/平方公里）與大阪府相等。

明治維新之前東京為德川幕府所在地，現東京都心地域在當時被稱為江戶。日本於第二次世界大戰中的1943年7月1日，開始施行東京都制（昭和18年法律第89號），東京府與東京市合併形成東京都。第二次大戰後，1947年施行地方自治法而廢除東京都制，「東京都」名稱與行政區域變更成現在狀態。因此東京都廳同時包括了市政府（市役所）功能與等同日本諸縣「縣廳」的廣域行政體功能。東京都下轄23區、26市、1郡、4支廳（島嶼部）、5町與8村。

廣義的「關東地方」包含一都七縣：

東京都、埼玉縣、千葉縣、神奈川縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、山梨縣，

<ul style="list-style-type: none"> • 板橋區 • 江戸川區 • 大田區 • 葛飾區 	<ul style="list-style-type: none"> • 品川區 • 澀谷區 • 新宿區 • 杉並區 	<ul style="list-style-type: none"> • 台東區 • 中央區 • 千代田區 • 豐島區 	<ul style="list-style-type: none"> • 文京區 • 港區 • 目黒區
---	--	---	--

資料來源: <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

表 3-2 東京都轄市部

<ul style="list-style-type: none"> • 昭島市 • 秋留野市（あきる野市） • 稻城市 • 青梅市 • 清瀨市 • 國立市 • 小金井市 	<ul style="list-style-type: none"> • 國分寺市 • 小平市 • 狛江市 • 立川市 • 多摩市 • 調布市 • 西東京市 	<ul style="list-style-type: none"> • 八王子市 • 羽村市 • 東久留米市 • 東村山市 • 東大和市 • 日野市 	<ul style="list-style-type: none"> • 府中市 • 福生市 • 町田市 • 三鷹市 • 武藏野市 • 武藏村山市
--	---	---	---

資料來源: <http://zh.wikipedia.org/wiki/>



圖 3-3 東京都的近畿區域示意圖

資料來源: <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

叁、日本首都圈的發展

一、地理範疇定義

被稱為「首都圈」的關東地方，擁有豐富的自然環境。在自然公園的面積比例上，東京都位居全國第二位。埼玉縣名列第四位、神奈川縣排名第十位

1、**首都圈**（しゅとけん）：依據首都圈整備法及相關法令，「東京都、神奈川縣、千葉縣、埼玉縣、茨城縣、栃木縣、群馬縣、山梨縣為首都圈」。

2、**東京圈**（とうきょうけん）：因為東京都市圈的不斷擴大，各時期的範圍也不同。依據日本總務省的標準，是指移至新宿前的東京都廳（東京都千代田區）為中心的 70 公里範圍內，涵蓋東京都、千葉縣、茨城縣、埼玉縣、神奈川縣（2000 年日本國勢調查）。通常使用「**東京都心 Nkm 圈**」來表示。

3、**東京都市圈**：東京都區部（舊**東京市**）的都市僱用圈（10%通勤圈）。包含東京都，千葉縣西北部，茨城縣西南部，埼玉縣東部、中南部、西南部，神奈川縣大部分。

4、**關東大都市圈**：指往東京都區部、橫濱市、川崎市、千葉市、埼玉市的通

勤通學人口占常住人口1.5%以上的市町村。根據日本2005年國勢調查，包含東京都、神奈川縣、千葉縣、埼玉縣大部分，與茨城縣、栃木縣、群馬縣一部分，山梨縣上野原市、大月市，靜岡縣熱海市。

肆、日本國京畿道發展

京畿一詞用於漢字文化圈國家中，大都受到漢化影響，其本來的意思是國都和國都周圍的地方。京畿一詞出現於中國唐朝，當時將唐長安城周邊地區分為京縣（赤縣）和畿縣，京城所管轄的縣為赤縣，京城的旁邑為畿縣，統稱京畿。中國唐時有京畿道，宋時有京畿路。日本受唐朝文化影響最深，因此日文的漢字中有「京畿」一詞，但日本在1869年（[明治2年](#)）日本天皇和維新政府從[京都](#)移駐[江戶](#)，並把[江戶](#)改稱為[東京](#)，使之成為日本新首都至今，因此本文所探討日本的「首都—近畿」議題，地理區域為現在的東京與鄰近的城市發展模式。平成19年度的關東地區GDP達203兆7486億日圓^[3]，高於當時的[印度](#)與[俄羅斯](#)，形成巨大的經濟圈^[4]



圖 3-4 日本東京都與近畿諸縣地圖

資料來源: <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

一、農業發展概況

依據附表 3-3 觀察關東地區各市町村的年度農業生產額(2006 年)排名前 15 名，東部的茨城縣與千葉縣，其農業生產額名列前茅。東京周邊是典型的都市近郊農業，主要產物為蔬菜與花卉。

附表 3-3 關東地方各市町村的年度農業生產額 (2006 年) 排名：農業生產額(日圓)

生產地	<u>茨城縣</u>	<u>千葉縣</u>	<u>群馬縣</u>	<u>埼玉縣</u>	<u>栃木縣</u>
<u>鉾田市</u>	539 億				

生產地	<u>茨城縣</u>	<u>千葉縣</u>	<u>群馬縣</u>	<u>埼玉縣</u>	<u>栃木縣</u>
<u>旭市</u>		418 億			
<u>前橋市</u>			387 億		
<u>深谷市</u>				356 億	
<u>香取市</u>		321 億			
<u>那須鹽原市</u>					264 億
<u>大田原市</u>					247 億
<u>行方市</u>	235 億日				
<u>銚子市</u>		228 億			
<u>筑西市</u>	228 億				
<u>坂東市</u>	219 億				
<u>真岡市</u>					218 億
<u>宇都宮市</u>					198 億
<u>小美玉市</u>	197 億				
<u>太田市</u>			190 億		
小 記	1418 億	967 億	387 億	356 億	927 億

資料來源: (<http://forum.gamer.com.tw/C.php?bsn=60238&snA=388>) 本研究整理

東京首都圈但近年因住宅與工業的開發，加上後繼者問題，農業逐漸衰退，耕作放棄地不斷增加。尤其西南部的東京都與神奈川縣大幅衰退，無法自給自足。-

二、工業發展概況

關東區南部：東京灣沿岸有大規模的臨海型工業地帶，分別稱為京濱工業地帶（東京-神奈川）與京葉工業地域（東京-千葉）。京葉工業地域也可能包含在京濱工業地帶內。

關東區北部：太田與宇都宮、伊勢崎、河內郡上三川等為首的內陸型北關東工業地域，輸送機器與橡膠製品的產額龐大。關東區東部：茨城縣北部（日立、常陸那珂）與千葉縣西北部（我孫子、柏、習志野等），聚集許多日立製作所相關工廠。此外，茨城縣鹿行地域（鹿嶋、神棲）則形成鹿島臨海工業地帶。許多大型承建商總部集中在東京都區部東京都區部進行許多大規模辦公大廈與公寓大樓、道路、鐵路（地下鐵）等建設。。大型、超大型製造業總部（未必是工廠）多在東京都區部。但在關東地方設置工廠的企業（母公司）總部未必在關東地方。

表 3-4 關東地方各市町村的年度工業製品產值表（2008 年）：兆日圓

生產地	<u>千葉縣</u>	<u>東京都</u>	<u>神奈川縣</u>	<u>群馬縣</u>	<u>栃木縣</u>	<u>埼玉縣</u>	<u>茨城縣</u>
<u>市原市</u>	5.70 兆						
<u>東京特別區</u>		4.65 兆					
<u>川崎市</u>			4.61 兆				
<u>橫濱市</u>			3.90 兆				
<u>太田市</u>				2.19 兆			
<u>宇都宮市</u>					1.69 兆		

相模原市			1.61 兆				
狹山市						1.49 兆	
神棲市							1.49 兆
日立市							1.45 兆
千葉市	1.36 兆						
袖浦市	1.35						
藤澤市			1.34 兆				
平塚市			1.28 兆				
伊勢崎市				1.23 兆			
君津市	1.02 兆						
鹿嶋市							1.02 兆
常陸那珂市							1.00 兆
日野市		0.94 兆					
河內郡上三川町					0.93 兆		
小計	9.43 兆	5.59 兆	12.74 兆	3.42 兆	1.69 兆	1.49 兆	4.96 兆

本研究整理，資料來源：<http://forum.gamer.com.tw/C.php?bsn=60238&snA=388>

三、服務業概況

在商業發展方面，東京都以新宿、池袋、澀谷、銀座、日本橋、秋葉原、上野為中心，百貨店、專門店、高級品牌店，大型商業設施，餐飲店等大量聚集。圈內的鐵路沿線，特別是東京與橫濱，車站周邊有許多站前商店與電器量販店。宇都宮，高崎，水戶的終點車站周邊與市中心的有大型購買中心市場。兩個三角洲地帶即神奈川縣與千葉縣，有許多位在繞城道或郊外的「北關東系家電量販店」與郊外型購物中心。

表 3-5 關東地方各市町村的年度商品販售額表 (2007 年，含批發業)：日圓

市町村	<u>東京都</u>	<u>神奈川縣</u>	<u>埼玉縣</u>	<u>千葉縣</u>	<u>栃木縣</u>	<u>群馬縣</u>	<u>茨城縣</u>
<u>東京特別區</u>	175 兆						
<u>橫濱市</u>		9.79 兆					
<u>埼玉市</u>			4.73 兆				
<u>千葉市</u>				3.72 兆			
<u>川崎市</u>		3.64 兆					
<u>宇都宮市</u>					2.84 兆		
<u>前橋市</u>						2.38 兆	
<u>高崎市</u>						1.75 兆	
<u>水戶市</u>							1.52 兆
<u>相模原市</u>		1.31 兆					
<u>船橋市</u>				1.16			

市町村	東京都	神奈川 縣	埼玉縣	千葉 縣	栃木縣	群馬縣	茨城縣
				兆			
八王子市	1.14 兆						
厚木市		1.12 兆					
川口市			0.96 兆				
柏市				0.89 兆			
立川市	0.88 兆						
町田市	0.81 兆						
熊谷市			0.78 兆				
筑波市							0.78 兆
松戶市				0.77 兆			
小 計	177.83 兆	15.86 兆	6.47 兆	6.54 兆	2.84 兆	4.13 兆	2.3 兆

本研究整理，資料來源：<http://forum.gamer.com.tw/C.php?bsn=60238&snA=388>

四、人口分布

關東地方的人口約佔日本總人口的 1/3，其中南關東的人口超過 3400 萬人。位於首都圈核心的千葉縣人口約 600 萬、神奈川縣約 870 萬，埼玉縣約 700 萬，三者加 2,100 萬人（不含非常住人口），剩餘外圍圈的人口是茨城縣 299 萬、栃木縣 201 萬、群馬縣 203 萬人等（不含非常住人口），合計約 600 萬人，東京都約 1237 萬人

表 3-6 日本關東環東京都地區人口統計表

都道府縣名	排名	人口數	佔日本人口的比例
茨城縣	11	2,992,152	2.30%
栃木縣	20	2,011,691	1.60%
<u>群馬縣</u>	19	2,033,535	1.60%
埼玉縣	5	7,037,849	5.50%
千葉縣	6	6,028,315	4.70%
東京都	1	12,369,185	9.70%
神奈川縣	3	8,687,422	6.80%
總和	-	41,160,149	32.20%

- 2002 年資料

<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%97%9C%E6%9D%B1%E5%9C%B0%E6%96%B9>

(平成 19 年度縣民經濟計算)

五、因地制宜形成的不同城市治理經營機制

我國 國父孫中山先生在建國大綱中明言「所謂均權制度，並非以權力的大小來平均分配，而是以事權的性質來分配，凡事之其有舉國一致性者，如國防及外交，非歸中央辦理不可，反之凡有因地制宜之性質者，則歸地方辦理」。日本在中央省廳與企業、團體在區域劃分上並沒有統一，而是採取同 孫先生所主張的均權制，例如再交通、通信、農政、森林管理等，簡要整理如下。

表 3-7 日本關東環東京都地區不同事權轄區表

機構名稱	涵括範圍	依據法令
總務省 關東總合通信局	關東 1 都 6 縣+山梨縣 (首都圈)	<u>首都圈整備法</u>
國土交通省 關東運輸局	關東 1 都 6 縣+山梨縣 (首都圈)	<u>首都圈整備法</u>
交通省 關東地方整備局	關東 1 都 6 縣+山梨縣+ 長野縣	
海上保安廳 第三管區海上 保安本部	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+ 山梨縣	
<u>財務省 關東財務局</u>	關東 1 都 6 縣+山梨縣+ 長野縣+新潟縣 (關東 <u>甲</u> <u>信越</u>)	
<u>總務省 關東管區行政評價</u> <u>局</u>	關東 1 都 6 縣+山梨縣+ 長野縣+新潟縣 (關東 <u>甲</u> <u>信越</u>)	
<u>厚生勞動省 關東信越厚生</u>	關東 1 都 6 縣+山梨縣+	

機構名稱	涵括範圍	依據法令
<u>局</u>	長野縣+新潟縣 (<u>關東甲信越</u>)	
<u>經濟產業省</u> <u>關東經濟產業局</u>	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣+新潟縣	
<u>法務省</u> <u>東京矯正管區</u>	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣+新潟縣	
警察廳 關東管區警察局	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣+新潟縣	(此時東京都為警視廳管轄，不含在內)
東京高等檢察廳	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣+新潟縣	
東京高等裁判所	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣+新潟縣	
<u>關東地方知事會</u>	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣	
<u>農林水產省</u> <u>關東農政局</u>	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+長野縣	
環境省 關東地方環境事務所	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+新潟縣	
林野廳 關東森林管理局	關東 1 都 6 縣+靜岡縣+山梨縣+新潟縣+福島縣	

- 2002 年資料

<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%97%9C%E6%9D%B1%E5%9C%B0%E6%96%B9>

(平成 19 年度縣民經濟計算)

小結

- 東京是[日本銀行](#)與許多[都市銀行](#)的總部所在地，各地的[地方銀行](#)與主要海外金融機關也會在此設立東京分店。此外還有[東京證券交易所](#)等各種商品市場。
- 主要集中在東京都區內的產業有：[IT](#) 相關企業聚集、各電視台的[核心局](#)（親局）位於東京都區內、大型[電信公司](#)總部都在東京都區內。
- 由附表關東地方各市町村的年度工業製品產值（2008 年）觀察與東京都緊鄰的千葉縣、神奈川工業生產產值超過東京都，且遠超過未與東京都相連的[群馬縣](#)、[栃木縣](#)。[神奈川縣](#) 的工業產值幾乎是東京都的兩倍，而農業產值進步了全日本前 10 名，說明[神奈川縣](#) 的產業結構工業化程度高，都市化結果造成農也產值低，另一個觀察重點是[千葉縣](#)，她的工業產值也近乎東京都兩倍，而農業產值僅次於[茨城縣](#)，是一個工、農業大縣，[茨城縣](#)則是一個典型以農業為主大縣
- 另以人口觀察緊鄰東京都的千葉縣、神奈川、埼玉縣等人口約 2100 萬超過東京都，工業產值超過東京都，只有商業交易輸給東京都，這些數據顯示一個「首都——近畿」發展結果，很明顯是一個一極多元的發展模式，在經濟發展方面，明顯看出由市場經濟自由運作，在政府治理部分，則以更廣闊的視野著手，不拘泥於層級制的扼腕約束，個人認為日本在戰後能迅

速復興,此應為重要因素之一,也可供其他國家在建構「首都——近畿」發展模式的啟發

第二節 韓國首爾與近畿城市發展

大韓民國行政區劃中，全國劃分為一個特別市（특별시）、一個特別自治市（특별자치시）、六個廣域市（광역시）、八個道（도）及一個特別自治道（특별자치도）；以上一級行政區稱為「廣域自治團體」（광역자치단체），共有十六個。廣域自治團體以下之二級行政區則稱為「基礎自治團體」（기초자치단체），全國共有 73 個自治市（자치시）、86 個郡（군）、69 個自治區（자치구）。基礎自治團體以下又分為面、邑、洞；再分為裡、統以及最基層的班。（<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E7%95%BF%E9%81%93>）

壹、韓國京畿道

京畿道是東北亞形如一個長條形的韓半島的西部中央地區，位於東經 126 度和 127 度、北緯 36 度和 38 度之間，面積為 10,183.89 km²，佔大韓民國領土的 10.2%。京畿道北依 86 公里的停戰線，西臨 413 公里的海岸線，東鄰江原道，南接忠清道；在其中間，坐落著大韓民國首都首爾特別市。京畿道的道府所在地是水原市，並為了方便在北部地區行政管理，在議政府市設置了第二辦公大樓。

韓國京畿道也是環繞首都的行政區域，本文源引維基百科介紹的是韓國的京畿道行政區劃。京畿道（韓語：경기도）是韓國的一個道級行政區域，位於朝鮮半島中西部，諺文是경기도，朝鮮漢字為京畿道，文觀部式為 Gyeonggi-do，面積 10183.89 平方公里，人口（2010）11,571,684 人，人口密度每平方公里 1114 人，機關政府為京畿道政府，道廳所在地（首府）是水原市，下轄行政區 27 市（시）4 郡（군），語言為首爾方言。

一 歷史發展：

傳說溫祚王從高句麗卒本扶余出逃時，京畿道已成為一個在政治上較重要的地區，百濟鼻祖溫祚王把道邑設在了慰禮城（今京畿道境內）。在 5 世紀中葉，漢江流域曾被併入高句麗；到了 553 年（真興王 14 年）則變成了新羅的領土；

統一新羅國的全國九個州中，現在的京畿道地區被稱為漢山州。

隨著統一新羅之後的高麗國太祖王建定都開城，京畿地區便躍升為韓國歷史的一個中心地區，並從 1018 年（高麗顯宗 9 年）開始，正式叫做「京畿」。在高麗王朝之後建立的朝鮮時代，太祖定都漢陽後，重新整併了京畿的地盤，從太宗、世宗時期開始便把廣州、水原、驪州、安城等東南地區劃歸京畿，大體上同現在的京畿道行政區劃一致。到了 1895 年，隨著推行二十三府制，京畿道便被劃分歸屬漢城府（今首爾）、仁川府、忠州府、公州府、開城府地盤。

在日本佔領時期，於 1910 年 10 月 1 日，把原來的漢城府劃入京畿道後更名為京城府，並把道府設在京城府。戰後，暫時託管韓國的美國軍政廳於 1946 年 9 月公布法令第 106 號，將漢城從京畿道分離，並改制為特別市，同時京畿道的部分地區亦劃歸漢城。到了 1967 年，京畿道的道府所在地從首爾特別市遷到了水原市。自從 1981 年仁川直轄市從京畿道分離出去後，金浦郡、瓮津郡、江華郡等原京畿地區，分別於 1989 年和 1995 年劃入仁川廣域市。截止 2008 年 5 月 7 日，京畿道有 27 個市（7 個特例市、20 個一般市）、4 個郡。這是因為受到首爾市衛星城第一批新城市開發的影響，很多郡升格為市。尤其是，特例市主要集中在京畿南部。行政區劃截止 2014 年 1 月 7 日，京畿道有 28 個市（7 個特例市、20 個一般市）、3 個郡。這是因為受到首爾市衛星城第一批新城市開發的影響，很多郡升格為市。尤其是，特例市主要集中在京畿南部。

廣域自治團體

韓國一級行政區稱為「廣域自治團體」（광역자치단체），包含一個特別市（특별시）、一個特別自治市（특별자치시）、六個廣域市（광역시）、八個道（도）及一個特別自治道（특별자치도）等十六個廣域自治團體。另外傳統上將朝鮮半島分為八道，即朝鮮八道。

二、人口

京畿道表現出一個與大韓民國的近代化和城市化相匹配的急劇的人口發展趨勢。其人口在 1960 年為 274 萬 8765 人，1970 年為 329 萬 6950 人，1980 年為 493 萬 3862 人，1992 年為 661 萬 9629 人，到了 2000 則增至 898 萬 2298 人；截止 2000 年當時的家庭人口數量為 294 萬 414 口，每戶人口數為 3 口；按性別分，男性為 454 萬 5929 人，女性為 443 萬 6369 人，男性比女性多 11 萬名左右。人口密度比全國 472 名/km²的平均密度高，達到 882 名/km²。截止 2000 年當時人口最多的地區是城南市，為 92 萬 4812 人；依次為水原市（91 萬 2697 人）、富川市（77 萬 9978 人）。人口最少的地區是漣川郡，為 5 萬 3955 人；依次為加平郡（5 萬 6485 人）、果川市（7 萬 1635 人）。

圖 3-5 韓國京畿道位置圖



京畿道的位置圖

資料來源: 维基百科



表 3-8 韓國京畿道下轄市列表

水原市 城南市 議政府市 富川市 光明市 平澤市 東豆川市 安山市 高陽市
 果川市 九里市 南楊州市 烏山市 始興市 軍浦市 義王市 河南省 龍仁市
 坡州市 利川市 安城市 金浦市 華城市 廣州市 楊州市 抱川市 安養市

資料來源:維基百科

三、教育資源

京畿道為了培養出全球化時代的人才，對教育進行大量投資。目前，正在落實爭取知名大學在京畿道辦分校和增設潛能教育職業高中等項工作。並且，以國內規模最大的坡州英語村為主，正在開辦進行英語教育的安山、陽坪英語村。京畿道內大學有國立大學的警察大學、韓京大學。私立大學則眾多詳如表 3-9

表 3-9 韓國京畿道境內私立大學列表

江南大學	京畿大學	大真大學	暎園大學	慶熙大學	檀國大學
盧瑟大學	明知大學(理科分校)	首爾神學大學	首爾長神神學院	聖潔大學	水原天主教大學
水原大學	新京大學	聯合神學院	亞洲大學	安養大學	龍仁大學
中央大學(安城)	加爾文大學	平澤大學	抱川中文醫科大學	韓國工業技術大學	韓國外國語大學
韓國航空大學	漢北大學	韓世大學	韓神大學	漢陽大學	協成大學

資料來源:維基百科

四、文化史跡

京畿道在歷史上，長期以來都屬於首都地區，留下了較多歷史遺址。王陵有

九里市的東九陵、南楊州市的光陵、洪陵和裕陵等；城廓有被指定為世界文化遺產的水原華城、南原山城、幸州山城和江華山城等；寺廟除了在韓國歷史最悠久的木結構建築江華浮石寺無量壽殿之外，還有很多可做寺廟生活體驗的歷史悠久的京畿道內寺廟。在龍仁市的韓國民俗村可以了解民俗文化；在坡州市的板門店可以目睹韓國被分裂的景象。在水原世界盃比賽場，曾舉辦過 2002 年韓日世界盃比賽。京畿道有把自己的主場註冊在京畿道的職業足球俱樂部水原三星藍翼和城南一和天馬等足球隊；有把主場註冊在九里的錦湖人壽保險籃球俱樂部赤翼籃球隊等。

五、 觀光旅遊資源

一些著名的主題公園和度假村在京畿道隨處可見。被列為參觀人數佔世界第十位的主題公園——愛寶樂園坐落在龍仁；高陽市也在修建一座以韓流為主題的韓流塢主題公園。果川首爾大公園裡建有國立現代美術館和動物園等；龍仁韓國民俗村也是一個合家遊玩的去處。除此之外，在京畿道建有多處以首爾人為對象的著名滑雪場和高爾夫度假村；梨川溫泉也比較出名。在京畿道自古以來就有梨川米飯、楊平韓牛、水原排骨與宮中菜肴、西海岸的新鮮海味做成的海鮮菜肴等比較出名。截止 2004 年，京畿道的節慶活動共有 49 個。

表 3-10 京畿道的節慶活動表

地區	節慶名稱	舉行時間	主要內容	主辦/承辦
水原市	水原華城文化節	10 月	演示正祖大王祭陵御駕、華寧殿獻茶禮、 再現惠慶宮洪氏花甲壽宴、再現古代科舉考試 全國家庭主婦農樂表演節、傳統旗幟展、 文化藝術慶典、國際飲食節、畫華城	水原市、華城文化節執行委員會

	KBS 電視劇節	8 月 ~10 月	KBS Magic、Studio Tour、數字電影器械、公開播放、歷史再現劇、全國業餘影像展	水原市、KBS
城南市	城南世界民俗藝術節	5 月	來自 12 個國家的 400 名演出隊參加的世界民俗舞蹈、音樂、服裝節	城南市/ 國際京坪 (株)
	城南文化藝術節	10 月	國際/舞蹈/音樂/戲劇/電影節 美術作品展/攝影作品展 市民百日大集、市民賽歌會	城南市、城南藝總/城南藝總和會員團體
	牡丹民俗五日大集慶典	4 月	多種傳統民俗藝術表演、回憶的歌謠舞台、現代感覺藝術表演	牡丹民俗五日大集慶典籌辦委員會
	城南麗水村茶花節	7 月	蓮花與自然練習場參觀展覽會、蓮飲食與鄉土飲食之角	蓮花節籌辦委員會
安養市	安養文化藝術節	5 月	美術、音樂、舞蹈、戲劇等豐富多彩的文化藝術活動	安養市/安養文化院與-藝總安養分會
	安養市民節	10 月	有關觀賞/玩樂/生活/食品的地區性節慶	安養市/安養市民節慶-籌辦委員會
高陽市	高陽幸州文化節	10 月	祝捷遊行、民俗競賽大會、幸州大捷告由祭典、幸州大捷慰魂祭典	高陽市/高陽文化院

富川市	桃花村藝術節	5月	學生與市民寫作大賽、街道慶典、影像照片徵集作品展、美術節、市民賽歌大會、舞蹈節、兒童家庭音樂、戲劇節、音樂節、市民電影節、市民攝影大賽	韓國藝總富川分會
安山市	檀園美術節(金弘道紀念節)	10月	美術大展：美術徵集作品大展、美術欣賞課堂、街道美術節 安山金弘道紀念節：檀園宣傳館、古生活用品展覽、露天戲、美術體驗、傳統食品等	安山市/檀園美術節管理委員會
	別望城藝術節	9月	別望城山神祭、別草舞試演、煙花節、青少年戲劇節、國樂大慶展、其它藝術活動等	安山市/安山藝總
	星湖文化節	5月	星湖拜慕節、國家重要文化節演出、京畿民歌合唱團表演、星湖思想學術大會、其它活動	安山市/安山文化院
議政府市	統一藝術節	5月	展覽會、傳統舞蹈盛大演出、同心市民歌謠節、寫作大賽、現代美術招待展	藝總議政府分會
	回龍文化節	10月	重現王室御駕、展覽會、龍舞、露天戲等	議政府文化院
	議政府國際音樂劇節	5月	海外團體邀請演出、大學生新作展示活動、展覽會	議政府藝術的殿堂
南楊州	茶山文化節	10月	茶山牧民獎頒獎、文藝大賽、傳統民俗表演體驗活動等	南楊州市/南楊州文化院

州市	南楊州野外演出節	8月	邀請國內外著名演出團體表演、青少年聚一堂、體驗活動等	南楊州市
光明市	雲山藝術節	10月	國樂節、美術展、書畫展、照片展、寫作大賽、學生音樂競賽大會、戲劇表演、國樂比賽大會	藝總光明分會/ 各級協會
	梧里文化節	5月	李元翼生涯和思想講演會、露天遊戲、畫圖比賽、音樂、短距離馬拉松、假面演出	光明文化院
始興市	物旺藝術節	5月	國樂大全慶典、文學等藝術活動、市民歌謠節	藝總始興分會/ 始興市府
	蓮城文化節	10月	兒童劇、寫作大賽、開放音樂會、削長丞比賽及長丞節	始興文化院/ 始興市府
軍浦市	軍浦市民大慶典	4月	家庭隊列、街頭展覽、小區音樂會、銀髮節、攝像大賽等	軍浦市文化宣傳課
	杜鵑東山節	4月	各種展覽會及音樂會	
九里市	九漢江油菜花節	5月	放飛蝴蝶、音樂會、市民賽歌會、美術、作文大賽、攝影大賽、青少年搖滾樂	九里市/ 韓國藝總九里分會
	九里波斯菊節	9月	田野節、中國雜技團表演雜技、露天電影欣賞、微笑照片拍攝、各種體驗活動等	九里市/ 韓國藝總九里分會
河南市	河南二聖文化節	9月	引進公開播放、道立劇團演出、市民團體表演、市民參與場	河南市府/ 河南文化院
義王	義王白雲藝術節	10月	義王古道行走、我也藝術家、寫作大賽、寫生大賽、口述童話、木偶劇、農樂表演、	義王白雲藝術節 籌辦委員會

市			製作傳代玩具、吉他表演等	
安城市	安城男寺堂岩德紀念節	9月	學術大會、糟糖販子雜耍、假面表演比賽、走繩索比賽、岩德宣傳館、男寺堂遊戲六場戲、街頭戲、綜合劇、露天戲、再現民俗大集與家畜市場	安城市
	安城竹山國際藝術節	6月	民辦著名藝術家舞蹈、音樂、創作表演、先驅作品展、與作者一道寫作作品、影像展	社團法人笑岩
	竹山兒童節	5月	兒童專門劇每日各演出二場，體驗	節慶劇團飛天舞
楊州市	楊州傳統文化藝術節	5月	無形文化遺產與傳統民俗藝術團體演出	楊州市/節慶籌辦委員會
	楊州文化節	10月	傳統民俗藝術演出與參與活動、附屬活動	
烏山市	禿山城文化藝術節	9月	文化活動表演等藝術活動、市民參與聚會	烏山市/烏山文化院
驪州郡	世宗文化大慶典	10月	國民音樂會、韓文寫作大賽、皇后出行轎駕、各種展覽會、全國徵集照片展	驪州郡、驪州文化院/藝總驪州分會
	驪州陶器博覽會	5月	陶瓷銷售活動、傳統陶窯點火、展覽演出活動與化驗活動	驪州郡、驪州陶瓷博覽會
	驪州進祥	10月	進祥農產品展覽、出售優秀農特產品、國	驪州進祥名品展

	名品展		際地瓜菜肴大賽、農活體驗活動(地瓜旅遊)	籌辦委員會/驪州郡農業技術中心
	明成皇后 悼念祭典	10月	靈山祭典、解冤術	驪州郡 驪州文化院
坡州市	栗谷文化節	9月	紫雲書院秋享祭禮、學術座談會、再現儒家行列、栗谷及韓詩作詩大賽、鄉土作家邀請展、書法大展等	坡州市/坡州文化院
	坡州兒童圖書城	10月	圖書展覽與銷售書文化聚會、研討會遊戲聚會、體驗學習等	坡州市、坡州出版園區
	海夷里節	10月	在海夷里村展覽美術及造型作品、建築旅遊、表演、打擊樂、舞蹈、戲劇、經典爵士、作坊教室等	坡州市、坡州建委、海夷里節慶組委會
	坡州藝術節	5月	音樂演出、國樂表演、文學討論會、筆試寫作考場、美術協會會員作品展	坡州市/坡州藝總
	雪峰文化節	10月	展覽活動、文藝活動、慶祝活動、民俗活動	節慶籌辦委員會/梨川文化院
梨川市	梨川陶瓷節	8、9月	展覽活動、銷售活動、演出活動	梨川市/節慶籌辦委員會
	梨川長湖院桃子節	9月	民俗活動、文藝活動、研討會、團結活動	節慶籌委/東部果樹農協
	梨川新米節	10月	民俗遊戲、鄉村集市、農機展	梨川市/節慶籌辦委員會
	梨川白沙	4月	文藝活動	節慶籌委/柏沙

	山茱萸花節			面 梨川藝總
金浦市	重峰文化藝術節	9月	趙獻先生悼念祭典、開放音樂會、不通車一條街、優秀傳統民俗藝術試演、開辦農產品直接交易集市、開辦食物集市等	金浦市/籌委會
抱川市	山井湖水鳴聲山蒲葦花節	10月	浪漫的盛宴、傳統的和諧、鳴聲山攀登比賽、歌手王選拔賽、英雄誕生、傳統民眾遊戲、抱川宣傳館、名品館	抱川市
廣州市	廣州王室陶瓷節	5月	陶瓷博物館展覽、購物中心、體驗泥土活動、陶瓷拍賣、傳統陶窯點火、茶禮演示	廣州市/廣州王室陶藝組合
	南漢山城文化節	9月	御駕行列、傳統舞蹈表演、文化體驗學校、城廓巡視、山城遊覽	廣州市/南漢山城文化節籌辦委員會
楊平郡	愛惜清水藝術節	6月	林中音樂會、清水之愛音樂會、農樂表演、合唱團演出、詩朗誦會、其它附屬活動等	楊平郡/ 清水之愛協會
	白雲文化節	9月	龍門山靈祭禮、書畫比賽、寫生比賽、農樂比賽大會、民俗表演等	楊平郡/楊平文化院
	銀杏樹節	9月	全家福攝影比賽、龍門山銀杏節、展現佛教傳統文化、林中音樂會等	楊平郡
	世界農樂四器比賽大會	9月	世界農樂四器比賽暨表演大會	楊平郡/ 農樂四器表演震天響

果川市	果川系列 慶典	9月	國內外邀請十種文化體驗、展覽花卉、食物大集等	果川聚一堂慶典
東豆川市	東豆川搖滾樂慶典	8月	高中組、大學組比賽暨專業搖滾樂隊演出	東豆川搖滾-樂節組委會
加平郡	戀人山慶典	5月	行進表演暨田野節、統一/繁榮/豐年祈禱節、野花展、傳統飲食展示	加平郡/加平郡戀人山節慶籌辦委員會
	北漢江節	9月	北漢江賽跑大會、賽艇比賽、熱愛自然步行鍛煉、摩托車比賽、國際爵士節	加平郡/加平郡節慶-籌辦委員會
漣川郡	漣川前谷里舊石器節	5月	舊石器體驗、搭建地窖、模擬遺迹發掘表演、前史時代體驗	漣川郡/舊石器節慶籌委會

資料來源：[“http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655”](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655)

貳、韓國京畿道發展成效

一、京畿道經濟發展概況

京畿道是首都首爾的外圍生產園地，電子、機械、重化工、鋼鐵等重工業、纖維等輕工業和農畜水林產業等各種產業發展較均衡。最近受到高工資等的影響，在韓國經濟中，種類製造業的比重變得較低。為此，京畿道也為了把原有產業結構按現代標準改進，正在從多方面進行努力。京畿道正在不遺餘力地進行投資，以便培育出在尖端 IT、設計、會展和旅遊等方面以軟實力為主的服務產業和利用平澤港向東北亞貿易中心跨越。除此之外，歷史悠久的梨川大米和梨川、廣州陶瓷等土特產品也較為出名；水原三星半導體、坡州 LG LCD 園區、梨川海力士等能夠代表韓國的全球化 IT 企業的加工基地設在京畿道。

圖 3-6 近畿京畿道在韓國的經濟地位京畿道的經濟規模比較圖 (2009.7 基準)

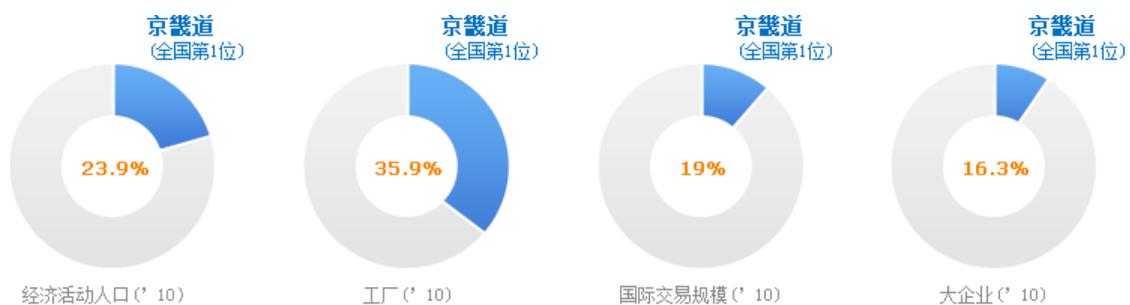


表 3-11 韓國京畿道的統計指標 (2012)

總人口：	經濟活動人口：	進出口:億美金	總生產
12,071,884 人	5,913 千人	出口： 857.1	230,854
人口密度：	經濟活動參加	進口： 837.9	十億元
1,187 名/k m ²	率：61.5%		1 人均生
增加率：1.5%	失業率：4.0%		產：
			19,839 千
			元

來資料源：["http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655"](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655)

二、交通建設

京畿道的國際航空交通非常發達。與韓國的門戶仁川國際機場較近，第二座國際機場金浦國際機場也坐落在京畿道。京畿道是韓國最早的一條鐵路京仁線和最早的一條高速公路京仁高速公路穿過的地區，屬於首爾大都市圈和首都圈，與首爾特別市結成了緊密的關係，因之而其交通較發達。其道路鋪設率達到平均 86.5%，貫通首爾特別市的地鐵在西南方向與國家鐵道相接，經京畿道至天安市；向北則有一號線地鐵連通至東豆川；三號線地鐵向北通向高陽市；四號線向西南延長通至果川市、安山市；從水西至龍仁寶亭，則有盆唐線地鐵經由。所以，首都圈地鐵交通非常方便。利用平澤港的海運交通比重也較高。這是因為平澤港作為以首爾特別市為首的附近地區進出口等貿易的一個門戶，發揮著重要的作用。

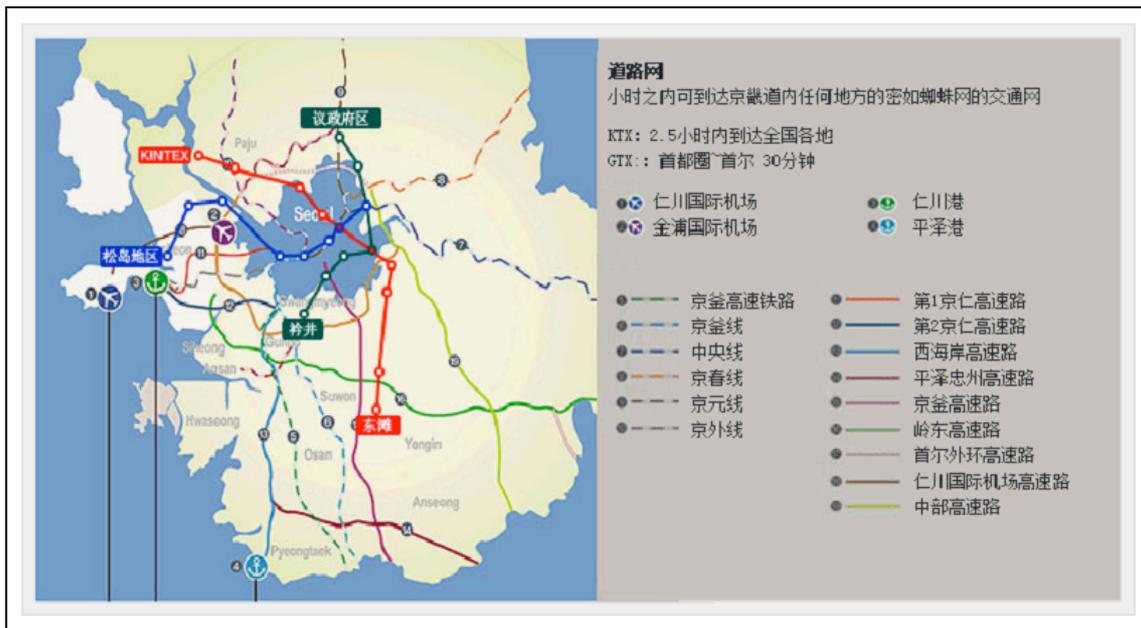


圖 3-7 韓國近畿京畿道交通幹線圖

來資料源：["http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655"](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=京畿道&oldid=22740655)

空運：

京畿道的國際航空交通與韓國的門戶仁川國際機場較近，第二座國際機場金浦國際機場也坐落在京畿道。

仁川國際機場：國際航空貨量(2012)：231 萬噸（世界第 2 位，出處：ACI）

乘客輸送量(2012)：28,191,116 名，ACI(國際機場協會)和 IATA(國際航空運輸協會)主辦顧客滿意度評價(ADO)，世界 86 個主要機場中的第 2 位，63 個航空公司，輻射 142 個城市

海運：有仁川港和平澤港

仁川港為韓國第 1 位（集裝箱貨量增加率，全國整體增加率 4.7%，(資料：仁川港灣公社)，集裝箱貨量(2012)：137 萬 7 千 TEU (同比增加 19.9%)。

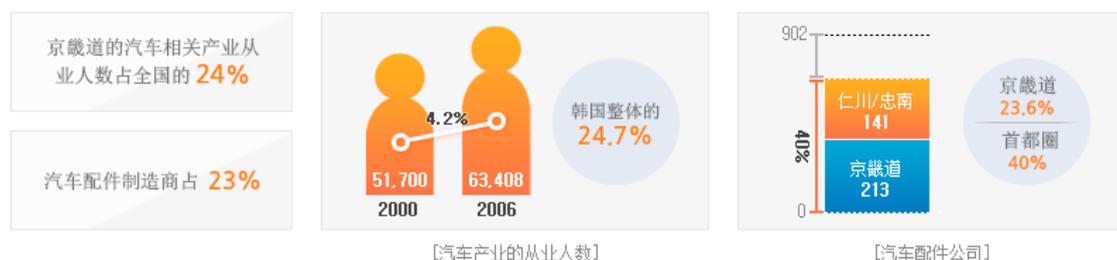
平澤港總貨量(2012)：約 3,530 萬噸，集裝箱處理貨量 (2012)：26 萬 TEU，對中國交易的據點：平澤港總貨量中對中國貨量為 510 萬噸。

貨物進出港費用的節省效果：是釜山、仁川一般貨物和集裝箱的 60%用平澤港的海運交通比重也較高。這是因為平澤港作為以首爾特別市為首的附近地區進出口等貿易的一個門戶，發揮著重要的作用。

三、產業發展

韓國的汽車產業

世界汽車生產：73,000,000 台，而韓國在世界市場佔有率 5 位，以 6.4%的成長占世界汽車生產 5.6% (4,000,000 台)，隨著對親環境汽車的期待不斷增強，對全世界汽車製造業體來說，開發混合或燃料電池汽車等親環境的產品是最大的挑戰課題。現代-起亞集團於 2009 年 7 月率先發佈了混合型汽車，掀開了韓國親環境汽車市場的嶄新一頁。位於京畿道的汽車業體有汽車生產：起亞汽車（株）(所下裡、華城)、雙龍汽車（株）(平澤) 研究中心：現代-起亞汽車集團研究中心、雷諾三星器興研究所、現代摩比斯研究所、現代汽車環境技術研究等。在配件製造有 Bosch、Denso、Continental、德爾福、Faurecia、Johnson Matthey 等世界性汽車配件等業體。



Source : OICA correspondents' survey (2007), Industry research report of GRI (2007)



圖 3-8 韓國汽車產業園區分佈圖

Source : OICA correspondents' survey (2007), Industry research report of GRI (2007)

有 418 家企業（占地區總數的 60%）分佈在京畿道西南圈範圍內。始興市（160）、安山市（137）、華城市（121）

主場	分佈	汽車產業
地區	代號	就業人口
富平	1	500,000
所下裡	2	350,000
平澤	3	197,570
華城	4	550,000
牙山	5	260,000

韓國，世界市場的佔有率為第 5 位，8.3% 生產 \$299mn (63%) 的 287 家相關公司(41%) 位於京畿道。

汽車配件企業

代號	公司
A.	現代摩比斯技術研究中心
B.	MANDO 器興系統研究中心
C.	MANDO 平澤測試&評價中心
D.	起亞麻北環境技術 R&D 中心
E.	現代起亞南陽技術研究中心
F.	現代起亞華城測試中心
G.	ROTEM 技術中心
H.	現代威亞南陽研究所
I.	現代 DYMOS 南陽動力總成技術研究所
J.	現代 DYMOS 東灘坐墊技術研究所
K.	韓國 BOSCH 技術研究所
L.	韓國 DELPHI 龍仁電子研究所
M.	雷諾三星汽車
O.	西門子汽車技術研究所

Source : OICA correspondents' survey (2007), Industry research report
of GRI (2007)



公司	主產地	營收	銷售台數：	R&D 支出
現代汽車	龍仁市(燃料電池 汽車 R&D 中心) 牙山市 (生產)	US\$ 30billion	1,700,000 台	5% of revenue
起亞汽車	華城市、光陽市、 龍仁市(環境技術 R&D 中心)	US\$ 16billion	1,100,000 台	4.7% of revenue
雙龍汽車	平澤市	US\$ 3billion	132,000 台	8% of revenue

外國人專用園區：

Metaldyne, BorgWarner Morse, Denso, Faurecia, JohnsonMatthey Catalysts,
Liqtech Asia. etc.

圖 3-9 汽車三大汽車產業組裝廠區分佈圖

Source : OICA correspondents' survey (2007), Industry research report of GRI (2007)

顯示器產業



- 1 韩国纳米Fab中心**
 公共机构、新一代LED的R&D LED HR开发、首都圈企业支援
- A 三星LED**
 BLU用LED
 收益19亿美金 (2009)
 截止到2020年投资: 1.6亿美金
- B 首尔半导体**
 CHIP、包装、WAFER
 收益2亿3400万美金 (2007)
 2012年投资: 7千万美金
- C LG Innotek**
 CHIP、包装
 收益十亿美金 (2010E)
 截止到2020年投资计划: 35亿美金
- D Iljin 显示器**
 蓝宝石INGOT、WAFER
 收益380万美金 (2009)
 2010年投资: 140万美金
- E Luxpia**
 BLU用LED
 收益1800万美金 (2008)
- F Luminicro**
 LED
 收益4千万美金 (2008)

圖 3-10 韓國顯示器於京畿道地區分佈圖

平澤港及港灣腹地物流園區

平澤港位於全國 50% 人口以上居住的生產和消費的中心 — 首都圈，聚集了創造貨物需求的大的國家。地方產業園區 10 餘個，平澤港是距離中國東北沿海產業帶最近的對中國貿易港灣，貨量的增長率為全國第一，是具備最佳地理條件、潛力巨大的港灣。位於距青島港(593Km)、大連港(482km)等中國沿海港 24 小時以內可到的位置。港灣周邊環繞有自然防波堤，無颱風、海嘯的危害。平均水深 14mfh，6 萬噸級以上的大型船舶可停靠，年海霧日數不超過 26.3 日，易於靠岸。

表 3-12 平澤港灣腹地園區事業概要表

劃分	航線	主要港灣	人力、物力交流			
			2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
貨櫃	11 條	青島、香港、紐約等	319,000 TEU	360,000 TEU	377,000 TEU	420,000 TEU
客運	3 條	威海、榮成、連雲港	276,000 人次	276,000 人次	292,000 人次	320,000 人次

小結：

本研究之所以整理日本和韓國的「近京畿」行政區狀況，主要是觀察「近京畿經濟」的必要性與必然性，發現兩國都存在「近京畿」行政區，同時在政治位階都與該國「首都」並駕齊驅，顯示「近京畿」行政區存在的必要性與必然性，而且兩國「近京畿」行政區都存在與首都發展不一樣的特色，此點足供新北市發

展參考，同時所發展的特色涵蓋面廣，遠超過首都「政經中樞」的功能性角色。新北市相對於台北市確實為「近京畿」行政區，從日本、韓國發展經驗觀察，從工業發展至於觀光休閒旅遊的產業光譜中，新北市有很多選項，至於最佳選項的上位是角色定位與發展策略，上位確定後，即可據以發展最佳選項產業。

第三章 新北市發展策略模式探討

第一節 台灣北部開發歷史簡略回顧

壹、清治時期的設府始正

從經濟地理角度探討,今日的台北市與新北市都處在同一個台北盆地中，中心環地帶為台北市,而中心環外區域為新北市，在世界各國都會發展史上這是一種特例，本節從 1887 年清朝政府對台北盆地的政府機構建設開始作一啟首，探討當時清朝政府對台北盆地經濟地理發展的觀點，再切入 1895 年日本政府據台後同樣在這個經濟地理是如何建構他的政經發展架構，發展的觀點為何，其次是國民政府來台之後，如何經過遞嬗演變成今日雙直轄市模式的過程。

明永曆十五年，鄭成功來臺驅荷，設一府二縣，原台北縣轄區屬於北路天興縣。清康熙二十三年轄於諸羅縣，隸臺灣府，當時台灣的政經中心明顯以臺南為主，濁水溪以北基本上是荒郊野外。

一、沈葆楨初創

清同治 13 年發生日人因風災登陸，由於言語不通產生誤解受殺害之牡丹社事件發生後，閩台沈葆楨深知臺灣的重要，故奏請清廷增置府縣，興利逐弊，整備臺灣的防務與建設。同治 13 年(1874)及光緒元年(1875)，沈葆楨兩度來臺，為時年餘。對臺灣的經營建設成果如下說明:

沈葆楨初到臺灣，先修建砲臺(台南億載金城)。其後進行多向多項新政，包括增

設郡縣：設立臺北府（府城城牆於 1884 年建成，），將臺灣府改為臺南府，另於中部（臺中彰化橋孜圖）置臺灣府，並擬定省會，全省增至三府、三廳、十一縣、一直隸州。（臺北府下轄淡水縣、新竹縣、宜蘭縣、基隆廳等。臺灣府下轄臺灣縣、彰化縣、雲林縣、苗栗縣、埔裏社廳等。臺南府下轄安平縣、嘉義縣、鳳山縣、恆春縣、澎湖廳等、另有臺東直隸州直屬台灣道），建立台北府城還有一重要人物為首任台北知府為向熹，字靜安，號靜庵，四川中江人。拔貢出身的向熹於 1872 年於台灣擔任台灣府淡水撫民同知，又於 1877 年（光緒 3 年）奉旨接替孫壽銘擔任台灣府知府。1877 年—1878 年間，他兩度調署台北府知府。1878 年，因疾卒於台北知府任內。向熹從台灣府淡水撫民同知前身為台灣府淡水補盜同知，又稱淡水同知。該官職隸屬於台灣道之台灣府，為台灣清治時期的重要地方官員，自 1731 年（雍正九年）更名，官職品等則為正五品。淡水同知官職專司負責北台灣內政，為駐守於淡水廳的地方父母官。因為當時淡水廳管轄區域為台灣基隆至新竹，因此實為北台灣的實際統治者。而此官職，直至台北設府，並設置台北府知府才予以縮減調整。從台北府前身由台灣府淡水撫民同知衍化而來看出，台灣北部發展歷史主軸是由淡水河溯流上的，從最初的淡水港口貿易逐步向內陸推進，茶葉、樟腦、等交易造就大稻埕興起。臺北建府之議欽準後不久，為求防務需求，試署知府林達泉於 1878 年實地探勘，初步決定於艋舺與大稻埕之間的未開墾荒地構築臺北城牆。並構想將重要臺北府城官署、宗廟等建築設立其中。

二、劉銘傳對台灣的貢獻

劉銘傳於一八八四年中法戰爭期間被任命為「巡撫銜督辦台灣軍務」即是授命解除台海危機的重任。因他是擁有軍功與爵位的身分，又與朝中湘系、淮系重臣關係親密。在醇親王奕訢與李鴻章的支持下，劉銘傳取得不少清朝朝廷在財政上的支持。主要在北部的重大經濟建設有：

1 增加郡縣規劃：除臺北府外，又將臺灣府改為臺南府，在中部置臺灣府，並擬

定省會，全省一共有三府一州三廳十一縣。

2 擴大撫番：改善他們的生活，在台北設番學堂。

3 發展交通建設：1891 年基隆、臺北鐵路通車—這是全中國第一條運客鐵路 又添購輪船八艘，遠達南洋，聯接南北電線，及於福建。

4 清理賦稅：設官銀局製造銀幣，是臺灣自己製造銀元的開始

5 推展農業：栽桑、養蠶、水利灌溉、種茶、植棉。

6 設立新式學堂：如 1885 年在臺北的大稻埕創辦西學堂；1886 年在大稻埕建昌街設立電報學堂。

可見劉銘傳的對台建設幾乎是以北台灣盆地為主。幾乎可說是台灣「重北輕南」的開始，本文所關注的是臺北府下轄淡水縣、新竹縣、宜蘭縣、基隆廳這一事實，代表當時清廷官員的格局是“北台灣一盤棋”模式思考，雖然當時財政困難，但基隆至新竹鐵路優先完成，由此可證，這樣的格局亦成為爾後日據政府、國民政府治台模式。

表 4-1 清治時期臺北府知府名單

#	姓名	任職日期(西曆)	任職日期(中曆)
1	向熹	1877 年	光緒三年
2	林達泉	1878 年	光緒四年
3	向熹		
4	陳星聚	1879 年	光緒五年
5	趙鈞	1880 年	光緒六年
6	陳星聚	1881 年	光緒七年
7	劉勳	1886 年	光緒十二年

8	雷其達	1886 年	光緒十二年
9	程起鵬	1888 年	光緒十四年
10	吉昌	1890 年	光緒十六年
11	陳文騷	1892 年	光緒十八年
12	管元善	1894 年	光緒二十年
13	俞鴻	1895 年	光緒二十一年

資料來源：劉寧顏編，《重修台灣省通志》，台北市，台灣省文獻委員會，1994 年。

貳、日本政府治台時期

一、台北縣知事治理階段

1895 年台灣遭清廷割讓給日本，日人據台初始研襲清制置台北縣，派田中綱常海軍少將（1842 年—1903 年），以台北縣知事銜出掌臺北縣，田中綱常為日本明治時代之日本政府官員，原係軍職，本籍為日本鹿兒島。田中綱常於 1895 年（明治 28 年）6 月 5 日於擔任本職，管轄今台北縣市、宜蘭及基隆等地之行政事務。至 1901 年 11 月 11 日村上義雄卸職止，共有三位日本官員擔任斯職。

台北廳治理階段：

自 1901 年 11 月 11 日至 1920 年 9 月 1 日台北縣升格為台北廳，首任廳長為菊池

末太郎於 1901 年（明治 34 年）11 月 11 日接替村上義雄，於台灣台北地區擔任台北廳長，管轄今台北縣、市、宜蘭及基隆、淡水（為支廳層級）等地的行政事務。末任台北廳廳長為梅谷光貞（1880 年—1936 年），日本高等文官考試合格，日本明治大正時代之日本政府官員，本籍為日本兵庫。梅谷光貞於 1920 年 7 月接替今川淵，於台灣台北地區擔任台北廳長，管轄今台北縣、市、宜蘭及基隆等地的行政事務。是年 9 月，台北廳改制為台北州，他同時間卸任。

台北州治理階段：

自 1920 年 9 月 1 日台北廳升格為台北州，首任知事相賀照鄉，東京帝國大學法科大學畢業，日本明治大正時代之日本政府官員，本籍日本沖繩縣（一說為佐賀）。相賀照鄉於 1920 年 9 月 1 日接替梅谷光貞，於台灣台北地區擔任台北州知事，管轄今台北縣市、宜蘭及基隆等地的行政事務，從臺北縣分割增設新竹縣及宜蘭廳，同時廢支廳，於臺北縣下置臺北、士林、新庄、滬尾、景尾、桃仔園、三角湧、樹林口、中壢、基隆、金包里、頂雙溪、水返腳等十三辦務署。他亦為該州首任知事，卸任後調任台灣警務局長。末任的台北州知事高橋衛（1903 年 2 月 26 日—1986 年 4 月 26 日），東京帝國大學經濟系畢業，日本昭和初期之日本政府官員，本籍日本福井縣。高橋衛於 1945 年 5 月 23 日接替西村高兄，於台灣台北地區擔任台北州知事，管轄今台北縣市、宜蘭及基隆等地的行政事務。1945 年 10 月，台灣日治時期結束，台北州裁撤，末任台北州知事高橋衛也返回日本內地。

從台北縣、台北廳、台北州機關名稱變動觀察，從最初派任軍人出任地方首長，旨在靖鄉清野，最後派任具財經專長官員出任台北州知事，顯示日人據台治理北台灣地區，仍未脫離劉銘傳《北台灣一盤棋》模式思考，行政中心設在「城內」城外的廣大郊區就是糧食供應基地，仍是一個中心城市近畿拱衛的發展模式。

任次	姓名	就任時間	卸任時間	備註
1	相賀照郷	1920年9月1日	1921年9月17日	
2	高田富藏	1921年9月17日	1924年12月23日	
3	吉岡荒造	1924年12月23日	1927年7月27日	
4	三浦碌郎	1927年7月27日	1928年7月21日	
5	高橋親吉	1927年7月21日	1929年4月20日	
6	片山三郎	1929年4月20日	1931年5月8日	
7	宇賀四郎	1931年5月8日	1931年9月12日	
8	平山泰	1931年9月12日	1932年3月15日	
9	中瀬拙夫	1932年3月15日	1933年8月4日	
10	野口敏治	1933年8月4日	1936年2月16日	
11	今川淵	1936年2月26日	1936年10月16日	
12	藤田偵治郎	1936年10月16日	1939年1月28日	
13	戸水昇	1939年1月28日	1939年12月28日	
14	川村直岡	1939年12月18日	1941年5月14日	
15	三輪幸助	1941年5月14日	1942年7月3日	
16	梁井淳二	1942年7月3日	1943年11月13日	
17	坂口主税	1943年1月13日	1944年3月20日	
18	西村高兄	1944年3月20日	1945年5月23日	
19	高橋衛	1945年5月23日	1945年10月25日	
20	佐藤續			任期不詳

任次	姓名	就任時間	卸任時間	備註
<p>高橋衛 (1903年2月26日－1986年4月26日)，東京帝國大學經濟系畢業，日本昭和初期之日本政府官員，本籍日本福井縣。高橋衛於1945年5月23日接替西村高兄，於台灣台北地區擔任台北州知事，管轄今台北縣市、宜蘭及基隆等地的行政事務。1945年10月，台灣日治時期結束，台北州裁撤，末任台北州知事高橋衛也返回日本內地。另外，亦有文獻表示，與中華民國政府辦理台北州交接事宜之台北州知事為佐藤續。</p>				

資料來源:劉寧顏編，《重修台灣省通志》，台北市，台灣省文獻委員會，1994年。

三、中華民國政府光復台灣後台北經濟盆地的版圖發展演變

民國三十四十月，台灣光復，臺北州除原轄之臺北、基隆二市改為省轄市外，其餘劃設臺北縣，轄宜蘭市及淡水、文山、新莊、羅東、基隆、宜蘭、七星、蘇澳、海山等九區，此為台北經濟盆地成二元發展的伏筆開始。

民國三十八年九月，將淡水區轄之士林、北投兩鎮劃設草山管理局（後易為陽明山管理局），同時，台灣行政區域重新調整，就台北縣原轄羅東，宜蘭等一市、八鄉、三鎮劃設宜蘭縣，並裁各區署，而成台北縣府直轄鄉鎮之局面。

民國五十七年七月，台北市成為直轄市，為擴大臺北市區計劃，將台北縣所屬之景美鎮、南港鎮、木柵鄉、內湖鄉、暨陽明山管理局所屬之士林鎮、北投鎮等六鄉鎮劃入臺北市。台北縣剩下29鄉鎮管轄。

民國99年12月25日，因應《地方制度法》修正，原台北縣改制與台北市併列為直轄市至今，惟未來這兩個直轄市究竟是維持雙城架構或合併成為一個大型都市，則尚未有定論，本研究的主旨不在於二市合併或不合併有利行政效能或政黨選舉為觀點，而就是否能增強競爭力為前提作探討，他山之石可以攻錯，故在下節中討論韓國與日本的首的首都與近畿城市發展觀察之比較。

表4-3 台北縣實施地方自治前行政首長名單

任次	姓名	就任時間	卸任時間	備註
1	連震東	1945年11月5日	1946年2月16日	首任
2	陸桂祥	1946年2月16日	1947年6月5日	
3	梅達夫	1947年6月5日	1951年1月31日	因參選民選縣長請辭
代理	項際科	1951年2月1日	1951年4月30日	

資料來源：劉寧顏編，《重修台灣省通志》，台北市，台灣省文獻委員會，1994年。

表 4-4 台北縣實施地方自治後行政首長名單

屆次	任次	姓名	黨籍	任職期間	備註
1	4	梅達夫	 中國國民黨	1951年5月1日 - 1954年6月2日	民選首任
2	5	戴德發	 中國國民黨	1954年6月2日 - 1957年6月2日	
3	6	戴德發	 中國國民黨	1957年6月2日 - 1960年6月2日	
4	7	謝文程	 中國國民黨	1960年6月2日 - 1963年10月31日	縣長任期由三年延長為四年，但因腦溢血在任內病故。
代理	代理	李文玉	 中國國民黨	1963年11月1日 - 1964年6月2日	縣政府主任秘書代理
5	8	蘇清波	 中國國民黨	1964年6月2日 - 1968年6月2日	
6	9	蘇清波	 中國國民黨	1968年6月2日 - 1969年7月1日	因涉及永和市一樁都市計劃弊案而遭停職。
代理	代理	李文玉	 中國國民黨	1969年7月1日 - 1970年5月1日	縣政府主任秘書代理
復	9	蘇清波	 中國國民黨	1970年5月1日 -	判決無罪准予復職

屆次	任次	姓名	黨籍	任職期間	備註
職			黨	1973年2月1日	
7	10	邵恩新	 中國國民黨	1973年2月1日 - 1977年12月20日	因故延後一年就任
8	11	邵恩新	 中國國民黨	1977年12月20日 - 1981年9月14日	改任臺灣省政府民政廳長
代理	代理	武增文	 中國國民黨	1981年9月14日 - 1981年12月20日	省府委員代理
9	12	林豐正	 中國國民黨	1981年12月20日 - 1985年12月20日	
10	13	林豐正	 中國國民黨	1985年12月20日 - 1989年12月20日	
11	14	尤清	 民主進步黨	1989年12月20日 - 1993年12月20日	
12	15	尤清	 民主進步黨	1993年12月20日 - 1997年12月20日	

屆次	任次	姓名	黨籍	任職期間	備註
13	16	蘇貞昌	 民主進步黨	1997年12月20日 - 2001年12月20日	
14	17	蘇貞昌	 民主進步黨	2001年12月20日 - 2004年5月20日	出任總統府秘書長而辭職。
代理	代理	林錫耀	 民主進步黨	2004年5月20日 - 2005年12月20日	行政院派任代理縣長
15	18	周錫璋	 中國國民黨	2005年12月20日 - 2010年12月25日	因臺北縣改制直轄市而延任，為末任縣長。

梅達夫（1900年10月31日 - 1980年3月12日），貴州江口人，保定陸軍軍官學校第九期畢業，原國民革命軍第十軍第二十九師少將副師長。中國抗日戰爭後的1945年10月，他從中國大陸跟隨國民政府前往接管台灣，擔任台灣省行政長官公署參議。1947年6月5日，他接任發生私吞五億元台幣而被撤職查辦的陸桂祥，擔任台北縣縣長。1951年，台灣開始實施地方自治；他以參選民選縣長為由，辭去縣長一職。3月，順利當選民選第一屆台北縣長，也是民選台北縣長唯一一任非台灣本籍者。

第二節 新北市發展現況

壹、人文發展

新北市是原台灣省台北縣，臺灣人口最多的行政區，超過80%的新北市居民居住在10個市轄區當中，其面積大約占新北市的六分之一。28.8%的新北市居民是從臺北市或高雄市移入的。新北市有藍領外籍勞工約5萬人，是臺灣次多。另有外國專業人員約5千人，位居臺灣第三。按區域，以下四區為新北市人口集中分布區域：

中和區（今中和區與永和區）計65萬人/25.8平方公里

新莊區（今新莊區與泰山區）計47萬人/38.8平方公里

板橋區計55.2萬人/23平方公里

蘆洲區（今三重區與蘆洲區）計58萬人/23.7平方公里

人口密度除原新莊區每平方公里1.2萬人以外，其餘三區皆超過每平方公里2萬人以上。其它尚有新店區29萬、土城區23萬、汐止區18萬、三峽鶯歌地區18萬、樹林區17萬、淡水區13萬等。

新北市大部分市民，多操閩南語及客家語，還有一部份臺灣原住民。新北市具有豐富自然景觀及人文特色，也是一個充滿活力成長中都市。新北市地理位置環繞著臺灣的首都臺北市，形成共同生活圈，正朝著雙子星城的模式發展，積極建立自己的交通、生活系統，與開發觀光資源，並且全力建設人性尊嚴社會，以文化建設、本土教育、休閒內涵，吸引國際友人蒞臨本市訪問。

新北市對於古蹟的維護相當重視，目前新北市有重要國家一級古蹟淡水紅毛城、大坵坑遺址，二級古蹟林本源園邸、廣福宮、艋山寺、理學堂大書院、滬尾砲臺、十三行遺址，三級古蹟蘆洲李家古厝等十六處。

新北市有開放的宗教信仰，教堂、寺廟、道觀分佈在各個角落，是人民的心靈寄託，同時也包含藝術、古蹟、建築、觀光的功能。三峽的清水祖師廟有「東方的藝術殿堂」美譽，石柱、壁飾、繪畫、雕刻的藝術精華集於一身，是我國保護傳統文化的代表之一。

平溪區的放天燈活動，是每年的元宵節的重要民俗活動。鶯歌區保存了中華陶瓷藝術的精髓，一座極具教育及歷史意義的陶瓷博物館，已於八十九年完工，以展示、典藏新北市具有特色的文物及藝品為目的。

新北市的人文歷史可以MORE代表，新北市的人文歷史就包含在這四個字母裡；M代表Mountain(山)，O代表Ocean(海)，R代表River(河)，E代表Event(節慶)。

財政

100年度新北市地方總預算歲入為1,406億334萬餘元，歲出為1,552億334萬餘元。歲入主要係補助及協助收入、稅課收入、規費收入、其他收入、自治稅捐收入、工程受益費收入、營業盈餘及事業收入增加。

貳、組織演變

中華民國政府在大陸時期由於客觀環境所限，如軍閥割據，抗戰剿匪等，一直以訓政體制運作，而轉進台灣之後才有餘力致力憲政建設，民國 39 年 4 月中華民國在台灣開始實施地方自治以來，有關行政區劃的問題一直就是個難題，或許正因為這個問題複雜難解，所以除了少數幾次的更動外，中華民國在台灣行政區劃基本上是保持在以不變應萬變的狀態。過去約 50 年中華民國在台灣行政區劃的變動幅度很小，較重大的改變就屬民國 56 年 7 月台北市的升格為直轄市，民國 57 年台北縣的內湖、南港、景美、木柵和陽明山管理局所轄的士林、北投劃歸升格後的台北市。其後基於南北平衡考量於民國 68 年將高雄市升格為直轄市，同時將高雄縣的小港劃歸高雄市。民國 71 年新竹、嘉義升格為省轄市，新竹縣的香山劃歸新竹市。

隨著時代的演進和社會經濟的快速發展，歷經 50 年未做大幅度調整的原台

灣地區行政區劃其實已經窘態畢露，像台北縣的縣治所在板橋市已經是一個人口和經濟規模遠超過部分省轄市的超級鄉鎮市級的行政單位，可是板橋市因卡在行政層級，故在預算分配與編制員額依然是動彈不得。同樣的情形也發生在桃園、台中、彰化等縣市。因此如何讓已達大型規模的縣市和鄉鎮市升格，遂成為政治上亟待突破的一大難題。(李哲華，2009)而台北縣升格為直轄市並不是一步到位，而是分為兩階段為準直轄市與直轄市階段。

一、准直轄市階段

立法院在 96 年 5 月修正《地方制度法》第七條，讓人口超過二百萬的縣市，在「不涉及行政區域之劃分、調整」的情形下，以自主性的程序：「縣（市）政府提請縣（市）議會通過後，由內政部轉報行政院核定之」，使得像類同台北縣的大型省轄縣市有機會成為所謂的「準直轄市」。又根據《地方制度法》第七條的修正結果，準用直轄市之事項，包括直轄市議會之會期（第三十四條）、直轄市議會之組織準則（第五十四條）、直轄市政府首長、副首長及各機關首長之任免（第五十五條）、直轄市政府之組織準則（第六十二條）、直轄市稅依本法及財政收支劃分法（第六十六條）、直轄市收支依本法及財政收支劃分法（第六十七條）以及其他法律關於直轄市之規定。存在一個客觀事實，其實直轄市和縣市政府的差別只在「財源分配與員額編制」而已，而員額編制也與財源分配密切相關，主要就是「財源分配」為核心。行政院以〈財政收支劃分法〉同時配合修正為由，做出「讓台北縣與北高兩市共同使用 43% 的統籌分配稅款」的決定，連帶使得台北市、高雄市可以分配到的統籌分配稅款大幅減少，當然就是「把台北市、高雄市都拉下來」的結果，這造成了台北市長郝龍斌和高雄市長陳菊都表態反對的局面。後來在北、高兩市的抗議下，行政院主計處依統籌款增減、自有財源比例、債務餘額等三項指標，提出彌補方案，將另外分別補助台北市 155 億元、高雄市 100 億元。即使如此，當時的台北縣長周錫瑋仍然不能接受，按照周錫瑋縣長的推算，根據行政院的規劃，台北縣成為「準直轄市」的結果，統籌分配稅款

305 億再加上土地增值稅的收入北縣雖可得到 332 億，但扣掉原有的 98 億中央統籌分配稅款與 117 億一般補助款，淨收入僅增加 117 億，但是準直轄市卻必須增加人事、法定支出、業務移撥與組織擴編等經費支出共 647 億等等，兩者相減之下的財政缺口將近 530 億」，因而認為中央用玩數字遊戲的方式敷衍問題，實際上準直轄市卻倒賠 530 億。基於以上的說明，可以發現地制法雖然對這個爭議近四十年的老問題做出了突破性的作為，讓像台北縣這樣的超大縣市得以破繭而出，不必再受限於原有的行政區劃和相關法律限制。可是因為財政收支劃分法等等的法律並沒有做相對應的調整，以致於升格的縣市未蒙其利先受其害(黃瑋菱，2009)。

二、直轄市階段

民國 99 年立法院三讀通過《地方制度法》，總統府於中華民國九十九年二月三日總統華總一義字第 09900022441 號令公布，賦予地方縣市政府經議會同意後申請改制直轄市，再由中央給予準駁。由於《地方制度法》規定直轄市門檻之一為第 4 條有關人口數目的規範，人口聚居達一百二十五萬人以上，且在政治、經濟、文化及都會區域發展上，有特殊需要之地區得設直轄市。因此符合此規範的的臺北縣、桃園縣、彰化縣在迅速在縣會議通過後即送件內政部。而人口數目不符者則以企圖以合併升格方式達成，如臺中縣與臺中市、雲林縣與嘉義縣、臺南縣與臺南市等；較為特別者為高雄縣，雖然相鄰的高雄市已為直轄市，仍以合併方式申請改制。中央政府對於升格直轄市審查於 2009 年 6 月 23 日進行，在學界及官方組成的審查委員開會後，通過臺北縣、臺中市縣及高雄市縣改制案，其餘均未獲同意。特別的是臺南縣市合併案以歷史文化優勢獲得部份委員發言表達支持。由於意見未有共識，並案陳至行政院再次審議。同月 29 日再召開的會議中，行政院以臺南市縣為南部地區的產、學、研科技重鎮；未來合併改制後，將可作為雲嘉南地區的核心都市為理由，宣布通過臺南縣市合併案。最後的定案與原本馬英九總統競選時所揭諸的「三都十五縣」的構想亦有不同：原臺北

縣升格改制為新北市、原臺中縣市合併改制為臺中市、原臺南縣市合併改制為臺南市、原高雄縣市合併改制為高雄市。民國 99 年在 12 月 25 日五都改制施行縣市合併、升格直轄市，原台北縣同時更名為新北市。

三、改制前後財政問題相關學者之研究

前面討論已說明，特別是財政問題更成為所有問題的焦點。學界曾就台北縣升格做過相關研究如下表所示：

表 4-5 改制前後財政問題相關學者之研究彙整表

探討觀點	作者	概要	研究結論
議題形成過程	黃瑋菱	研究援引議程設定針，對台北縣升格準直轄市作案例分析，研究問題： 一、台灣地方制度與台北縣升格為準直轄市的發展脈絡及其主要問題。 二、分析台北縣爭取升格過程中，不同時期的動態議程發展，以及政府官員、政治菁英、媒體、大眾在不同階段的行動策略與表現。三、台北縣能升成功格為準直轄市的關鍵因素。 四、探討台北縣升格準直轄市後對於台灣整體行政區劃與地方制度等議題，所引發的後續影響。	「地制法」中運用「準用」概念的爭議性大。解決方案建議：繼續積極推動國土規劃法、行政區域劃分法之立法及財政收支劃分法之修正；修改地方制度法，不以人口當作升格的門檻；應限制地方首長舉債情形；應檢視在地需求，提出適切方針；檢討升格後支出項目，開源節流；應加強民眾對政策的了解，避免過渡預期心態；縣議員人數應比照直轄市。
升	徐	地方制度法第四條與七條修正條	台北縣雖增加中央統籌分配稅

探討觀點	作者	概要	研究結論
格爭取財源	仁輝	<p>文，台北縣準用有關直轄市的各項規範，包括法律地位、組織編制、財政收支等。行政院旋即成立專案小組，全面檢討相關法規，推動後續措施，讓台北縣準用直轄市議會會期與組織、直轄市政府組織與員額、相關稅收及財政收支分配，以及其他法律中有關直轄市之規定，台北縣升格有關財政收入的劃分，行政院最後決定的作法是將統籌分配稅款的分配方式讓臺北縣直接參與直轄市 43% 分配。同時在計算三個直轄市的分配比例時，將臺北縣之營利事業營業額、人口數及土地面積均按 70% 核列。</p>	<p>款 242 億元，但中央減列其原分配一般補助款 117 億元，因此實際增加財源僅 125 億元。台北縣升格後依法必須增加支出，如健保、勞保、農保與老農福利津貼等，初步估計遠超過財源的增加數，因此已無力擴大編制提升服務，更遑論公共建設。可以說台北縣尚未享受升格的好處，反因經費支出之增加，加重財政負擔。建議在行政區域重新調整之前，修正財政收支劃分法，擴大中央統籌分配稅款規模，由目前的 2,000 億元，增加至 3,300 億元，將營業稅全數作為統籌分配稅款外，保留所得稅的 10% 作為分配。一般補助款至少維持 800 億元的規模，兩者合計可以較現有的 3,100 億元的規模，約增加一千億元，對於改善地方政</p>

探討觀點	作者	概要	研究結論
			府年度預算赤字將助益甚大。
政策工具觀	林水波、莊順博	地方制度法第四、七條修改，增設準直轄市條款，為台北縣改制跨出了第一步，使之透過移植直轄市制度，可準用其人事、組織及財政相關規制，台北縣政府爭取升格改制最重要射準，也是各界與本文最關注之課題，端視其是否能有效改善財政困頓，研究發現改制後的北縣財政運作，卻發現產生了「府際統籌分配稅款爭議」、「補助款之鐘擺效應」、「預算規模暴增」、「鄉鎮市稅課」等相關問題，似乎並未如原先縣政府預期及主張，且引發許多爭議尚待解決。	研究透過新公共管理的政府再造精神，針對台北縣提出開創財政收益的藍海政策工具，包括「節流」與「開源」兩大面向，期能使之走出屬於自己改善財政的藍海道路。也指出台北縣未來發展上須形塑「創能型治理」，加強府際合作、強化網絡治理、以及人力資源再造，俾使縣民感到「新北縣·好生活」，進而達致「幸福·美麗·大台北」的施政目標。
升格直轄市相關	陳立剛等五員	所謂直轄市，其實乃中央政府直接管轄國內大都市（精華地區）的特殊體制安排。根據統計，因各國對設置直轄市相當謹慎，其數量平均只有一至三個左右，並非大量設置。這些設置之標準常以居住人口數及都會所佔面積為初步考慮條件外，亦往往強調	研究擬出以下建議事項： 台北縣及桃園縣之升格問題，應是政策性決定我國是否朝多直轄市制方向發展。否則，台北縣及桃園縣仍應保其現制，但對其財政權、人事權、組織等應大幅提昇，亦可以實質達

探討觀點	作者	概要	研究結論
問題之探討		<p>政治重要、經濟發展，甚至文化等其他因素之考量。當前許多縣市期待升格為直轄市，其主因在於現行體制運作給予直轄市獨厚的財政權及人事權，造成與直轄市比鄰的其他縣市地方政府在各種公共服務、工程品質上相形見绌，產生「一國二制」及不公平之心理態度。</p>	<p>到「直轄效果」，滿足其對實質地位之期待，要求升格的主因來自對直轄市所特享的財政、人事及組織權的需求，因此本研究建議應進一步強化、提昇縣(市)之地位及其授權，以實質達成直轄市效果。</p>
準直轄市的創設是解決問題還	曲兆祥、吳建忠	<p>以學者專家觀點與評析,從法律位階、增加組織規模，抒解升遷管道、擴大預算規模探討升格之益處。但從支出面分析則因為 1、增加縣府法定支出，如勞健保負擔；2、行政支出因規模擴大而相應增加；3、整體預算補助不增反減，縣府赤字恐大量增加；5、準用直轄市的法規不明確導致配套制度不完整反而拖累了縣政，對行政績效必然產生負面影響。</p>	<p>財政收支劃分法的不合理情形益加明顯，特別是統籌分配款的問題尤其嚴重。我國當前仍保留直轄市這是政治怠惰的表現，釜底抽薪之計就是也如同廢省一般直接廢了直轄市，可以考慮依日本之例在有需要的地區設置都道府縣等同一級的地方政府，亦即即使名稱不同但都是地方一級政府，其下再依需要設置市等二級地方政府。第二、就依照地制法原有的規定凡人口面積達到標準的</p>

探討觀點	作者	概要	研究結論
是製造難題			縣市就升格，必要時還可以再降低標準，當大家都是直轄市時那直轄市也就不再是直轄市了。不過採此法時也必須同步讓一些規模較大的鄉鎮市升格為省轄市或縣，也必須廢除鄉鎮的自治地位，如此一段時間之後自然也就形成地方二級政府（直轄市—區、縣）的模式了。不過此法較前法需時較久，但也緩和得多，所謂事緩則圓，或許比較容易被各方接受。

資料來源:本研究整理

小結：

原台北縣升格之遠因主要來自於財政稅收分配以及組織變革趕不上人口移動變化，同時在若干關鍵時刻，當時的執政黨，以中央角度看待，不願將財稅及資源下放至地方，同時在國境之內，也沒有盡可能做到資源分配公平，造成台北縣居民有相對剝削觀感，這一切隨著台灣歷經解除戒嚴體制，社會活力釋放，資源分配公平的要求逐漸成為重要競選政見訴求，因而啟動了一系列改革，故台北

縣升格遂成為重要議題，然升格並沒有解決升格後成為新北市的問題，五都同時爭食分配款大餅，這不是成熟的發展模式，從前一章對日、韓等國近畿城市觀察比較，日本與韓國的近畿城市在該國整體發展中都有明確的角色定位，因此形成具全球競爭力的產業聚落，或與首都城市形成互補的發展，自然在財政上形成良性循環。審視台灣地區，若五都沒有本身明確的政經發展策略與定位，財政資本門的支出就不能創造金雞母的乘數果效，這又涉及五都的發展策略，本研究將聚焦在新北市發展策略的探討。

第三節 新北市發展策略模式探討

對新北市增進競爭力可行策略方案探討研究，首先須對新北市在全國政經地圖之中角色作出明顯且清晰的定位，其次論及發展策略，古云：不患寡而患不均，物不平則鳴，同為中華民國國民，但長久以來新北市在資源分配方面與一水之隔的台北市有大差距，因此歷任新北市(含台北縣時代)的行政首長，無論藍綠執政都背負此地居民沉重的期待，為達成對選民承諾，不同時期新北市(含台北縣時代)的行政首長曾提出過各種政見，經本研究整理，發現都不超出以下三種模式，這三種模式恰好都是定位新北市與台北市的關係，包括近畿模式，此模式以台北市為核心，新北市作為台北市的腹地，近畿模式可發展出兩種發展策略，合併策略與近畿策略，合併策略即台北市與新北市合而為一，但仍以台北市為核心，新北市擔任拱衛角色，本章以下三節說明上述的三種發展策略模式。

壹、近畿發展模式

1997 年蘇貞昌參選第十三屆台北縣長。由於時任台北縣長、民進黨籍尤清的任內事蹟多有爭議，對蘇貞昌選情有不利的影响。然而投票前最後一夜，民進黨新潮流系、癌症病危的立法委員盧修一，在造勢晚會上突然下跪求票，最終使蘇貞昌以近三萬票差距擊敗國民黨籍候選人謝深山而當選，並於 12 月 20 日就任。2001 年，蘇貞昌競選連任第十四屆台北縣長，擊敗由泛藍陣營（國民黨、親民黨、新黨）整合推出的候選人王建煊，以五萬多票差距連任成功。縣長任內，帶領台北縣順利舉辦 2003 年全國運動會、2004 年台灣燈會；利用行政資源，對各村里長發放每個月五萬元的基層工作費，並廣設托兒所、縣立完全中學，積極經營基層組織。對照蘇貞昌兩次競選台北縣長的政見觀察，這是一個近畿發展模式：

台北都會區縣市合作計畫 - 促進縣市合作，達成台北都會區共存共榮 以合作促進共同的繁榮，造福大台北都會區的住民	
願景	縣市合作初期建議以共同委託方式委由專業團體協助處理都會區合作事項，藉以減低行政體制的變動性，以及保持專業團體處理的客觀性，以去除各縣市間的本位考量。長期則由相關主辦單位主導各計畫的施行，並逐步完成台北都會區的整體發展與全面提升
目標	(一) 短期：行政交流、資訊整合，休閒遊憩網與水資源共享 (二) 中期：都會區交通運輸服務品質全面提升 (三) 長期：建立生態永續發展與便捷的都會區生活
實施方案	行政、生態、生活、交通運輸與休閒遊憩便利一體化，方案內容如下： <ul style="list-style-type: none"> (一) 台北都會區休閒遊憩合作計畫 <ul style="list-style-type: none"> 1. 休閒遊憩服務運輸計畫（道路意象、休閒列車、藍色公路系統） 2. 藝文民俗活動交流計畫 3. 休閒遊憩服務解說暨資訊計畫 4. 休閒遊憩事業服務網計畫 (二) 都會區交通運輸服務合作計畫 <ul style="list-style-type: none"> 1. 台北都會區大眾運輸服務網計畫（公車資訊上網、路線審議、規劃衛星市鎮間路網、社區公車合作補貼、營運轉型） 2. 都會區鐵路服務功能強化計畫（接駁服務、票證整合、車站周邊交通

	<p>整體規劃、增設鐵路簡易車站、增開休閒列車)</p> <p>(三) 都會區環境生態永續發展合作計畫</p> <p>1.垃圾減量及資源回收合作計畫(資源回收與減量、焚化爐回饋共生、垃圾隨袋徵收)</p> <p>2.山坡地環境基礎調查及資訊共享計畫(基礎環境調查、建立資料庫、資源共享委員會、資料更新)</p> <p>3.縣、市間棄土場收受其他縣市廢棄土協調計畫(營建剩餘土石方調查、管制、減量與再處理計畫)</p> <p>(四) 台北都會區行政合作計畫</p> <p>1.行政資訊交流合作計畫(為民服務資訊、治安防治、防災)</p> <p>2.行政經驗學習交流合作計畫</p> <p>3.水資源共享合作計畫—共飲翡翠水計畫</p>
--	--

(資料來源:蘇貞昌縣長時代修訂台北縣綜合發展計畫第 85 頁)

小結:

近畿模式的特點在於拱衛的功能，蘇貞昌縣長時代所塑造的願景包括:

交通運輸：板橋發展到新莊，河岸雙心沒相輸；鄉鄉隆有新建設，服務無免走別莊。讀書上班溫溫行，三十分內送嘎ㄟ一ㄚˊ；縣內吶要走透透，一點鐘故嘛也到。

觀光休閒：閒來北海駛風帆，意到南山自由行；潦水ㄟ記到坪林，捏土文化有鶯陶。

產業升級：地方產業國際化，技術創新夠溜辣；賺食學習做伙拼，WTO 咱嘛也贏。**土地利用：**你吶生意有想法，咱畢褲腳到開發；爛土廢場換新衫，鄉親政

府隆快活。

防災與成長管理：成長照步來管理，管理創造咱成長；火灶土牛有庇蔭，萬代青山綠水情。

教育資源：阿公乖孫手牽手，學校生活有親情；知識技術來提昇，文化生活相遷成。

厚生福利：世大幼子有養成，政府園區嘛到ㄟㄨㄚ；貧病政府有關照，路遠不害福利行。

治安改善暗巷點燈放心行，停車巡邏ㄟ到看；派出所警衛來連線，辦案貼心也專業。**縣民認同**風雨昨暝已經過，山頭觀音笑嗨嗨；鄉土深掘拓枝葉，台北現今當少年。**政府再造：**歡迎鄉親縣府坐，親切服務傳便便；莊頭鄉里有準備，咱ㄟ進步真正多。

都會合作：台北都會好鬥陣，相招出力到相挺；環境交通齊發展，縣市繁榮真昌盛。以上雖然是明顯的競選口號,但是明確的標出，台北縣作為台北市的衛星城，她提供人力至台北市發展,住家、休閒在北縣，沒有明顯的產業指向，沒有清晰的定位,因此本研究認為當時蘇貞昌縣長時代的北縣與北市的關係是近畿模式。

貳、合併模式

2005年當時政治上的藍軍固守台北市,而台北縣自尤清、蘇貞昌已近16年「淪陷」於綠軍之手,在藍軍企求盡早「光復」台北縣的企求下,「縣市合併」自然成為政治謀略選項之一,雖然合併模式非常明顯是當時的政治時空抽象的政治語言,一切以勝選為前題,很多僅是粗躁的概念而已,仍可透過系統性整理梳理出輪廓,以下就彙整當時政治宣傳語言,定出「縣市合併模式內涵」。

項目	概略構想	備註
交通	台北捷運是以台北市為中心,向台北縣輻射出去的網狀動線,不論是捷運還是公車,所有大眾化運輸皆是以北市為核心,這是因為台北市是大台北的政治金融商業中心。台北捷運板橋土城線於2006年通車,這條板南捷運線有一個特殊的意義,因為她把台北經濟盆地的東西兩端串連起來,30分鐘內可從此端至彼端,雖然加強台北縣市間的交流。當時的台北市長馬英九致詞時強調,通車後,自台北市政府可以搭乘捷運直接到達台北縣政府,雙方已經接軌。可說是呼應縣長周錫瑋之前提出的「縣市合併」競選政見,他並期待台北縣、市在不久的將來能夠緊緊結合在一起,共同合作。	但當時的台北縣長周錫瑋表示及地方首長憂喜參半,一方面希望促進地方觀光人潮,也憂心人口因交通便利而流失。縣長周錫瑋表示,交通拉近台北縣市的生活距離,也凸顯縣市之間是共同生活圈。他說,最近的一項民調,超過六成三縣民贊成台北縣市合併。
觀光	台北縣則坐擁大台北最有價值的觀光休憩	同樣的,台北縣市許多可

	資源，從「碧潭約會」到淡水老街，儼然已成為大台北的後花園。	以共同承擔的資源也被分割的七零八落，情緒性的語言更讓雙方的關係劍拔弩張，只會加深隔閡和誤解，喪失互信，對大台北的長遠發展都是致命傷。
水資源	水源也存在著高度的依賴關係，台北市使用的是來自台北縣的斐翠水庫水源，但由於窒礙難行的地方壁壘，反而使得很多台北縣民眾無法飲用自己的水。縣市合併可以使水資源更有效分配，例如北區如金山萬里三芝淡水土林北投使用大屯山系水源，文山地區新店景美板橋地區使用翡翠水庫資源。大漢溪左側的新莊三重蘆洲則可使用石門水庫資源，而集合整個台北盆地經濟資源來改善石門水庫水質。	改善目前台北縣市自來水「同縣不同價」與「同水不同價」的怪現象。
人口規模	綜觀全球，舉凡國際性的大都會，像是紐約、洛杉磯、東京、北京、上海，無不是由上千萬人口、數十個行政區劃形成的大都市。而台北縣、市人口合計不過七百多萬。	周錫瑋是在捷運土城線通車剪綵致詞時對外透露這項民調結果。他說，有超過百分之六十三台北縣民贊成台北縣市合併，有一成的台北縣民反對。
網路	台北市已經建構成為全球首屈一指的網路	有四成的台北市民贊成

建設	化都市，台北縣卻相形見绌，由此可見北縣市發展的嚴重失衡。就趨勢而言，未來將是一個優質的都會生活的世紀，台北也將成為便捷、快速、舒適和人性化的都市，如果能夠將首都圈縮小，而讓生活版圖擴大，使大台北變成小家園，應是最理想的大台北都會遠景	台北縣市合併，有兩成台北市民反對。周錫瑋表示，兩縣市的有效抽樣問卷一千零七十份，超過百分之九十五的信心水準。
法制工程	藉由修改中央統籌稅款的分配比例，修改行政區劃法、地方制度法、財政收支劃分辦法等，使統籌稅款的分配比例更趨公平。	
區域定位	原台北市宛如紐約的 down-town 成為政治、金融中心，而原北縣區域朝向產業、休閒觀光發展	
治理模式	傾向集權式的政府治理解決方式，希望透過縣市合併提昇大台北都會區的國際競爭力，並規劃出自 95 年開始，一年規劃「完成縣市、整併規劃」、二年立法「泛藍同心、完成法制」、三年調整「資源整合、組織再造」、四年成功「經濟繁榮，生活升格」，最後達成「縣市聯手，台北拼第一」。	周錫瑋希望在縣長四年任期內完成縣市合併、生活升等的願景，透過合併，台北縣民可以得享社福的增加、警力擴增、教育品質提昇等諸多益處。

(資料來源 <http://www.epochtimes.com/b5/6/5/31/n1335630.htm>)、【大紀元報 2006 年 5 月 31 日報導】(2006 年中央社記者黃旭昇台北縣 5 月三十一日稿) (<http://www.haixiainfo.com.tw/SRM/158-382.html> : 劉蓮弟)

小結:

不同的政治立場有不同的聲音，這是民主社會的常態，所以對於台北縣長的反應，外界並不意外。但是一項政見從提出到付諸實施，需要用整體的考量和長遠的目光來看，還要通過民意的檢驗，才可知政策的得失利弊。

一水之隔的台北縣市，如果真能合併成大台北都會區，相信將會為未來的國土規劃和解決長久以來縣市資源分配嚴重不均樹立一個很好的典範。就目前北市、新北市的聯繫和依存關係，合併後絕對是利大於弊，合則兩利，分則兩害。兩市唇齒相依，想要打造成為國際級的大都會，新北市與台北市合併絕對是一項值得規劃的長遠願景

叁、 發展特色城市模式

自從台北縣於民國99年12月25日升格為直轄市之後，雖然北北合併，甚至於北北基合併之聲不絕，但就政治工程角度而言，這已不會成為全國性議題了，換言之，未來不管台灣由哪一個政黨執政，看不出有巨大動力或誘因，會逼使北北基合併，然而台北市已坐穩政治與金融中心的版圖位置，新北市的自我定位與發展策略應為何，是一個值得探討議題。目前台北市-新北市恰為2005年民進黨候選人羅文嘉所提出的雙子星城模式，羅文嘉主張「首都圈、雙子城」，希望透過高鐵的通車，將台北經濟盆地建構多層次的治理空間，發展台北縣成為大台北都會區的副都心，形成「西：板新特區」，「東：信義南港區」的雙子城結構，達成「首都機能分散」的目標。這個思維較傾向都會區多層次治理的架構（Bache and Flinders 2004）。羅文嘉反對縣市合併，認為合併是北市吃掉北縣，他主張北縣應維持主體性、與北市沿著淡水沿街兩岸，各自發展成「雙子星城市」，而非北縣成為北市的附庸；他認為台北市可作為政治、金融中心，而北縣朝向產業、休閒觀光發展，雙方既競爭又相互合作。在2005年當時媒體民調中，呈現泛藍支持者多數贊成台北縣市合併，泛綠支持者多數支持北縣單獨升格，有人認為某種程度上反射了「統獨意識」：藍軍贊成合併朝統一方向走；綠軍認為既然現實上無法台獨，期待北縣先獨立，符合內心深處的盼望。

（都會區政府體制探究：以台北縣市合併為例,陳立剛,

<http://www.ntpu.edu.tw/pa/news/94news/attachment/950324/3-1.pdf>,3-14頁

第五章 結論與建議

第一節 研究成果檢討

	近畿城市策略	特色城市策略
S 優勢	<p>借助伴隨效應,成為台北市衛星城,可吸納台北市轉移的人口,企業.</p> <p>各項資源配置如城市交通路網建構、教育、副行政中心等統一規劃,不易造成分配不均問題。。</p>	<p>利用土地廣闊特色,做好經濟資源分配,可規畫各個區域競爭特色,集中力量建構不同大型綜合工業園區、文化園區、國際級觀光景區、大學城、跨國企業營運中心、創新育成中心、合宜住宅城、兩岸直航快速海港城。</p>
W 弱點	<p>在製造業沒有主流產業,企業的研發、行銷中心仍不會以新北市為首選之地。</p> <p>在服務業沒有足夠國際級觀光資源與配套規劃,如交通便捷,服務業人才培育等。</p> <p>發展軸心跟隨台北市而走,無法建立持續競爭優勢,無法在國際市場建立顯明印象</p>	<p>將與台北市競逐中央政府資源,預料難敵台北市作為首都優勢。</p> <p>目前捷運與鐵路等大眾交通運輸系統的設計,呈現以台北市為中心的輻狀型態,新北市在淡水河、新店溪之兩岸,北海岸與東北角海岸地區之聯絡須穿越過台北市,經濟地理呈破碎局面,需要大力投資在新北市各區之間交通建設,需要龐大經費。</p>
O 機會	<p>台北市高昂的地價及消費水準,將誘使資本及消費往新北市移動。</p> <p>促使新北市有機會成為部份產</p>	<p>縱然存在局部地區整合的困難,如左列說明,企業基於最低成本的自利尋優,將誘使資本及消費往新北市移動。一旦在市場中明確定位新北市經濟與文化</p>

	業的營運中心、研發中心、物流中心，帶動就業人口增長，住宅聚落成形，新的消費市場興起。	的座標，更加速促使新北市有機會成為部份產業的營運中心、研發中心、物流中心，帶動就業人口增長，住宅聚落成形，新的消費市場興起。
T 挑 戰	台中暨台南幾乎以同心北市發展策略運作，中部科學園區、南部科學園區的發展，對新北市形成競逐威脅，臨近的桃園縣挾有近空海港優勢及科研機構林立優勢，對新台北市形成威脅。	同左列說明，台中暨台南幾乎以同心北市發展策略運作，中部科學園區、南部科學園區的發展，對新北市形成競逐威脅，臨近的桃園縣挾有近空海港優勢及科研機構林立優勢，對新台北市進一步發展形成威脅。

壹、新北市定位與發展策略SWOT分析

貳、 新北市發展策略定位

本研究透過文獻整理與分析，分析新北市發展可行策略模式有三，包括近畿城市策略、特色城市策略和直接併入台北市等。合併模式在本質上是政治命題，城市經濟規模擴大後的效益自然不用爭論，但引發的政治效應難以預料，故在往後時空中，無論那個政黨執政，將不致於主動發起合併模式，更由於五都成立後，

財政上的窘境依然無法解決，主要原因當然是中央政府所能釋放的大餅無法作大，而涉及的中央與地方財稅收支劃分法制，也因各黨內的政治算計，遲遲無法完成立法，所以在此之前，不會產生重大民意壓力，促使政黨選擇合併模式。

就近畿城市策略、特色城市策略兩策略比較，就構成城市競爭力而言，在新世紀的開始，影響城市的主要問題和挑戰是形塑城市願景，對過程中空間規劃者要求的承諾。首先在願景當中，城市競爭力與、社會結構、經濟發展、環境與空間等有緊密的連結，在連結中有空間和歷史的連結；在探討社會連結時，社會平衡、

介入、多元文化的豐富性、設施和服務等議題面向都必須被思索；在經濟連接性上則須顧及全球化和區域化、競爭優勢、城市網絡、經濟差異等；最重要的是環境連接性當中，投入產出、健康城市、自然地景和開放空間、能源議題等更是不可忽略，而這些連結的核心則是領導者管理能力亦即治理能力，換言之，再好的發展策略若無卓越的領導，一切將成為空談，城市領導者眼界的高度決定城市發展的強度。

第二節 後續研究建議

本研究在探討城市發展競爭策略，由文獻探討方法，探討評估，篩選最佳方案，只可視為初探層級的研究，若要發展成系統性評估指標，則需擴大樣本代表性調查研究，而備選方案之選擇則可以更高的發展範疇，例如以全台灣或亞太自由貿易區為範疇探討，可為後續有志者之參考！

參考文獻

壹、中文部分

大紀元報，2006，〈周錫瑋：逾六成三縣民贊成台北縣市合併〉，大紀元報網頁。

<http://www.epochtimes.com/b5/6/5/31/n1335630.htm>) 2006/05/31。

王憶菁,2007,台北，《中國沿海城市生產競爭力分析》：東吳大學經濟學系碩士論文。

江啟臣、黃富娟,2006,〈全球化下城市競爭力指標之探討〉，《研考雙月刊》。

江大樹,2011，〈城市競爭力與都會創新治理〉，《研考雙月刊》，P：27 - 43。

曲兆祥、吳建忠，2010，〈中國大陸鄉鎮人大改革的實驗-以浙江溫嶺市鄉鎮[民主懇談會] 為例〉，《中國大陸研究》。

李顯峰,2002,〈台灣地方財政不均與區域發展之研究〉,《財稅研究》,33(1):47-104。

許雪姬總策劃，2004。《臺灣歷史辭典》，臺北，行政院文化建設委員會。

李棟湖，產業聚落效益對廠商創新績效之影響 -以醫療相關產業聚落為例，暨南大學經營管理碩士在職專班學位論文，2011

徐仁輝,2009,〈縣市改制應作到實至名歸〉,《海峽評論》,224 期, P53 - 55。

林水波、莊順博,2008，〈制度移植VS.制度吸毒：以台北縣改制準〉,《國會月刊》,36(5),29-53。

葉俊榮，2005，〈永續社會發展〉，《研考雙月刊》29（5）：6-18

潘維剛，2002，《以政策途徑分析我國家庭暴力防治法立法作為》，台北：臺灣師範大學三民主義研究所學位論文。

吳濟華，2010，〈城市治理典範移轉與環境治理的趨勢-雅典憲章的啓示〉,《城

市學學刊》，第一卷，第一期。

傅茹璋，2002，〈新經濟時代地方文化產業發展之研究－以鶯歌陶瓷文化產業為例〉，《規劃學報》，29期，頁次-57。

黃昱傑,2008,《中國主要城市效率生產力分析》，：東吳大學經濟學系碩士論文黃
瑋菱,2008，《台北縣升格準直轄市之過程與影響評估：議程設定的研究途徑》：
暨南大學公共行政與政策學系碩士論文。

陳立剛，2006，〈都會區政府體制探究:以台北縣市合併為例〉，台北大
學網頁。

<http://www.ntpu.edu.tw/pa/news/94news/attachment/950324/3-1.pdf>,3-14頁

陳立剛，2007，〈都會區政府合併初探:以美,加地方政府為例〉,《中國地方自治》，
60 卷（12）， P4 - 13。

陳明義,2008，《台北縣法律地位變更與都會發展》：文化大學政治系暨政治研
究所碩士論文。

陳志瑋, 2010, 〈從策略觀點論台北縣地方治理的契機與挑戰〉,《政策研究學報》
(9), 頁次：39-59

陳韋妘, 2003, 臺南,《地區行銷與城市競爭力營造之研究》：立德管理學院地區發
展管理研究所碩士論文。

陳冠位，歐陽宇，施鴻志，2007，〈城市競爭力評量系統之研究〉，《嘉南學報
(人文類)》。

陳慶和，2007，《永續環境政策之規劃與設計》，國家科學委員會專題研究計畫，
NSC-96-2621-Z-253-001。

劉寧顏編，1994年，台北市，《重修台灣省通志》，台灣省文獻委員會。

劉子昱,廖達琪,, 2011，〈大都民主治理的跨國比較〉，《城市學學刊》。

詹文富,2007,《臺中市區公所組織定位與業務功能發展之研究》:東海大學公共事務碩士在職專班碩士論文。

羅啟宏,1991,《臺灣省均衡地方發展之研究》:中國文化大學地理學系所碩士論文。

戴安蕙,2002,《臺灣北部區域空間經濟變遷之研究(1970-1999)》:中國文化大學地理學系所碩士論文。

蕭珮珈,2009,《台中縣(市)升格直轄市問題之研究》:南華大學國際暨大陸事務學系碩士論文。

黃世昌,2012,《新北市改制直轄市後區公所組織定位與業務功能之研究》:政治大學行政管理碩士學程碩士論文。

楊義德,2008,《準用直轄市之研究-以臺北縣為例》:中國文化大學政治系暨政治研究所碩士論文。

曹凱玲,2010,《我國直轄市下「區」制之政經分析》:臺灣大學政治學研究所碩士論文。

邱秀宇,2007,〈我國中央與直轄市政府在政策過程中互動關係之研究〉,「自治與民主發展臺灣經驗的省思學術研討會」,台中。

賴炳樹,2011,〈從永續發展觀點探討台灣的行政區域重劃〉,「2011台灣公共行政與公共事務系所聯合會年會暨國際學術研討會」。

聯合報,2005,〈合併或升格 造勢的選舉語言〉,網頁。

<http://www3.nccu.edu.tw/~ykkao/epaper/10.htm> , 2005/11/28

國家圖書館特藏組編印:《臺灣歷史人物小傳——明清時期》,臺北,國家圖書館,2001年12月增訂再版。

貳、西文部分

Bache and Flinders, 2004, "Multi-level governance and the study of the British state", *Public Policy and Administration*, Spring, 19 (1) : 31-51.

Beggs, Mike, ,2014 , "The role of ideology and political theory in Australia" , *Journal of Australian Political Economy*, 72 : 138-152.

Georghiou and Metcalfe, 1993 , " Evaluation of the impact of European community research programmes upon industrial competitiveness", *R&D Management*,. 23(2) : 161-170.

H Ichikawa, 2009 , " Power City Index, GPCI. Tokyo": Mori Memorial Foundation

I Deas, B Giordano, 2001., " Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English cities", *Environment and Planning A*, 33, issue(8) : 1411-1429 .

Jensen-Butler, Changing ,1996., "Cities Restructuring, Marginality and Policies in Urban Europe", *European Urban and Regional Studies*, 3 (. 2) : 161-176.

Kresl , 1995, "The determinants of urban competitiveness: a survey, North American cities and the global economy", . Sage Publications, Inc.

Lever, ,1999, "Competitive Cities: Introduction to the Review", *Urban Stud*, 36 (5-6) : 791-793.

Manuel Castells,1992, " Dual City: Restructuring New York", ISBN: 0-87-154-606,The Russell Sage Foundation.

Michael Porter,1998, "Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors", ISBN-10:1-4165-9035-8, Simon and Schuster.

Nigel Harris,2007, " City Competitiveness , World Bank Study of Competitiveness in Four Latin country",IMF.

Peter Hall,2000, "Creative Cities and Economic Development", *Urban Stud* , 7 (4) : 639-649.

- Philip Kotler, 2011.,”*Reinventing Marketing to Manage the Environmental Imperative*”,*Journal of Marketing*.,75 (4) : 132-135.
- Randles and Davis, 1998,” *Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English cities*”, *Environment and Planning A* 33(8) : 1411 – 1429.
- Rapkin and Strand,1995,” *National Competitiveness in a Global Economy*”,ISBN: 978-1-55587-542-8, International Political Economy Yearbook, Volume 8, Lynne Rienner Publishers.
- R. Cellini, ,2005,” *R&D Incentives and Market Structure: Dynamic Analysis*”, *Journal of Optimization Theory and Applications*, 126 (1) : 85-96.
- Rinehart, 1995 ; ”*CREATING LOGISTICS VALUE: THEMES FOR THE FUTURE*”, Council of Logistics Management.
- Saskia,2002,” *Locating cities on global circuits, Environment and Urbanization*” , 14 (1) : 13-30.